

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

A 81-02/4.2003

INF. 38

3. Oktober 2003

Original: Deutsch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bonn, 13. bis 17. Oktober 2003)

Bericht über die Arbeitsgruppe zu Absatz 1.1.4.2.2 (Fortsetzung)

Frankfurt (Main), 22. bis 23. September 2003

unterbreitet von Deutschland

1. Anlässlich der Gemeinsamen Tagung in Bern (24. bis 28. März 2003) war beschlossen worden, die Vorschriften in Absatz 1.1.4.2.2 ADR/RID bezüglich des Beförderungspapiers / Frachtbriefs bei Beförderungen in einer Transportkette See- oder Luftverkehr - Landverkehr im Rahmen einer Arbeitsgruppe zu überarbeiten (siehe hierzu auch Dokument OCTI/RID/ GT-III/2003-A, Absätze 40 bis 45).
2. Auf Einladung Deutschlands hatte vom 10. bis 11. Juni 2003 in Hamburg eine erste Arbeitsgruppensitzung stattgefunden (Bericht siehe INF. 11 der Gemeinsamen Tagung im September 2003). Diese hatte die Arbeit jedoch nicht beenden können, so dass eine weitere Sitzung vereinbart worden war. Diese fand vom 22. bis 23. September 2003 in Frankfurt (Main) statt. Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. hatte sich freundlicherweise bereit erklärt, die Räumlichkeiten dafür zur Verfügung zu stellen.
3. An der Sitzung nahmen Vertreter aus 6 Vertragsstaaten, der OTIF und von 8 internationalen „nichtstaatlichen“ Organisationen teil (Teilnehmerliste siehe Anlage 1). Zum Vorsitzenden wurde einstimmig Herr Rein (Deutschland) bestimmt.

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.

4. Für die Sitzung lagen vier Arbeitspapiere vor:
 - a. Entwurf eines Dokuments der FIATA für das UN-Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods für die 24. Sitzung im Dezember 2003 hinsichtlich der Unterschiede in der 12. und 13. Ausgabe der UN-Modellvorschriften bei der Verwendung der Sondervorschriften 61, 274 und 318;
 - b. Entwurf eines INF.-Papiers der FIATA für die Gemeinsame Tagung zur Definition der Beteiligten bei der Gefahrgutbeförderung, ihrer Pflichten und Verantwortlichkeiten;
 - c. Bericht der Hamburg-Sitzung (INF. 11 der Gemeinsamen Tagung im September 2003);
 - d. Grundlagen-Dokument der FIATA (Fassung: Rev. 6)Die Arbeitsgruppe kam überein, die Dokumente in der vorstehenden Reihenfolge zu behandeln.

Antragsentwurf UN (siehe Nr. 4. a.)

5. Die FIATA erläuterte bei der Einführung in das Dokument, dass es sich nicht um einen Antrag handele, sondern um eine Information über die Unterschiede bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Ziel sei es, den Harmonisierungsbedarf herauszustellen, weil nicht akzeptable Unterschiede bestehen, die dazu führen, dass es für viele Stoffe unmöglich ist, eine Sendung von Europa in andere Staaten der Welt mit einer offiziellen Benennung für die Beförderung zu versenden.
6. Die Diskussion ergab, dass die enorme Fleißarbeit der FIATA die systematischen Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern verdeutlicht. Der UN sollte empfohlen werden, eine Arbeitsgruppe einzurichten mit dem Auftrag, Handlungsempfehlungen auszuarbeiten.
7. Da Änderungen auf UN-Ebene als schwierig angesehen werden, regte die Arbeitsgruppe an, dass FIATA das Papier auch der Gemeinsamen Tagung vorlegt, damit eine europäische Arbeitsgruppe eine Landverkehrsträger-spezifische Position erarbeiten kann.
8. Die USA haben auf UN-Ebene ein Dokument (2003/49) zur Problematik der SV 274 vorgelegt (ca. 150 Stoffe sind betroffen). Die Arbeitsgruppe war der Überzeugung, dass dieses Dokument nur eine teilweise Lösung bringen kann, weil das FIATA-Papier weit darüber hinausgeht.

Entwurf eines INF.-Papiers für die Gemeinsame Tagung (siehe Nr. 4. b.)

9. FIATA stellte den Entwurf des INF.-Papiers vor, das die derzeitige Situation hinsichtlich der Definition und der Sicherheitspflichten von Absender und Empfänger darstellt und die Einrichtung einer Arbeitsgruppe vorschlägt. Die Problematik wurde durch die Präsentation verschiedener Szenarien mit unterschiedlichen Konstellationen bezüglich des Absenders, Empfängers, Beförderers, aber auch des Auftraggebers des Absenders und anderer Beteiligter, die zudem noch in einem anderen Staat als der Absender ansässig sein können, verdeutlicht.
10. Die Diskussion ergab, dass die Anzahl der Beteiligten in ADR/RID größer ist als in den UN-Modellvorschriften, was aus dem Versuch resultiert, ein lebensnahes Modell abzubilden. Die Arbeitsgruppe befürwortete eine Überprüfung, ob die Aufgaben sinnvoll zugeordnet sind. Ergebnis könnte gegebenenfalls eine Verschiebung zwischen den Beteiligten sein. Ziel ist, dass eine Beförderungseinheit, die nach Europa kommt, möglichst leicht an den Empfänger gelangen kann. Allerdings muss die Sicherheit beim Wechsel des Verkehrsträgers gewährleistet sein, weshalb nicht alle Verantwortlichkeiten an der Schnittstelle aufgehoben werden können.
11. Wegen der Wichtigkeit des Themas kam die Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, die Vorlage des Papiers an die Gemeinsame Tagung und die Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit dem Ziel, Lösungen für die (teilweise alten) Probleme zu finden, zu unterstützen.

Bericht der Hamburg-Sitzung (INF. 11 der Gemeinsamen Tagung im September 2003) (siehe Nr. 4. c.)

12. Zunächst wurde der Stand der Erledigung von in Hamburg vereinbarten Aufgaben besprochen. Nachfolgend werden die Berichtsnummern erwähnt, zu denen etwas angemerkt wurde.

- zu 7.: UIC schlug vor, eine Pause während dieser Arbeitsgruppensitzung für die Formulierung eines Textvorschlags zu nutzen. Näheres hierzu siehe am Ende dieses Berichts.
- zu 8. und 9.: FIATA berichtete von einem US-Vorschlag für den UN-Unterausschuss bezüglich der Sequenz der Angaben im Beförderungspapier (Angabe der UN-Nummer an erster Stelle, Dokument 2003/52).
- zu 10. und 11.: Erledigt.
- zu 13., 14., 15., 16.: Der Bericht wird dem RID-Fachausschuss zugeleitet, so dass nichts Weiteres veranlasst werden muss.
- zu 17.: Behandlung erfolgt in der Gemeinsamen Tagung auf der Grundlage des Berichts.
- zu 18.: Auf das Ende dieser Arbeitsgruppensitzung vertagt.
- zu 19. und 20.: Der RID-Fachausschuss behandelt diese Themen auf der Grundlage des Berichts.
- zu 22.: Diese Frage wird Deutschland noch einmal mit den nationalen Experten prüfen und gegebenenfalls darauf im Rahmen von IMO (IMDG-Code und SOLAS) zurückkommen.
- zu 24.: FIATA plant ein INF.-Papier für die Dezember-Sitzung des UN-Unterausschusses.
- zu 27.: Während UIC und CIT auf eine schnelle Änderung drängten, sprachen sich FIATA und Vertreter der Vertragsstaaten dafür aus, die Ergebnisse der UN-Arbeitsgruppe „LQ“, die ihre Arbeit bald abschließen wird, abzuwarten. Vorstellbar wäre allenfalls eine Bemerkung, dass die Mitführung des Beförderungsdokuments für LQ-Sendungen aus dem oder für den Seeverkehr zulässig ist.
- zu 41.: FIATA wird einen Antrag mit einem Lösungsvorschlag vorbereiten.

Grundlagen-Dokument der FIATA (Fassung: Rev. 6) (siehe Nr. 4. d.)

(Hinweis: Es sind nur Vorschriften aufgeführt, zu denen Handlungsbedarf besteht. Sachverhalte ohne Harmonisierungsbedarf werden nicht kommentiert.)

Meerwasserverunreinigende Stoffe

Die Diskussion ergab, dass relevante Strecken unter das Memorandum of Understanding für die Ostsee fallen, das besondere Vorschriften enthält.

→ Klasse 1 (Fortsetzung)

Militärbeförderungen (5.4.1.2.1 f))

Die Frage, ob die Eintragung „Militärische Sendung“ im Frachtbrief noch erforderlich ist, konnte von der Arbeitsgruppe nicht geklärt werden. UIC informierte, dass der Eintrag seinerzeit auf Wunsch der NATO aufgenommen worden sei und entsprechende Konsultationen erforderlich seien. Aufgrund von Erfahrungen der Staaten, die militärische Sendungen auch dem ADR unterstellt haben - dort gibt es den Eintrag nicht -, sollte ein Verzicht im Eisenbahnverkehr möglich sein. Es wurde vereinbart, dass die Möglichkeit des Verzichts auf den Eintrag jeweils national und anschließend im RID-Fachausschuss beraten werden sollte.

Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff (5.4.1.5.9 IMDG-Code)

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die Prüfung der Angaben an Bord von Schiffen nicht möglich ist und daher ein Antrag bei der IMO auf Streichung vorstellbar wäre. Deutschland wird diese Frage mit den nationalen Experten erörtern und gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag stellen.

→ Klasse 2

Aerosole > 1000 ml

Dieser Eintrag ist sicherheitsrelevant und daher nicht verzichtbar. Grund ist die Anwendung von Trennungsvorschriften der Klasse 9 bei Aerosolmengen unter 1000 ml.

Gemische

Diese Vorschrift ist 1995 anlässlich der Anpassung der Vorschriften für die Klasse 2 an die UN-Modellvorschriften aufgenommen worden. Sie sollte nach Darstellung von UIC einer Erleichterung für die Praxis dienen, zumal eines der größten Risiken die Überfüllung eines Wagens mit verflüssigten Gasen ist. Zur Harmonisierung könnte ein entsprechender Antrag bei UN dienen, um auch die ortsbeweglichen Tanks einzubeziehen. Aus Sicht von FIATA und CEFIC ist dagegen die Angabe auf dem Tank ausreichend.

Als Ergebnis der Diskussion soll dieses Thema in der Bonn-Sitzung der Gemeinsamen Tagung (Oktober 2003) erörtert werden und – bei entsprechendem Votum – an UN herangetragen werden.

Beförderung von Gefäßen zur Prüfung

Die UN-Modellvorschriften enthalten keine Regelungen zu diesem Thema. Wegen der Nützlichkeit für die Praxis soll sie jedoch beibehalten werden.

Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen in Tanks (5.4.1.2.2 d))

Die an sich als gut bewertete Vorschrift führte in der Praxis immer wieder zu Problemen, weil Sicherheitsventile ausgelöst haben, obwohl der im Frachtbrief angegebene Zeitpunkt noch nicht überschritten war. Dem RID-Fachausschuss wird von UIC oder Österreich ein Antrag zu diesem Thema unterbreitet.

→ Klasse 4.1

Selbstersetzliche Stoffe, Schutz vor direktem Sonnenlicht (Teil 5, 4.1.5.8.3 ICAO-TI)

Grundsätzlich ist es von großer Bedeutung, diese Güter nicht großer Hitze auszusetzen. Entsprechende Vorschriften gibt es in den Regelwerken jedes Verkehrsträgers. Fraglich ist, ob eine Verbesserung der Situation durch Einträge im Beförderungspapier herbeigeführt werden kann. Weil nur die ICAO Technical Instructions diesen Eintrag fordern, die übrigen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften jedoch nicht, wird die ICAO gebeten, die Notwendigkeit des Eintrags zu überprüfen. Möglicherweise wird die IATA bei UN einen Antrag auf Einführung eines entsprechenden Labels stellen. Damit wäre das Thema in der Diskussion.

→ Klasse 5.2

Siehe Bemerkungen zur Klasse 4.1

→ Klasse 6.2

Adresse des Empfängers, Name und Telefonnummer einer verantwortlichen Person

Die Diskussion ergab, dass es sich um eine wichtige Vorschrift handelt, die aber im Wortlaut noch verbesserungswürdig ist. Auf jeden Fall wäre eine Harmonisierung zur Erleichterung der Situation an der Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern sinnvoll. Die Gemeinsame Tagung sollte daher für ADR und RID den UN-Modellvorschriften folgen. Durch die Einfügung einer Bemerkung könnte die Vorschrift verbessert werden.

Genetisch veränderte Organismen

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass es sich um Umgangsvorschriften handelt, die ohnehin auf einem anderen Weg transportiert werden müssen, weil es sonst zu Informationsdefiziten bei Beförderungen von Stoffen kommen würde, die im See- und Luftverkehr befördert werden. Der Gemeinsamen Tagung wird vorgeschlagen, die Vorschrift in 5.4.1.2.4 a) zu streichen.

Leicht verderbliche Stoffe

Den Teilnehmern der Arbeitsgruppe waren keine Gründe bekannt, warum diese Vorschrift zwingend für das ADR erforderlich ist. Der Gemeinsamen Tagung wird vorgeschlagen, die Notwendigkeit der Vorschrift zu prüfen und, falls sie noch benötigt wird, zu harmonisieren. Zur Vorbereitung der Diskussion prüft jeder Beteiligte, wie es zu der Vorschrift gekommen ist.

→ Verschiedenes

Container-Packzertifikat

Die Vorschrift in 5.4.2 ADR/RID zur Beigabe des Container-Packzertifikats führte zu einer intensiven Diskussion zur Verwendung des Formulars für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter gemäß 5.4.4 ADR/RID, zur Möglichkeit der elektronischen Übermittlung und zu den praktischen Verfahren im Seeverkehr. In deren Verlauf wurden seitens der Verbände unterschiedliche Konstellationen von Informationsflüssen in Relation zum Warenfluss dargestellt. Der Vorsitzende fasste die Situation und den Diskussionsverlauf wie folgt zusammen.

Das Interesse der Regelsetzer ist geprägt vom existenten Güterfluss und den dadurch bewirkten Gefahren oder Zuständen, denen durch bestimmte Informationen begegnet werden soll, z. B. durch Dokumente, Kennzeichnungen, Label, schriftliche Weisungen, EMS etc.. Dabei sind die Art und Weise der Informationsvorhaltung weniger relevant für die Regelsetzer. Wichtig ist die Verfügbarkeit und Beweiskräftigkeit. Der Informationsbedarf der Verkehrsträger ist möglicherweise unterschiedlicher Art.

In der Vergangenheit ist durch die Verwendung von Papierdokumenten die Verfügbarkeit und Beweiskraft sichergestellt worden. Bei Umstellung auf EDV-Anwendungen muss dies in gleicher Weise sichergestellt sein. Hierzu haben die Regelsetzer bisher allerdings keine Details festgelegt. Dieser Prozess beginnt gerade, zumindest für die Landverkehrsträger.

In Deutschland wird die Verfügbarkeit in absehbarer Zeit national definiert werden und für die Industrie zugänglich sein. Inwieweit dann Vorschriften geändert werden müssen, muss in der Zukunft behandelt werden, wenn Erfahrungen und Standards verfügbar sind.

Die Diskussion hat zwei Probleme aufgezeigt:

1. Unterschiedliche Verkehrsträger haben unterschiedliche Anforderungen an die benötigten Informationen und deren Verfügbarkeit. Konsequenz ist, dass an der Schnittstelle gegebenenfalls nicht alle für den folgenden Verkehrsträger notwendigen Informationen verfügbar sind. Diese Arbeitsgruppe hat die Schnittstellenprobleme geprüft und Entschärfungen erarbeitet, aber es bleiben Unterschiede, die akzeptiert werden müssen (= unabdingbare Abweichungen einzelner Verkehrsträger). Eine Beseitigung aller Unterschiede und damit aller Schnittstellenprobleme ist nicht möglich.
2. Im Regelwerk ist gegebenenfalls noch nicht ausreichend herausgearbeitet, inwieweit Informationen des vorhergehenden Verkehrsträgers genutzt werden können (= Vertrauensfrage). Es ist nötig, hier in den Vorschriften deutlicher zu werden als bisher.

Ein anderes Problem ist die Weitergabe der Informationen des Seeverkehrs an die neuen Absender für die Landverkehrsträger. In der Praxis gibt es offensichtlich Schnittstellenprobleme. Dies müsste allerdings durch die Beteiligten vertraglich abgesichert werden, weil dies nur sehr schwer im Regelwerk geregelt werden kann. Als einzige Regelungsmöglichkeit wird die Aufnahme der Verpflichtung in die Seeverkehrsvorschriften angesehen, dass Informationen aus dem Seeverkehrsbeförderungspapier dem Empfänger im Zielhafen (= in der Regel der Absender für Landverkehr) zur Verfügung gestellt werden müssen.

Weiterhin wäre zu prüfen, ob die Zuordnung der Pflichten der Beteiligten in IMDG-Code, ADR und RID mit Blick auf die unterschiedlichen Flüsse von Gütern und Informationen optimiert werden muss. Dies ist allerdings eine Arbeit für eine künftige Arbeitsgruppe.

Einschub: Antrag von UIC/CIT für den RID-Fachausschuss

Nach kurzer Vorstellung des Antrags Nr. 2 durch UIC und CIT ist festzuhalten, dass UIC/CIT beabsichtigen, einen Vorschlag im RID-Fachausschuss vorzustellen. Der Wortlaut wird sich am anliegenden Entwurfs-Papier orientieren. Dies ermöglicht UIC und CIT noch weitere Konsultationen.

Antrag Nr. 3 hat Relevanz für beide Verkehrsträger, so dass die Arbeitsgruppe UIC/CIT gebeten hat, den Antrag an die Gemeinsame Tagung zu richten. Wegen der bestehenden Unterschiede zwischen ADR und RID und der von UIC angestrebten kurzfristigen Lösung erklärte sich die Arbeitsgruppe damit einverstanden, dass zunächst eine Behandlung im RID-Fachausschuss und anschließend eine Beratung in der Gemeinsamen Tagung mit dem Ziel, eine Bemerkung aufzunehmen, erfolgt.

Unabhängig von diesem Vorgehen wird betont, dass bei Anwendung von 1.1.4.2.2 ADR die zusätzlich erforderlichen Angaben gemacht werden müssen, gegebenenfalls als Ergänzung (z. B. Absender der Straßenbeförderung oder zusätzliche Angaben wie gemäß SV 645).

Antrag Nr. 1 wurde zwischen den Vertretern von Straße und Schiene gegensätzlich bewertet. Die Arbeitsgruppe hat daher empfohlen, dass sich Interessierte intern zusammensetzen und eine neue Fußnote zu 5.4.0 erarbeiten.

Der nach dieser Diskussion überarbeitete Entwurf eines Antrags an den RID-Fachausschuss ist in der Anlage 2 zu diesem Bericht enthalten.

Absendererklärung (Bericht der Hamburg-Arbeitsgruppe, Nr. 18)

Nach nochmaliger Betrachtung kam die Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, dass die Absendererklärung im Wirkungsbereich von ADR und RID nicht erforderlich ist, weil die Pflichten der Beteiligten sehr genau zugeordnet sind. Dies ist im Luft- und Seeverkehr anders. Daher kann der derzeitige Zustand akzeptiert werden. Gegen eine Beschränkung der Wirkung der Absendererklärung nur auf die Vorschriften des See- bzw. Luftverkehrs bestünden keine Einwände. Ein entsprechender Antrag wäre bei UN zu stellen.

Weiteres Vorgehen

Dieser Arbeitsgruppen-Bericht wird schnellstmöglich der Gemeinsamen Tagung vorgelegt. Entsprechende Beschlüsse vorausgesetzt, könnten Änderungen ab 2005 wirksam werden. Damit wäre eine wesentliche Minimierung der Abweichungen bereits ab 2005 erreicht.

Deutschland wird zügig die nationalen Beratungen für die betreffenden Seeverkehrsvorschriften aufnehmen. Andere Beteiligte werden gebeten, die erforderlichen Aufgaben zu erledigen. Ziel bleibt, dass Beförderungsvorschriften der Verkehrsträger derart harmonisieren, dass deren Nutzung im Vor-/Nachlauf einer Transportkette nicht in Frage gestellt wird.

Arbeitsgruppe Absatz 1.1.4.2.2 (Frankfurt, 22. bis 23. September 2003)

Teilnehmerliste

	Name	Vorname	Staat / Institution	E-Mail	Fax	Bemerkung
1.	Berg	Göran	FIATA	goran.berg@schenker.com	+46-31-703-8906	
2.	Conrad	Jochen	OTIF	jochen.conrad@otif.org	+41-31-359-1011	
3.	Dénervaud	Jean-Daniel	OTIF	jeandaniel.denervaud@otif.org	+41-31-3591011	
4.	Ehmler	Angelika	Germany	angelika.ehmler@bmvbw.bund.de	+49-30-2008973235	Dolmetscherin
5.	Flock, Dr.	Renate	IRU	bgl@bgl-ev.de	+49-69-7919227	
6.	Gheorghe	Delcă	CFR MARFA S.A.	gheorghe.delca@cf.ro	+40-21-2127280	
7.	Holzhäuser	Jörg	Germany	joerg.holzhaeuser@mwwlvw.rlp.de	+49-6131-16-172297	
8.	Huster	Frank	FIATA	fhuster@dslv.spediteure.de	+49-228-91440741	
9.	Kessler, Dr.	Eva	CEFIC	ekessler@mmm.com	+49-2131-143587	
10.	Krieg	Max	CIT	mkrieg@cit-rail.org	+41-512-203457	
11.	Laufhütte	Klaus	Germany	klaus.laufhuetten@bmvbw.bund.de	+49-228-300972644	
12.	Leach	Geoff	United Kingdom	geoff.leach@srg.caa.co.uk	+44-1293-573991	
13.	Mannerstedt Berg	Karin	FIATA	karin@karinmannerstedt.se	+46-31-164092	
14.	Mayer	Gerhard	UIC	gerhard.mayer@gv.oebb.at	+43-1-93000-26233862	
15.	McCulloch	Alex	IECC	alex.mcculloch@europe.ups.com	+44-20-83256638	
16.	Peeters	Joannes	Belgium	joan.peeters@mobiliteit.fgov.be	+32-2-514-5531	
17.	Plavitu	Gheorghe	CFR MARFA S.A.	gheorghe.plavitu@cf.ro	+40-21-2127280	
18.	Rein	Helmut	Germany	ref-a33@bmvbw.bund.de	+49-228-3003428	
19.	Roth	Jörg	CEFIC	jroth@vci.de	+49-69-2556-1512	
20.	Schnell	Stefan	Schweiz	stefan.schnell@bav.admin.ch	+41-31-324-1248	
21.	Schwab	Hans	Schweiz	hans.schwab@sbb.ch	+41-512-202009	
22.	Tiemersma	Klaas	Netherlands	klaas.tiemersma@dgg.minvenw.nl	+31-70-3511479	
23.	Trey	Hans	VOHMA	hanstrey@aol.com	+1-518-792-7781	
24.	Visser	W.J.	UIC	wieger.visser@railion.nl	+31-30-235-8825	
25.	von Gadow	Michael	Germany	uta.ordemann@zds-seehaefen.de	+49-40-366377	
26.	Zetterström	Bo	Sweden	bo.zetterstrom@srv.se	+46-54-135620	

OCTI/RID/CE/40/XX

30. September 2003

Original: Deutsch

RID: 40. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Sinaia (Rumänien), 17. bis 21. November 2003)

Thema: Dokumentation für die Beförderungen in einer Transportkette
(Absätze 5.4.1.4.1 und 5.4.1.1.7 sowie Bem. zu Abschnitt 5.4.0)

Anregung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT)

ZUSAMMENFASSUNG

Analytische Zusammenfassung

Der Übergang von einem Verkehrsträger zu einem anderen innerhalb einer Beförderungskette ist zu vereinfachen und damit sicherer zu gestalten. Zusätzliche Grundanforderungen für Ausdrucke elektronischer Dokumente (insbesondere des Formulars für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter) zu Sendungen, die mit elektronischem Sendungsdossier abgefertigt werden, festlegen.

Maßnahmen

Änderungen in Kapitel 5.4 des RID

Dokumente

Bericht der Tagung der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu Absatz 1.1.4.2.2 (Dokument A 81-02/4.2003 bzw. INF.38 der Gemeinsamen Tagung (Bonn, 13. bis 17. Oktober 2003))

