

Beredskabsstyrelsen
Datavej 16
DK-3460 Birkerød

Att.: Majken Strange

Deres ref.: MSR

Vor ref.: SCH

Dok. nr.024128

Dato: 24-02 2012

Vedr. RID/ADR fællesmøde den 19-23 marts 2012 i Bern.

International Transport Danmark (ITD) har modtaget høringsmateriale.

ITD har følgende kommentarer til materialet:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/1

ITD har ingen kommentarer, da ITD ikke ser nogen forringelse i sikkerheden vedr. transport af kølede fordråbede gasser ved anvendelse af RID/ADR tanke.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/2

ITD er enig i introduktionen, især stk. 1. Der er dog en tendens til, at de store operatører, allerede fra starten, når investeringen skal gøres, vælger den solide løsning, så køretøjet kan transportere alle typer af farligt gods. Så ved benytte kapitel 6.8, for vakuum-betjente tanke, kan opnås de bliver udstyret teknisk, i overensstemmelse med regulativet.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/3

ITD er bekymret for, at en eventuel overgangsperiode, kan få indflydelse på godkendelsen af brugen af modulvogn. Der har tidligere været en debat, vedrørende de ældre tanke og godkendelsen af Double - B og Trailer-kærre kombinationen for transport af farligt gods. ITD har også forståelse for, eventuelle økonomiske overvejelser, i forbindelse med nyanskaffelser i en krisetid. Det må dog ikke få indflydelse på sikkerheden for transporten. Skal der være en dispensation, skal og må den være tidsbegrænset, og gerne så kort som muligt. Banetransport er en ting, men landevejstransport må siges at være fleksibel, og derfor må der også være højere risici under transporten, vejarbejde, nye ruter etc.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/4

ITD har ingen indsigelser. Hvis producenten ikke opfylder kravene til standarten, skal de heller ikke kunne levere ADR materiel, til Internationalt brug.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/5

ITD har ingen indsigelser imod man prøver at forenkle reglerne. Igen må der ikke være kompromis vedrørende sikkerheden. Det undrer ITD at der skal være 2 slags krav til acceptable strukturelle ændringer i en stor container, nemlig både 19 mm og 35 mm. Det er helt korrekt med hensyn til Klasse 1 produkter med 19 mm, men hvorfor ikke gøre kravet gældende til det hele. Både 19 mm og 35 mm øger risikoen for fejltagelser, og desuden er en skade på 35

mm en relativ dyb skade, så risikoen er også, at brugeren i denne situation, måske på øjemål lader en 40 mm skade gå igennem kontrol.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/6

ITD har ingen kommentarer til dette punkt.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/7

ITD har ingen kommentarer til dette punkt.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/8

ITD støtter forslaget om en harmonisering af ICAO og ADR reglerne. ITD oplever ofte, problematikken med håndtering af flygods kontra landevejsgods. Kolli kan være emballeret og pakket efter alle regler, og når godset skal afleveres i en lufthavn opstår problemerne. Det er meget sjældent der bliver publiceret noget om uheld/ulykker vedr. håndtering af farligt gods i fly. Dette kan skyldes, at godset (som vore medlemmer oplever det) bliver afvist, eller også det bliver håndteret korrekt. I mange tilfælde er det afhængigt af det pågældende flyselskab, og også af flykaptajnen. ITD vil glæde sig over en nemmere håndtering af disse problematikker.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/9

ITD kan godt forstå der bliver stillet større krav til emballager/godkendelser med videre. Dette er selvfølgelig set i lyset af de større miljøkrav der stilles. Det ITD frygter, er endnu en byrde for transportørerne, hvis implementeringen i de respektive lande bliver gjort på samme lemfældige måde som der er set med hensyn til registrering af affald (i Italien, stort set "over Night"). ITD har ingen problemer med yderligere emballage krav, bare det ikke påvirker vore medlemmers bevægelighed.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/10

ITD støtter forslaget. ITD vil gerne høre om en eventuel overgangsordning. Nogle af ITD's medlemmer har disse tanke. Men den overvejende del er kørende med flere opdelinger. Der hvor store tankrum er mest i brug, er ved kørsel med fødevarer, og med produkter med E numre (tilsætning/smagsstoffer), hvor noget kan være farligt gods.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/11

ITD er imod. Erfaringer viser, at inden en sådan ændring vil være indført over alt, og tolket korrekt, vil ITD's medlemmer være idømt en stort antal bøder, fra myndigheder, som endelig har lært en emballage skal være med et UN nummer. Så ingen grund til at indføre en ekstra mulighed for fejltagelse, et UN nummer kan alle forholde sig til.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/12

ITD har ingen kommentarer til dette.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/13

ITD er imod en begrænsning kun til affald. At suge/tømme en olietank er en stor del af ITD's medlemmers arbejdsopgaver. ITD mener også, konstruktionen af moderne slamsugere, svarer til de tekniske forskrifter for ADR

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/14

ITD har ingen kommentarer til dette, såfremt det ikke har sikkerhedsmæssige risici under transport/opbevaring

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/15

ITD støtter forslaget. ITD har forhørt sig hos tank transportører i medlemskredsen. Dette er ikke en proces der bliver gennemført i løbet af kort tid. Man må rene med en udfasningstid på tankene. Problemet er vægtforskellen/udnyttelsesgraden på ADR tank Container kontra Portable Tank. Men ITD støtter op om, at få løst problematikken omkring dobbelt koder for tankene.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/16

ITD støtter op om dette, hvis det ikke har indflydelse på sikkerhed, samt beslutninger vedr. udbredelsen af modulvogn tog.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/17

ITD støtter forslaget.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/18

ITD har ingen kommentarer til dette

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/19

ITD støtter forslaget, da det højner sikkerheden.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/20

ITD støtter forslaget. Fylderen skal være uddannet, så vedkommende er i stand til at mærke korrekt i henhold til ADR/RID, hvad enten det er Orange skilte, faresedler, eller lignende.

Med venlig hilsen

Søren Christiansen
ADR Konsulent
International Transport Danmark.
Lyren 1,
6330 Padborg