

Beredskabsstyrelsen
Datavej 16
DK-3460 Birkerød

Att.: Lars Erik Tamborg

Deres ref.: LET

Vor ref.: SCH

Dok. nr.2012/024887

Dato: 19-04 2012

Vedr. WP.15-mødet den 8.-10. maj 2011 i Geneve

International Transport Danmark (ITD) har modtaget høringsmateriale.

ITD har følgende kommentarer til materialet:

[ECE/TRANS/WP15/2012/1:](#)

Schweiz foreslår en ny særlig bestemmelse i kapitel 3.3 i ADR. Hensigten er, at supplere den kommende særlige bestemmelse 363 i ADR 2013 vedrørende undtagelsesbestemmelser for transport af maskiner og udstyr (som gods) indeholdende flydende brændstoffer. Schweiz finder således, at der bør gælde tilsvarende undtagelsesbestemmelser for fastmonterede maskiner og udstyr på køretøjer i de tilfælde, hvor undtagelsesbestemmelserne i punkt 1.1.3.3 (a) i ADR ikke finder anvendelse.

ITD har følgende kommentar: Hvis denne tilføjelse betyder, der uhindret kan køres rundt med maskiner, der indeholder, som i det vedlagte materiale fra Schweiz, eksempelvis 2000 liter 1203 benzin, uden restriktioner har vi store betænkeligheder med hensyn til sikkerheden. Lige præcis den type firmaer, der normalt håndterer disse maskiner, har det som en underordnet aktivitet, og har normalt ikke udarbejdet nogen som helst former for procedurer. Jeg frygter lidt samme tilstande, som med den "berømte IBC" med fyringsolie, der jo kører rundt uantastet i særdeles variabel stand på de danske landeveje. ITD bruger mange kræfter på, at uddanne medlemmerne til at transportere farligt gods på en forsvarlig måde, og dette tiltag, hvor det pludseligt er muligt, at kunne transportere, særdeles store mængder på denne måde, er ikke et fremskridt.

[ECE/TRANS/WP15/2012/2:](#)

Irland foreslår en tilføjelse til de i afsnit 1.10.4 i ADR anførte UN-numre for eksplosive genstande, som er omfattet af sikringsbestemmelserne i ADR uanset den transporterede mængde. De pågældende genstande kan afhængig af emballeringen klassificeres under andre UN-numre med det resultat, at sikringsbestemmelserne ikke finder anvendelse, når mængden er under grænserne i punkt 1.1.3.6.3 i ADR. Irland foreslår på den baggrund, at visse af disse andre UN-numre tilføjes listen over UN-numre i afsnit 1.10.4 samt den tilsvarende liste i første pind i punkt 1.1.3.6.2.

ITD har ingen kommentarer til dette.

[ECE/TRANS/WP15/2012/3:](#)

Schweiz foreslår en tydeliggørelse af, at førere af køretøjer, der skal gennemgå specialiseringskurser i klasse 1 eller 7, som anført i punkt 8.2.1.4 i ADR, forinden skal have gennemgået den grundlæggende uddannelse i ureduceret form.

ITD holdning er, at det kommer an på hvornår den pågældende fører nyligt har gennemgået d Grundkursus/Recertificeringskursus. Der er ingen fornuft i at sende føreren på kursus igen, hvis han eksempelvis har taget et af de følgende kursustilbud inden for en nærmere bestemt tidsgrænse ITD er enig i, det kan diskuteres, hvad tidsgrænsen skal være, i lyset af, nogle chauffører ikke har beskæftiget sig med transport af farligt gods i f.eks. 5 år. Helt objektivt er det et problem der opstår, når fyrværkerisæsonen begynder, og vognmænd får tilbudt denne kørsel. Med hensyn til uddannelse i Danmark, er det jo også således, at de fleste tager Grund-Klasse 1 og Tank i samme sekvens, da dette også er det normale der bliver udbudt, fra f.eks. AMU Centre. ITD ser ikke det store problem for vores medlemmer, men er selvfølgelig ikke interesseret i yderligere omkostninger, (tabte arbejdsdage for vores medlemmer)

[ECE/TRANS/WP15/2012/4:](#)

Spanien foreslår, at den samlede kapacitet af brændstoftanke, som anført i punkt 1.1.3.3 (a) i ADR øges fra de nuværende 1500 liter til 1800 liter, evt. kun for køletransporter.

ITD har intet imod dette forslag, men har dog følgende kommentarer. Hvad den egentlige baggrund for forslaget er ukendt, men måske med tanke på spanske opbygninger, og kunne nå og tanke på de "billige" steder i EU. En kølesættevogns tankkapacitet er normalt ca. 280-300 liter. Spanske sættevognstrækkere er ligeledes ofte bygget med to 750 liters tanke, så deres rækkevidde er maximal. Dette er måske et forsøg på at "lovliggøre" noget der allerede sker. Dette er helt accepteret af ITD, og ville også med fordel kunne bruges af vores distributører. Der er så nogen problematikker med hensyn til godkendte brændstof tanke og lignende men det er en anden sag.

[ECE/TRANS/WP15/2012/5:](#)

Tyskland fremsætter forslag om at tillade transport af UN 0331 i tanke. Tyskland henviser til, at der var enighed herom i tankarbejdsgruppen på RID/ADR fællesmødet i september 2011, samt at dette fremgår af referatet fra mødet.

ITD støtter dette forslag. Forarbejdet til dette forslag, virker gennemtænkt og godt. ITD er tilfreds med hensyn til begrænset mængde på de 16 tons. Ligeledes med ændringerne i henhold til kolonne 12 og 13 i Kapitel 3.2 er det tilfredsstillende. ITD er også enig i den nye del af 9.7.9.1 vedr. automatisk brandslukningsudstyr, samt 9.7.9.2 vedr. beskyttelsesskjold i tilfælde af dækbrand.

[ECE/TRANS/WP15/2012/6:](#)

Norge foreslår at "køretøjer" erstattes af "transporterende enheder" i tillægsbestemmelsen S1(4)(d) i kapitel 8.5 i ADR. Med den nuværende formulering er der krav om en afstand på mindst 50 meter mellem standsede køretøjer, hvilket efter Norges opfattelse ikke er hensigten, når der er tale om vogntog (som består af 2 køretøjer).

ITD støtter op om dette. Dette skulle hjælpe til at mindske forvirringen om hvad der er en transporterende enhed og et køretøj.

[ECE/TRANS/WP15/2012/7:](#)

Tyskland foreslår en præcisering af overgangsbestemmelsen i punkt 1.6.1.21 i ADR. Tyskland henviser til, at gyldigheden af et ADR-bevis kan være længere end 5 år (op til 6 år), hvis repetitionsuddannelsen i henhold til punkt 8.2.2.8.2 (a) tages op til 12 måneder før udløbet af ADR-bevisets gyldighedsperiode.

ITD støtter op om en præcis formulering.

[ECE/TRANS/WP15/2012/8:](#)

Sekretariatet fremlægger udkast til en overordnet køreplan (road map) for, hvordan Administrative strukturer mv. implementeres med henblik på tiltrædelse af ADR. Vejledningen kan fungere som grundlag for WP.15's udvikling af anbefalinger og/eller retningslinjer med henblik på at gøre tiltrædelsen af ADR nemmere.

ITD støtter op om forslaget. En forenkling i procedurer er altid et plus. Forhåbentligt spreder det sig også videre op i systemet.

[ECE/TRANS/WP15/2012/9:](#)

Rusland ønsker en ændring af den på sidste møde vedtagne reference til standarden EN 12195-1 i punkt 7.5.7.1 i ADR (2013) vedrørende fastgørelse og surring af farligt gods på køretøjer. Efter Ruslands opfattelse kan henvisningen fortolkes, så overholdelse af standarden er obligatorisk. Rusland forslår derfor, at henvisningen til standarden slettes i punkt 7.5.7.1 men tilføjes i den eksisterende note 1) til dette punkt, så der refereres på lige fod med "European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport".

ITD ser ingen grund til at ændre i teksten. Det er endelig lykkedes og få en standard på plads, så der kan blive en harmonisering af reglerne. Dette kan være værktøjet til, at uddannelse og kontrolinstanser tolker efter samme regler.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

Søren Christiansen
ADR konsulent.