

ADR-VEREINBARUNGEN

Unbillige Härten vermeiden

Christian Lachmann, Hamburg

Multilaterale Vereinbarungen werden in Europa rege genutzt. Sie bringen oft nicht nur beträchtliche Erleichterungen in der Praxis, sondern sind auch Früh-Indikatoren für mögliche gesetzliche Änderungen. Praktiker sollten bei der Anwendung aber die W-Fragen (Wo, Wie lange) und das „Kleingedruckte“ beachten.

Nach Kapitel 1.5 des ADR steht es den Vertragsstaaten frei, untereinander multilaterale Vereinbarungen zu schließen, die vom geltenden Gefahrgutrecht abweichen. Diese sind dann befristet in den Staaten anwendbar, die diese Vereinbarungen gezeichnet haben. Die Frist selbst wird in der Vereinbarung mit angegeben und kann maximal fünf Jahre ab In-Kraft-Treten währen. Mindestens zwei Zeichnerstaaten sind nötig, um eine Vereinbarung gültig werden zu lassen.

wenn es nicht die Sprache des Versandlandes ist. Mit der Vereinbarung M85 haben sich die Länder Dänemark, Schweden und Norwegen darauf geeinigt, dass eine ihrer Sprachen ausreichend ist. Eine ähnliche Vereinbarung (M 156) existiert zwischen Belgien und den Niederlanden sowie zwischen Spanien und Portugal (M 178). Musste früher bei Nutzung einer solchen Vereinbarung der wesentliche Text in Kopie als Begleitpapier mitgeführt werden und in der Regel im

Erleichterungen handelt, die erst mit der nächsten gefahrgutrechtlichen Änderungswelle (für das ADR: 2009) tatsächlich wirksam werden. So kann auf den Zusatz: „Beförderung ohne Überschreitung der in Unterabschnitt 1.1.3.6 festgesetzten Freigrenzen“ schon jetzt verzichtet werden, allerdings derzeit nur in Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Schweden und Norwegen.

Erleichterungen für den Einzelhandel

Auch decken diese Vereinbarungen häufig Diskussionsbedarf auf, z.B. die M 166: Diese gibt „Limited Quantity“-Regelungen für Feuerzeuge (UN 1057) vor, wenn die Packstücke nicht schwerer als zehn kg sind und auf einer Beförderungseinheit insgesamt 100 kg nicht überschritten werden. Die restlichen Gefahrgutvorschriften sollen dann nicht mehr gelten, was eine erhebliche Erleichterung für die Einzelhandelsbelieferung auf der Straße darstellt. Leider kann diese Vereinbarung in Deutschland nicht genutzt werden, da Deutschland (Stand 23. Januar 2008) nicht zu den sechs Zeichnerstaaten gehört.

Ausnahme für Klasse 9

Oder es werden hoffnungsvoll Zustände fortgeführt, die nach Meinung einiger Staaten mit den letzten Änderungen zu unbilligen Härten geführt haben. Die M 185 beispielsweise erlaubt es, Gefahrgüter der Klasse 9, die nicht dem MDG-Code oder der ICAO-TI unterworfen sind, im Vor- oder Nachlauf vom oder zum Flug- oder Seehafen ohne Anwendung der ADR-Vorschriften für Verpackungen, ortsbewegliche Tanks, (Tank-) Container hinsichtlich Kennzeichnungen und Markierungen zu fahren. Allerdings mit Beförderungspapier und dem besonderen Eintrag „Beförderung vereinbart nach Abschnitt 1.5.1 ADR (M 185)“. Kleine Nebenbemerkung: Die Niederlande haben diese Vereinbarung nicht gezeichnet! Weitere „kleine“ Nebenbemerkung: In Deutschland gilt nebenher eine anderslautende Verlautbarung des Luftfahrtbundesamtes.

Das Vereinbarungswesen in Europa blüht und schon häufig ist vorweg an den Vereinbarungstexten zu erkennen, welche Änderungen künftig zu erwarten sind. Auch anhand der Zeichnerstaaten (und Nichtzeichnerstaaten!) lassen sich durchaus Rückschlüsse auf politische Wünsche und Allianzen schließen.

Solche Vereinbarungen gibt es auch für die Eisenbahn und ähnlich als Ausnahmeregelungen für den Seeverkehr. ■



Stefan Klein

Beförderungspapiere: Mit der Vereinbarung M85 haben sich die Länder Dänemark, Schweden und Norwegen darauf geeinigt, dass eine ihrer Sprachen ausreichend ist. Auch andere Länder haben ähnliche Vereinbarungen getroffen.

Thematische Vielfalt

Diese Vereinbarungen werden zu vielfältigen Themen geschlossen, die teilweise auch für Deutschland oder Kabotageverkehre interessant sind.

So gibt es eine Grundforderung des ADR, dass ein Beförderungspapier immer in der Sprache des Versandlandes aufzumachen ist und zusätzlich in Deutsch, Französisch oder Englisch,

Beförderungspapier noch darauf hingewiesen werden, sind heute beide Formalien nur noch zu erfüllen, wenn in der Vereinbarung direkt darauf Bezug genommen wird.

Morgengabe

Gerne werden solche Vereinbarungen schnell von vielen Vertragsstaaten angenommen, wenn es sich um