

Forståelsesmemorandum for transport af farligt gods i emballage på Ro-Ro-skibe i Østersøen

- (1) De kompetente myndigheder i Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Letland, Litauen, Polen og Sverige godkender bestemmelserne i dette forståelsesmemorandum (MoU) ved undtagelse i overensstemmelse med 7.9.1.1 i den internationale maritime regel for farligt gods (IMDG-regel).
- (2) Dette MoU fastsætter undtagelserne (Bilag 1) fra bestemmelserne i IMDG-reglen, når farligt gods omfattet af Bilag C (Regler om international transport af farligt gods ad jernbane (RID)) til Konventionen om international transport ad jernbane (COTIF) eller Bilag A og B i Aftalen om international transport af farligt gods ad vej (ADR) transporteres om bord på Ro-Ro-skibe i Østersøen.
- (3) Ændringer til dette MoU skal foretages i overensstemmelse med principperne i Bilag 2.
- (4) Dette MoU er ikke beregnet til at tilsidesætte national eller international lovgivning.
- (5) Dette MoU træder i kraft den 1. januar [2023]. Det erstatter Memorandum of Understanding, [Lübeck 04-06 april 2017] udgaven revideret under formandskab af [Tyskland]. Dette MoU er gyldigt, indtil det tilbagekaldes, eller erstattes af en ny udgave af de kompetente myndigheder.

Forståelsesmemorandum om transport af farligt gods i Østersøen

Afsnit 1 Omfang:

Ved fravigelse fra bestemmelserne i IMDG-koden kan de nuværende bestemmelser (herefter dette MoU) anvendes på alle Ro-Ro-skibe, der opererer inden for den egentlige Østersø, Botniske bugt, Finske Bugt og indsejlingen til Østersøen, afgrænset mod nord af linjen Skagen-Lysekil.

Afsnit 2 Definitioner:

- (1) De anvendte termer i dette MoU henviser til IMDG-koden, undtagen dem der er anført nedenfor i dette afsnit.
- (2) Reder betyder virksomhed som defineret i ISM-koden.

(3) Lavbølgeområde (LWHA) er et havområde, hvor den betydelige bølgehøjde ifølge aftalen om specifikke stabilitetskrav for Ro-Ro-passagerskibe, der udfører regelmæssige internationale sejlads mellem eller til eller fra udpegede havne i Nordvesteuropa og Østersøen, den 28. februar 1996 (Stockholm-aftalen), sat i kraft den 1. april 1997, ikke overstiger 2,3 meter med en sandsynlighed på mere end 10 % årligt (se Bilag 1 til Bilag 1). Trafik i andre områder kan betragtes som LWHA-trafik af de kompetente myndigheder, der er berørt, hvis et tilsvarende sikkerhedsniveau kan garanteres.

Afsnit 3 Undtagne farlige varer

(1) Bestemmelserne i IMDG-koden, nærmere betegnet afsnit 3.4.4, 3.4.6 og 3.5.6 samt kapitel 5.4, behøver ikke anvendes på farligt gods transporteret i overensstemmelse med kapitel 3.4 og/eller 3.5 i ADR/RID, forudsat at skibsføreren er blevet informeret af afsenderen eller dennes repræsentant om UN-nummer(-e) samt klasse(-r) for de respektive farlige varer. Dog er denne information ikke påkrævet for transport i overensstemmelse med underafsnit 3.5.1.4 i ADR/RID. Underafsnit 3.4.5.5 i IMDG-koden behøver ikke anvendes, hvis fragtttransportenheden (CTU) er mærket i overensstemmelse med afsnit 10 (1) c) af dette MoU.

(2) Bestemmelserne i IMDG-koden behøver ikke anvendes på farligt gods, der er undtaget i overensstemmelse med punkterne 1.1.3.1 [c] - (f) eller 1.1.3.2 (a), (c) eller (e) eller 1.1.3.4.1 i ADR/RID, forudsat at skibsføreren er blevet informeret af afsenderen eller dennes repræsentant om, at disse punkter i ADR/RID anvendes. Denne information er ikke påkrævet for farligt gods, der er undtaget af IMDG-koden. Dog skal UN 1327 transporteres i overensstemmelse med bestemmelserne i IMDG-koden.

[(3) Ved fravigelse fra bestemmelserne i IMDG-koden kan farlige varer undtages i overensstemmelse med kapitel 1.1.3.1(a) i ADR, forudsat at den maksimale mængde brandfarlige væsker i beholdere, båret af private individer, ikke overstiger 25 liter pr. køretøj i alt. Maksimal størrelse af beholder må ikke overstige 25 liter.

Uanset særlig bestemmelse 961 i IMDG-koden skal afsenderen eller dennes repræsentant informere skibsføreren om tilstedeværelsen af et køretøj (UN 3166 eller UN 3171), når køretøjet er lastet i en lukket eller afdækket fragtttransportenhed (CTU).

Afsnit 4 Uddannelse

Afsender og reder skal sikre, at personer involveret i transporten af fragtttransportenheder (CTU'er) under bestemmelserne i dette MoU bliver fortrolige, gennem gentagne

uddannelser, med anvendelsen af dette MoU, herunder de relevante bestemmelser i ADR/RID, i overensstemmelse med deres ansvarsområder. Optegnelser over uddannelsen skal opbevares af afsendere og reder og stilles til rådighed for medarbejderen eller kompetent myndighed efter anmodning.

Afsnit 5 Klassifikation

Farligt gods kan klassificeres i overensstemmelse med del 2, kapitlerne 3.2 og 3.3 i ADR/RID. Dog er stoffer tildelt særlig bestemmelse 900 i IMDG-koden forbudt for transport.

Afsnit 6 Brug af emballage

Farligt gods kan emballeres i overensstemmelse med kapitel 4.1 i ADR/RID, bortset fra at emballageinstruktion R001 i afsnit 4.1.4 i ADR/RID kun kan anvendes for trafik i LWHA.

Afsnit 7 Brug af tanke

Tanke kan anvendes i overensstemmelse med kapitel 4.2 i ADR/RID eller kapitel 4.3 i ADR/RID, bortset fra at tanke med åbne udluftningsanordninger ikke er tilladt om bord på Ro-Ro-skibe.

Afsnit 8 Bulktransport

Farligt gods kan transporteres i bulk i overensstemmelse med kolonne 10 eller 17 i Tabel A i kapitel 3.2 og kapitel 7.3 i ADR/RID med følgende undtagelser: a) For stoffer i klasse 4.3 skal kun lukkede vandtætte CTU'er anvendes. b) For batterier tildelt UN 2794, UN 2795, UN 2800 eller UN 3028 er bulktransport ikke tilladt.

Afsnit 9 Mærkning og etikettering af emballager

Emballager kan mærkes og etiketteres i overensstemmelse med kapitel 5.2 i ADR/RID.

Afsnit 10 Plakater og mærkning af CTU'er

(1) En CTU kan forsynes med plakater og mærker i overensstemmelse med kapitel 5.3 i ADR/RID, forudsat at følgende yderligere krav opfyldes:

a) En CTU indeholdende marine forurenende stoffer skal mærkes i overensstemmelse med underafsnit 5.3.2.3 i IMDG-koden, undtagen når den er mærket i overensstemmelse med afsnit 5.3.6 i ADR/RID.

b) En trailer uden motorkøretøj skal vise to orange farvede plader fra det tidspunkt, den er blevet kontrolleret på havnefaciliteten og under rejsen, undtagen når den er forsynet med plakater i overensstemmelse med afsnit 5.3.1 i IMDG-koden. En af pladerne skal monteres foran, og den anden bagpå traileren.

c) En CTU som nævnt i punkt 1.1.3.4.2 i ADR/RID skal vise to orange farvede plader fra det tidspunkt, den er blevet kontrolleret på havnefaciliteten og under rejsen, medmindre den er mærket i overensstemmelse med kapitel 3.4 i ADR/RID. En af pladerne skal monteres foran, og den anden bagpå CTU'en til vejtransport eller på begge sider af CTU'en til jernbanetransport.

d) En CTU som nævnt i underafsnit 1.1.3.6 i ADR skal vise to orange farvede plader fra det tidspunkt, den er blevet kontrolleret på havnefaciliteten og under rejsen. En af pladerne skal monteres foran, og den anden bagpå CTU'en.

(2) Yderligere plader, der kræves i overensstemmelse med punkt (1) (b) til (d), skal være tydeligt synlige og overholde kravene i punkt 5.3.2.2.1 i ADR/RID med hensyn til størrelse og farve. Disse plader behøver ikke bære UN-numre og fareidentifikationsnumre. Disse plader kan erstattes af selvkøbende ark, maling eller enhver anden tilsvarende proces. Ansvar for at påføre sådanne plader skal ligge hos personen, der faktisk gør CTU klar til lastning om bord på Ro-Ro-skibet.

Afsnit 11 Dokumentation

(1) Farligt gods-transportdokumentet kan udstedes i overensstemmelse med afsnit 5.4.1 i ADR/RID, forudsat at følgende yderligere krav opfyldes:

a) Når flydende farligt gods med et flammepunkt på 60°C eller derunder (lukket kop (c.c.)) skal transporteres, skal det angives, om flammepunktet er $< 23^{\circ}\text{C}$ eller $\geq 23^{\circ}\text{C}$ for at sikre korrekt opbevaring.

b) Marine forurenende stoffer skal identificeres inden for dokumentationen som "MARINE POLLUTANT" eller "MARINE POLLUTANT/ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS", hvis det kræves af punkt 5.4.1.4.3.5 i IMDG-koden.

(2) Ved fravigelse fra afsnit 5.4.2 i IMDG-koden behøver en container-/køretøjspakningscertifikat (CTU-pakningscertifikat) ikke fremlægges for CTU'er, der

transporteres i overensstemmelse med underafsnit 1.1.3.1, 1.1.3.2, punkterne 1.1.3.4.2 eller 1.1.3.4.3 i ADR/RID.

(3) Pakningscertifikatet for CTU'er pakket i overensstemmelse med afsnit 14 i dette MoU skal yderligere angive: "Pakket i overensstemmelse med MoU".

(4) Følgende dokumentation (papirversion eller elektronisk version) er påkrævet om bord på skibet:

a) udover afsnit 5.4.3 i IMDG-koden:

- Den Internationale Maritime Farlige Gods Kode (IMDG-kode) og
- de gældende regler om international transport af farligt gods ad jernbane (RID) eller Bilag A og B til aftalen om international transport af farligt gods ad vej (ADR), afhængigt af transportformen.

b) i henhold til underafsnit 7.9.1.4 i IMDG-koden, den gældende udgave af dette MoU;

c) nødberedskabsoplysningerne i henhold til 5.4.3.2 i IMDG-koden skal omfatte Nødprocedurer for skibe, der transporterer farligt gods (EmS) og Medicinsk førstehjælpsvejledning til brug ved ulykker med farligt gods (MFAG).

(5) Ved fravigelse fra særlig bestemmelse 932 i IMDG-koden er certifikatet ikke påkrævet, hvis aluminiumsferrosiliciumpulver med UN-nummer 1395, aluminiumsiliciumpulver, ubelagt med UN-nummer 1398, kalciumsilicid med UN-nummer 1405 og ferrosilicium med UN-nummer 1408 transporteres i emballager.

Afsnit 12 Stuvning af CTU'er

(1) Ved fravigelse fra underafsnit 7.1.3.2 og stuvningskategorien i kolonne 16a i listen over farligt gods i IMDG-koden må farligt gods i klasse 2 til 9 stuvet i overensstemmelse med tabellen nedenfor.

Stuvningstabel for CTU'er indeholdende farligt gods i emballage i klasse 2 til 9 Bemærk: Stuvning skal også være i overensstemmelse med certifikatet for overensstemmelse (SOLAS 1974, II/2/19) eller attesten for overensstemmelse nævnt i afsnit 16 (1) af denne MoU

(2) Et overensstemmelsesbrev udstedt i overensstemmelse med tidligere udgaver af denne MoU for skibe konstrueret før den 31. december 2002 anses for at være ækvivalent med en autorisation i overensstemmelse med bestemmelse 7.5.2.6 i IMDG-koden.

Afsnit 13 Adskillelse af CTU'er

Ved fravigelse fra kapitlerne 7.2 og 7.5 i IMDG-koden for klasser 2 til 9 i LWHA-trafik er der ikke krav om adskillelse mellem CTU'er, hvis adskillelseskategorierne "væk fra" eller "adskilt fra" er anvendelige i henhold til bestemmelserne i IMDG-koden.

Afsnit 14 Pakning af CTU'er

Ved fravigelse fra kapitel 7.3 i IMDG-koden, for LWHA-trafik, må pakker blive lastet sammen i samme CTU, hvis adskillelseskategorierne "væk fra" eller "adskilt fra" er anvendelige i henhold til bestemmelserne i IMDG-koden. Stoffer og artikler i klasse 1 eller med et klasse 1-mærkat som en underordnet fare kan blive lastet sammen i samme CTU i overensstemmelse med afsnit 7.5.2 i ADR/RID

Afsnit 15 Kontaktinformation til de vigtigste nationale kompetente myndigheder

De kompetente myndigheder i overensstemmelse med disse bestemmelser er:

Danmark: Danske Maritime myndighed Caspar Brands Plads 9 DK-4220 Korsør E-mail: sfs@dma.dk

Estland: Estonian Transport Administration Maritime Safety and Supervision Department Valge 4 EE-11413 Tallinn E-mail: ljo@transpordiamet.ee]

Finland: Finnish Transport and Communications Agency Traficom P.O. Box 320 FI-00059 TRAFICOM E-mail: kirjaamo@traficom.fi

Tyskland: [Federal Ministry for Digital and Transport] P.O. Box 20 01 00 D-53170 BONN [E-mail: Ref-G16@bmdv.bund.de]

Letland: Maritime Administration of Latvia 5 Trijadibas str. LV-1048 RIGA E-mail: lja@lja.lv

Litauen: [Maritime Department of Lithuanian Transport Safety Administration J. Janonio str. 24LT-92251 KLAIPEDA E-mail: mardep@ltsa.lrv.lt Hr. Linas Kasparavičius, direktør for Maritime Department E-mail: linas.kasparavicius@ltsa.lrv.lt]

Polen: [Ministry of Infrastructure Chałbinskiego 4/6 Str PL-00-928 WARSAW E-mail: sekretariatDGM@mi.gov.pl]

Sverige: Swedish Transport Agency SE-601 73 NORRKÖPING sjofart@transportstyrelsen.se

Afsnit 16 Overgangsbestemmelser

(1) Skibe, der er konstrueret før den 1. september 1984 og allerede er forsynet med et overensstemmelsesbrev i henhold til Würzburg-udgaven af MoU'en, kan fortsætte med at laste farligt gods i overensstemmelse med dette overensstemmelsesbrev.

(2) Ombord på fragtskibe og passagerskibe, der transporterer ikke mere end 1 passager pr. 1 meter længde af skibet, må CTU'er lastes under dæk i overensstemmelse med en godkendelse fra den kompetente myndighed, der har godkendt en sådan lastning indtil den 31. december 2002 på dette dæk. I dette tilfælde skal afsnit 13 i denne MoU ikke anvendes på dette dæk

Bilag 2 Principper for ændring af Memorandum Generelt

1) MoU'en kan ændres ved en konference eller gennem en skriftlig procedure.

2) Konferencer eller skriftlige procedurer bør planlægges sådan, at ændringer i de internationale transportregler (ADR, RID og IMDG-koden) kan tages i betragtning.

3) En konference eller en skriftlig procedure bør normalt afholdes af et af de deltagende lande i følgende rækkefølge: Tyskland, Polen, Finland, Estland, Litauen, Sverige, Danmark, Letland.

4) Hvert deltagende land kan foreslå ændringer til MoU'en. Ændringsforslag kan også fremsættes af observatørstater/organisationer, der er accepteret af de deltagende lande. Deltagerlandene bør blive enige om ændringer ved konsensus.

5) Den reviderede MoU skal reproduceres og cirkuleres af værten, når nye ændringer er vedtaget. De ændrede dele af teksten bør markeres i margenen.

6) Den reviderede MoU træder i kraft seks måneder efter, at den nye tekst er tilgængelig, eller som ellers besluttet.

7) Distribution og kommunikation generelt bør udføres elektronisk.

Konference

8) Forslag skal sendes til værten for den næste konference mindst 3 måneder før konferencen finder sted. Værten skal distribuere forslagene til alle deltagende lande og observatørstater/organisationer mindst 1 måned før konferencen. Alle deltagende lande og observatørstater/organisationer skal have mulighed for at reagere på de fremlagte dokumenter inden for en periode på 2 uger efter distributionen.

9) Arbejdsgrupper for særlige emner kan arrangeres mellem konferencerne. Rapporter eller forslag fra sådanne arbejdsgrupper bør præsenteres på konferencen på samme måde som andre forslag.

Arbejdsgrupper kan også finde sted under en konference, og dette bør, hvis det er muligt, meddeles på forhånd.

Skriftlig procedure

10) En skriftlig procedure kan anvendes som et alternativ til en konference, forudsat at dette foreslås af det deltagende land, der er udpeget til at være vært for næste konference. I så fald vil det deltagende land, der er udpeget, være vært for den skriftlige procedure.

11) En skriftlig procedure kan også iværksættes, hvis mindst 3 deltagende lande anmoder om det. I så fald skal det deltagende land, der var vært for den seneste konference, være vært for den skriftlige procedure.

12) Værten skal distribuere forslag til de deltagende lande og meddele tidsplanen for skriftlige kommentarer. Alle deltagende lande skal reagere på forslagene inden for en periode på 6 uger. Hvis det oprindelige forslag ændres på grundlag af kommentarer fra de deltagende lande, skal det reviderede forslag distribueres igen til de deltagende lande. Fra det tidspunkt, hvor det reviderede forslag er distribueret, skal de deltagende lande erklære inden for 4 uger, om de er enige i den ændrede tekst af MoU'en.

13) Ændringerne vedtages, hvis de støttes af alle deltagende lande. Værten skal underrette om vedtagelsen af ændringerne og reproducere og cirkulere den reviderede MoU i overensstemmelse med punkt 5.

14) I så fald skal alle deltagende lande underskrive og returnere til værten en fysisk kopi af den reviderede MoU. De underskrevne fysiske kopier skal opbevares af værten