Øresundsbroen
Det er netop blevet offentliggjort fra Øresundsbroen, at de nye tunnelrestriktionskoder ikke kommer til at træde i kraft den 1. juli 2017 som beskrevet i seneste nyhedsbrev.

Det oplyses fra Øresundsbroen, at der er opstået komplikationer på svensk side, så selvom tunnellen ligger på den danske side af Øresund, og derfor underlagt de danske myndigheder - så har svenskerne indført restriktioner på deres del af forbindelsen, og det har været en udfordring at få ændret de svenske regler.

Det betyder, at indtil andet bliver oplyst, er det de gamle regler der gælder.

Øresundsbroen arbejder på at få opdateret deres hjemmeside med seneste information, så hold jer orienteret direkte her https://www.oresundsbron.com/da/info/farligt-gods

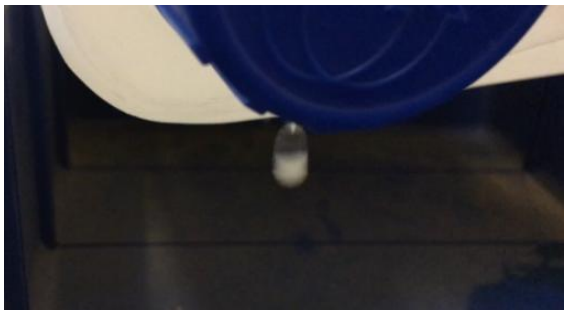
Emballager – hvem har ansvaret?
Når en handelsvirksomhed køber færdigemballerede produkter, og det efterfølgende viser sig at emballagen ikke er korrekt anvendt, f.eks. i forhold til UN-godkendelsen - hvem har så ansvaret? Umiddelbart vil transportøren, eller anden der er blevet påvirket af emballagens manglende evne, rette henvendelse tilbage til afsenderen med krav om eventuel udredning af erstatning, eller dækning af omkostninger til rengøring og hermed forbunden stilstand for køretøjet.

Der er ingen tvivl om at afsenderen er ansvarlig, men er det tilladt at stole på, at den der har foretaget emballeringen, har gjort det korrekt og i overensstemmelse med reglerne?

ADR-konventionen accepterer, at afsenderen kan henholde sig til oplysninger fra underleverandøren, men pålægger afsenderen at ”træffe passende foranstaltninger” for at forsendelsen opfylder betingelserne i ADR.

Vi har i tidligere nyhedsbreve beskrevet vigtigheden af, at have godkendelsesdokumenter og emballageprocedurer tilknyttet hver enkelt type emballage som virksomheden anvender. Det gælder også for emballager der ikke er fyldt af virksomheden selv.

Vi kan berette om en situation hvor emballagerne pludselig ikke kunne holde tæt, hvilket resulterede i flere hændelser hvor produktet, som var kraftig syre, efter få minutter på siden begyndte at dryppe ud ved dunkens låg.



Det viste sig, at underleverandøren anvendte en anden type låg til dunkene, end det låg der var foreskrevet i typegodkendelsen.

IATA – addendum 1
Første sæt rettelser til IATA DGR 58th Edition er publiceret og kan læses på http://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Documents/dgr58-addendum1-en.pdf.

Rettelserne gælder især operator variations, hvor flere og flere luftfartsselskaber begrænser transporten af section II-lithiumbatterier.