

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OCTI/RID/GT-III/2006/11  
(TRANS/WP.15/AC.1/2006/11)

5. Januar 2006

Original: Französisch

## RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Bern, 20. bis 24. März 2006)

## Definition der Sicherheitspflichten des Entladers

## Antrag Spaniens

### ZUSAMMENFASSUNG

#### ***Erläuternde Zusammenfassung:***

Für die Gemeinsame Tagung im Herbst 2004 (Genf, 13. bis 17. September 2004) wurde das Dokument OCTI/RID/GT-III/2003/41 – TRANS/WP.15/AC.1/2003/41 mit dem Ziel vorgelegt, in Kapitel 1.4 die Sicherheitspflichten des Entladers klarzustellen. Nach den Diskussionen und den Beratungen mit den Berufsverbänden wurde der letzten Gemeinsamen Tagung ein neuer Antrag unterbreitet (siehe Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/32 – TRANS/WP.15/AC.1/2005/32), der in seinem Grundsatz mehrheitlich angenommen wurde (siehe Dokument OCTI/RID/GT-III/2005-B – TRANS/WP.15/AC.1/100 Absätze 79 bis 81). Unter Berücksichtigung der zuletzt vorgebrachten Bemerkungen legt Spanien erneut einen Antrag vor.

#### ***Zu treffende Entscheidung:***

Aufnahme eines neuen Unterabschnitts 1.4.3.x.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

## Einführung

Die Pflichten des Entladers sind in Kapitel 1.4 nicht gut definiert. Der von Spanien für die Gemeinsame Tagung im September 2004 unterbreitete Antrag hatte zum Ziel, diese Frage zu klären.

Während verschiedene Teilnehmer diesem Vorschlag positiv gegenüber standen, haben andere Teilnehmer die Ansicht vertreten, dass es nicht notwendig ist, in Kapitel 1.4 die Pflichten des Entladers zu präzisieren. Die Pflichten des Entladers sind jedoch von einer ähnlichen Bedeutung wie die Pflichten anderer Beteiligter. Tatsächlich gibt es nach den Daten für Zwischenfälle bei der Beförderung einen beachtlichen Prozentsatz von Unfällen, die aus einer mangelhaften Handhabung bei der Entladung herrühren.

Auf der anderen Seite haben bestimmte Teilnehmer die Auffassung vertreten, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen für den Fall der Entleerung von Tanks nicht zufrieden stellend sind. Unter Berücksichtigung der Kommentare wird ein neuer Wortlaut vorgeschlagen. Die von verschiedenen Delegationen empfohlene Unterscheidung zwischen Entlader von Versandstücken und dem Entlader (Entleerer) von Gütern in loser Schüttung und Tanks wird nach Ansicht Spaniens ausreichend in den Buchstaben b) und c) dieses Vorschlags berücksichtigt.

Angesichts des im Dokument OCTI/RID/GT-III/2005/56 – TRANS/WP.15/AC.1/2005/56 Deutschlands geschilderten Unfalls wurde auch die Notwendigkeit aufgenommen, vor der Entladung die Übereinstimmung zwischen den Angaben im Beförderungspapier und dem beförderten gefährlichen Gut sicherzustellen.

Verschiedene Vorschläge aus dem umfassenderen Ansatz im informellen Dokument des Vereinigten Königreichs (INF.54 der Gemeinsamen Tagung im September 2005) wurden ebenfalls eingearbeitet.

## Antrag

**1.4.3.x** Einen neuen Unterabschnitt 1.4.3.x mit folgendem Wortlaut einfügen:

### "1.4.3.x **Entlader**

**1.4.3.x.1** Im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 hat der Entlader insbesondere folgende Pflichten:

Der Entlader

- a) hat sich zu vergewissern, dass alle Vorschriften des RID/ADR für die Entladung beachtet und alle notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden. Vor dem Entladen hat er sich über die Übereinstimmung zwischen den Angaben im Beförderungspapier und dem beförderten Gut zu vergewissern;
- b) hat bei der Entladung verpackter gefährlicher Güter oder ungereinigter leerer Verpackungen zu prüfen, ob die Verpackungen zu einem Austreten des beförderten gefährlichen Guts führen können oder ob sie so stark beschädigt worden sind, dass eine Gefahr für den Entladevorgang entsteht. In diesen Fällen darf (dürfen) die Verpackung(en) erst entladen werden, wenn geeignete Notfallmaßnahmen ergriffen wurden;
- c) hat unmittelbar nach der Entladung gefährlicher Güter aus dem Tank, Wagen/Fahrzeug, MEGC oder Container:
  - (i) eventuelle gefährliche Rückstände zu entfernen, die nach der Entladung außen am Tank, Wagen/Fahrzeug, MEGC oder Container anhaften;

(ii) den Verschluss der Ventile und der Besichtigungsöffnungen sicherzustellen.

**1.4.3.x.2** Der Entlader kann jedoch in den Fällen des Absatzes 1.4.3.x.1 a) auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen."

Anmerkung des Sekretariats der OTIF:

Sollte dieser Antrag angenommen werden, müsste in Abschnitt 1.2.1 auch noch eine Begriffsbestimmung für den Entlader aufgenommen werden.

---