

OTIF/RID/RC/2018/26
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/26)

27. Juni 2018

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 17. bis 21. September 2018)

Tagesordnungspunkt 7: Unfall- und Risikomanagement

Verbesserung des Unfallberichts

Antrag Frankreichs

ZUSAMMENFASSUNG

<i>Erläuternde Zusammenfassung:</i>	Verbesserung der Unfallberichterstattung in Abschnitt 1.8.5.
<i>Zu treffende Entscheidung:</i>	Einrichtung einer Arbeitsgruppe und Festlegung ihres Mandats.
<i>Damit zusammenhängendes Dokument:</i>	OTIF/RID/RC/2018-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, Absätze 74 bis 79.

Einleitung

1. Auf ihrer letzten Tagung hat die Gemeinsame Tagung das informelle Dokument INF.42 behandelt, das einen Vorschlag zur Änderung des Unfallberichts in Abschnitt 1.8.5 enthielt. Dieser Vorschlag hatte sich aus dem Bericht der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) über die Tätigkeiten im Bereich Risikobewertung und den damit zusammenhängenden Daten im informellen Dokument INF.26 derselben Tagung ergeben.
2. Da beide Dokumente spät als informelle Dokumente eingereicht worden waren, bat die Gemeinsame Tagung Frankreich, seinen Vorschlag in einem offiziellen Dokument erneut zu unterbreiten (OTIF/RID/RC/2018-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, Absatz 79):

"79. Der Vorschlag zur Einrichtung einer informellen Arbeitsgruppe aus dem informellen Dokument INF.42 findet eine gewisse Unterstützung. Die Gemeinsame Tagung bittet den Vertreter Frankreichs, zur Herbsttagung einen offiziellen Antrag vorzulegen. Die Delegationen werden aufgefordert, dem Vertreter Frankreichs bis zum 1. Juni 2018 Bemerkungen zu dem in Absatz 5 aufgeführten Mandatsvorschlag zu übermitteln."

3. Es sind keine Kommentare zur Änderung des ursprünglich vorgeschlagenen Mandats eingegangen. Dieses wird der Gemeinsamen Tagung also unverändert zum informellen Dokument INF.42 nun auf offiziellem Wege zur Erwägung vorgeschlagen.
4. Die wesentlichen Eckpunkte des Workshops bei der ERA haben sich nicht geändert, so dass das informelle Dokument INF.26 der letzten Tagung zusammen mit diesem Antrag auf der Tagesordnung bleibt. Um bei Übersetzungsfragen zu helfen, ist der einleitende Teil dieses informellen Dokuments im Anhang zu diesem Dokument wiedergegeben.

Antrag

5. Das Mandat einer Arbeitsgruppe zur Änderung von Abschnitt 1.8.5 könnte Folgendes umfassen:
 - a) Änderung des Berichts in Abschnitt 1.8.5, um insbesondere alle für eine Risikobewertung nützlichen Daten aufzunehmen und eine verbesserte Beschreibung des Zwischenfalls zum besseren Verständnis der Ereignisse zu liefern.
 - b) Entwurf eines rationalisierten Musters für eine einfache Erklärung. Berücksichtigung der Möglichkeit der Integration eines automatisierten Datenbanksystems.
 - c) Erwägung der Beiträge aus dem Gefahrgut-Workshop zum Risikomanagement, insbesondere der von Arbeitsgruppe A erstellten Liste und der "Inputparametertabelle" für ein harmonisiertes Risikoabschätzungsmodell.
 - d) Verknüpfung mit dem "*Common Occurrence Reporting Project*" (COR), einem gemeinsamen Berichterstattungsprojekt für Eisenbahnereignisse, um widersprüchliche und/oder sich überschneidende Meldungen zu vermeiden."

Vorgeschichte

6. Im Jahr 2014 bat die Gemeinsame Tagung den von der ERA organisierten Workshop zum Risikomanagement, die für eine Risikobewertung notwendigen Informationsarten zu untersuchen, und es wurde beschlossen, "*dass die Gemeinsame Tagung dann gegebenenfalls eine informelle Arbeitsgruppe zur Entwicklung des Abschnitts 1.8.5 und der Datenbank einrichten könnte*" (siehe OTIF/RID/RC/2014-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136).

7. Im Frühjahr 2015 wurde festgestellt, dass der Workshop seine Arbeit betreffend die Erstellung der Liste mit den notwendigen Daten noch nicht abgeschlossen hatte. Es war jedoch klar, dass das aktuelle Berichterstattungssystem für die Zwecke einer Risikobewertung nicht geeignet war. Gleichzeitig lief ein Versuch mit einer Datenbank. Zur Klärung der Situation einigte sich die Gemeinsame Tagung darauf, *"einen Fragebogen vorzubereiten, mit dem Informationen zum aktuellen Umgang der Regierungen mit den gemäß Abschnitt 1.8.5 gesammelten Daten sowie Meinungen zur Art der gewünschten detaillierteren Informationen für das Risikomanagement eingeholt werden"* sollten (siehe Dokument OTIF/RID/RC/-2015-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, Absätze 59 und 60).
8. Im Herbst 2015 wurden die Ergebnisse der Umfrage präsentiert. 21 Länder hatten geantwortet. Die Mehrheit der Länder war der Ansicht, *"dass die aktuellen Bestimmungen des Abschnitts 1.8.5 genau die Funktion erfüllen, für die sie vorgesehen waren, nämlich die Übermittlung von Informationen an das zuständige Organ (Gemeinsame Tagung, Arbeitsgruppe WP.15, RID-Fachausschuss), wenn ein schwerer Unfall eine Überprüfung der geltenden Vorschriften rechtfertigt"*. Hingegen wurde *"festgestellt, dass die derzeitige Berichtsform nicht für die Aufstellung detaillierter Statistiken zu Unfällen in der gesamten Region geeignet ist. Diese Statistiken seien ein wesentliches Element für die Durchführung von Risikoanalysen, die in den Workshops der ERA untersucht werden"* (siehe Dokument OTIF/RID/RC/2015-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, Absatz 87).
9. Darüber hinaus hatte die Umfrage ergeben, dass der aktuelle Bericht nicht alle zur Analyse notwendigen Informationen enthält, da *"60 % der Behörden [...] jedoch zusätzliche Informationen anfordern, auch wenn der Fragebogen vollständig ausgefüllt worden ist."* Demgegenüber unterstützten damals jedoch *"nur 40 % der Behörden, die geantwortet haben, eine Verbesserung des Abschnitts 1.8.5"*. Diese offensichtliche Diskrepanz wurde damit erklärt, *"dass bestimmte wünschenswerte, sehr detaillierte Informationen in einem kodifizierten Fragebogen nicht ohne weiteres integriert werden können"* (siehe Dokument OTIF/RID/RC/2015-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, Absatz 88).
10. Angesichts der verfügbaren Informationen traf die Gemeinsame Tagung auf dieser Tagung mit Ausnahme des Beschlusses, die Arbeit in Synergie mit dem ERA-Workshop fortzusetzen, keine Entscheidung.

Schlussfolgerung

11. Es zeigt sich heute, dass die für die Vervollständigung des Unfallberichts erforderlichen Daten, wie von der Gemeinsamen Tagung gefordert, nach Abschluss der Arbeiten durch den ERA-Workshop umfassend zur Verfügung stehen. Nebenbei können mit diesen Ergebnissen auch die im September 2015 geäußerten Zweifel an der Schwierigkeit, einen kodifizierten Bericht zu erstellen, aus dem Weg geräumt werden.
12. In Anbetracht der Tatsache, dass die Arbeiten an der Risikobewertung in "Entwicklungsgruppen aus sachverständigen Nutzern" fortgesetzt werden und dass viele zuständige Behörden Interesse gezeigt und sich um die Teilnahme an solchen Gruppen beworben haben, scheint es klar zu sein, dass die Bedingungen für die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Berichts in Abschnitt 1.8.5 nun erfüllt sind. Es wird vorgeschlagen, dass die Gemeinsame Tagung eine derartige Arbeitsgruppe einrichtet und mit dem vorgeschlagenen – und gegebenenfalls abgeänderten – Mandat betraut.

Der einleitende Text des von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zur Prüfung durch die Gemeinsame Tagung im Frühjahr 2018 vorgelegten informellen Dokuments INF.26 wird im Folgenden zu Referenzzwecken wiedergegeben. Die in dieser Anlage in Bezug genommenen Anhänge 1, 2 und 3 sind diejenigen des informellen Dokuments INF.26.

"Beiträge zu Überlegungen zu einem verbesserten Berichterstattungssystem für Ereignisse bei der Landbeförderung gefährlicher Güter"

Allgemeine Informationen

Wie im Bericht der Herbsttagung 2017 der Gemeinsamen Tagung festgehalten, wurde die ERA daran erinnert, dass die *Roadmap-Workshops* zur Gefahrgutbeförderung dazu beitragen sollten, die Musterberichte über Unfälle/Zwischenfälle inhaltlich zu überarbeiten.

Für diese Überlegungen stellt die ERA in diesem Dokument mehrere Beiträge im Zusammenhang mit der möglichen Verbesserung der Berichterstattung bei Unfällen/Zwischenfällen mit Beteiligung gefährlicher Güter vor.

Die ERA ist der Ansicht, dass diese Beiträge von der Gemeinsamen Tagung geprüft werden sollten und wäre daran interessiert, die Ansichten der Delegierten zu möglichen weiteren Maßnahmen in diesem Bereich einzuholen.

Beitrag 1

Wie auf der Herbsttagung 2017 vorgestellt, wird mit dem Leitfaden für die Risikobewertung des Risikomanagementrahmens für die Landbeförderung gefährlicher Güter eine harmonisierte Risikoabschätzungsmethode für alle drei Landverkehrsträger eingeführt.

Um einen Überblick über die wichtigsten Parameter der Risikoabschätzungsmethode zu geben, enthält Anhang 1 einen Entwurf einer Parameterliste.

Die ERA ist der Ansicht, dass künftige Berichterstattungssysteme die Umsetzung der harmonisierten Risikoabschätzungsmethode erleichtern sollten, indem sie zugängliche und relevante Statistiken für die wichtigsten Parameter bereitstellen.

Beitrag 2

Einen weiteren wichtiger Beitrag betrifft den Vorschlag der ERA zur Entwicklung eines gemeinsamen Ereignismeldesystems im Eisenbahnverkehr (*Railway Common Occurrence Reporting System* (COR)), mit dem Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter als Teil des allgemeinen Berichterstattungssystems bei Eisenbahnunfällen/-zwischenfällen abgedeckt werden.

Der Vorschlag der ERA zur Entwicklung dieses COR-Systems ist in Anhang 2 enthalten.

Dieser Vorschlag durchläuft gerade die Konsultationsphase interessierter Parteien. Die Vertreter der Gemeinsamen Tagung werden gebeten, sich durch Zusenden ihrer Bemerkungen an folgende Adresse an der Konsultation zu beteiligen: cor@era.europa.eu.

Beitrag 3

Das Ergebnis der *TDG Roadmap Workgroup* zu Daten ist in Anhang 3 wiedergegeben.

Es umfasst den Arbeitsentwurf einer Liste von Parametern, die in bestehenden Berichtsdatenbanken identifiziert und von der Gruppe als relevant für die Verbesserung des Niveaus der gesammelten Informationen über Ereignisse bei der Landbeförderung gefährlicher Güter angesehen wurden.

Ganz allgemein war die Arbeitsgruppe der Ansicht, dass diese Parameterliste erstens zum besseren Verständnis einzelner Ereignisse bei der Gefahrgutbeförderung verwendet werden könnte und – bei einer ausreichenden Anzahl gesammelter Ereignisdaten – zweitens die Erstellung besserer Statistiken ermöglichen könnte.

Schlussfolgerung

Die in diesem Dokument vorgestellten Beiträge sind auf mehreren Ebenen miteinander verknüpft, und eine gute Koordinierung ist erforderlich, um eine praktikable und effiziente Lösung für künftige Berichterstattungssysteme für Ereignisse bei der Landbeförderung gefährlicher Güter zu entwickeln, die eine bessere Verfügbarkeit von Schlüsselinformationen auch für Risikomanagementzwecke ermöglicht.

Die ERA interessiert die Meinung der Gemeinsamen Tagung zu folgenden Themen:

- Wechselwirkungen zwischen dem COR-Vorschlag (Anhang 2) und der Berichterstattung zu Ereignissen bei der Gefahrgutbeförderung,
- Verbesserungsbedarf in Bezug auf das bestehende Berichterstattungssystem zu Ereignissen bei der Gefahrgutbeförderung,
- Rahmen, innerhalb dessen nach Ansicht der Gemeinsamen Tagung interessierte Experten die Entwicklung eines gut koordinierten Berichterstattungssystems fortsetzen soll."
