



OTIF/RID/RC/2020/43
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/43)

8. Juni 2020

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 10. und 11. September 2020 und Genf, 14. bis 18. September 2020)

Tagesordnungspunkt 5 b): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Neue Anträge

Umsetzung des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN

Antrag der Schweiz

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Es wird vorgeschlagen, in Unterabschnitt 5.4.0.2 des RID/ADR/ADN auf den Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 des RID/ADR/ADN zu verweisen.

Zu treffende Entscheidung:

Änderung des Unterabschnitts 5.4.0.2 und des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 des RID/ADR/ADN.

Damit zusammenhängende Dokumente:

OTIF/RID/RC/2019-B –
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/156,
ECE/TRANS/WP.15/248,
informelles Dokument INF.17/Add.1 der WP.15 im
November 2019.

Einleitung

1. Die Gemeinsame Tagung hat im September 2019 den von der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" erarbeiteten Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN angenommen und die WP.15 sowie den RID-Fachausschuss gebeten, die Veröffentlichung dieses Leitfadens auf den Websites der OTIF und der UNECE zu genehmigen. Diese beiden Gremien haben den Antrag der Gemeinsamen Tagung angenommen, und der Leitfaden ist auf der OTIF-Website im Dokument RID-20001-CE und auf der UNECE-Website im informellen Dokument INF.17/Add.1 der WP.15 im November 2019 veröffentlicht.
2. Um eine freie Durchfahrt durch Länder zu erleichtern, die den Leitfaden noch nicht umgesetzt haben, die aber die in Punkt 4 "Bedingungen während der Übergangsphase" festgelegten Übergangsbestimmungen akzeptieren, und um damit die schnelle Umsetzung des Leitfadens in möglichst vielen Ländern zu erleichtern, sollte der Text dieses Leitfadens ebenfalls in einer harmonisierten Art und Weise verstanden werden. Zu diesem Zweck ist die Schweiz auf folgende Fragen gestoßen, die schnell gelöst werden sollten.
3. Der erste Satz des Punktes 4 "Anforderungen während der Übergangsphase" enthält keine ausdrückliche Verbindung zum zweiten Absatz desselben Punktes. Der erste Satz bezieht sich auf "Informationen an Bord":

"Solange nicht alle Einsatzkräfte und zuständigen Behörden an das TP1/TP2-System angeschlossen sind, sind auch Informationen an Bord erforderlich."
4. Der zweite Absatz bezieht sich auf "Zusätzliche Anforderungen betreffend Datenspeicherung und Datenausgabe an Bord der Züge/Fahrzeuge/Binnenschiffe".
5. Der erste Satz präzisiert nicht, welche Art von Informationen erforderlich sind. Es kann daher interpretiert werden, dass dieser Satz das Vorhandensein eines Beförderungsdokuments in Papierform impliziert.
6. Die Tatsache, dass in den beiden Texten unterschiedliche Begriffe verwendet werden, deutet darauf hin, dass sie nicht dasselbe Anliegen behandeln (im ersten Satz "Informationen", im zweiten Satz "Datenspeicherung und Datenausgabe"). Die Schweiz vertritt die Auffassung, dass die beiden Texte miteinander verbunden werden sollten und dass der erste Satz nicht das Vorhandensein von Beförderungsdokumenten in Papierform, sondern in elektronischer Form vorschreiben sollte. In diesem Fall würde es der nachfolgende Antrag 1 ermöglichen, den Anwendungsbereich dieser beiden Texte besser zu definieren.

Antrag 1

7. Der erste Satz unter Punkt 4 des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 des RID/ADR/ADN erhält folgenden Wortlaut (zusätzlicher Text ist in Fettdruck und unterstrichen dargestellt):

"Solange nicht alle Einsatzkräfte und zuständigen Behörden an das TP1/TP2-System angeschlossen sind, sind auch Informationen an Bord **über den elektronischen Datenaustausch** erforderlich."
8. Ein weiterer Punkt betrifft einen scheinbaren Widerspruch zwischen dem ersten Satz des Punktes 4 "Anforderungen während der Übergangsphase" und Absatz e) desselben Punktes 4. Der erste Satz scheint vorauszusetzen, dass während der Übergangsphase keine Verbindung zum TP1/TP2-System zwischen dem Fahrzeug und der Außenwelt besteht, während in Absatz e) gefordert wird, dass bei fehlender mobiler Konnektivität Verzögerungen akzeptiert werden müssen. Während der Übergangsphase ist keine Verbindung möglich. Daher scheint es, dass Absatz e) in Punkt 4 nicht sachgerecht ist.

9. In der Tat scheint es, dass zur Ermöglichung einer freien und problemlosen Durchfahrt von mit elektronischen Dokumenten durchgeführten Beförderungen aus Ländern, in denen der Leitfaden gilt, in Länder, die diesen noch nicht umgesetzt haben, die Fahrzeuge in allen Fällen die zusätzlichen Bedingungen des zweiten Absatzes des Punktes 4. "Anforderungen während der Übergangsphase" garantieren müssen. Dieser zweite Absatz sollte sich im allgemeinen Teil befinden und dem Punkt betreffend die Übergangsphase vorangestellt werden. Sein Titel könnte lauten: "4. Zusätzliche Anforderungen bezüglich der Datenspeicherung und Datenausgabe an Bord".

Antrag 2

10. Der Titel des Punktes 4 erhält folgenden Wortlaut:

"4. Zusätzliche Anforderungen bezüglich der Datenspeicherung und Datenausgabe an Bord".

11. Den ersten Satz des Punktes 4 "Anforderungen während der Übergangsphase" in einen neuen Punkt 6 mit folgendem Wortlaut verschieben:

"6. Anforderungen während der Übergangsphase".

Unter diesem Punkt folgenden Text hinzufügen:

"In diesem Fall müssen die zusätzlichen Anforderungen des Punktes 4 a) bis d) erfüllt werden."

12. Es scheint nicht so zu sein, dass die unter Punkt 5. "Übergangsvorschriften für den Straßenverkehr" aufgeführten Bestimmungen Übergangsvorschriften sind, die mit der vollständigen Umsetzung des Systems verschwinden sollen. Die Anbringung von Anweisungen im Führerhaus oder die Kennzeichnung des Fahrzeugs mit dem Piktogramm in Anlage B scheint von dauerhafter Natur zu sein. Im Titel des Punktes 5 sollte der Begriff "Übergangsvorschriften" durch "Vorschriften" ersetzt werden.

Antrag 3

13. Im Titel des Punktes 5 "Übergangsvorschriften" ändern in:

"Vorschriften".

14. Es scheint der Schweiz nicht ausreichend, ein Kennzeichen auf dem Fahrzeug vorzuschreiben, ohne dessen Abmessungen zu spezifizieren. Um die Sichtbarkeit dieses Kennzeichens zu erleichtern, schlägt die Schweiz vor, die Abmessungen für Großzettel (Placards) gemäß Absatz 5.3.1.7.1 (250 mm x 250 mm) hinzuzufügen.

Antrag 4

15. Am Ende von Punkt 5 folgenden Satz hinzufügen:

"Die Mindestabmessungen müssen 250 mm x 250 mm (bis zum Rand des Kennzeichens) betragen."

16. Da das Kennzeichen in Anlage B nicht die Form einer Raute hat, sollte in der französischen Fassung im letzten Satz des Punktes 5 der Ausdruck "losange" (Raute) durch "carré" (Quadrat) ersetzt werden.

Antrag 5

17. In der französischen Fassung im letzten Satz des Punktes 5 "losange" ändern in:

"carré".

Diese Änderung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.

18. Um während der Übergangsphase eine freie Durchfahrt durch Länder, die den Leitfaden noch nicht oder nur unter den in Punkt 4 festgelegten Bedingungen umgesetzt haben, für Fahrzeuge, welche die Grundsätze des Leitfadens in ihrem Herkunftsland vollständig erfüllen, zu erleichtern und um die Notwendigkeit eines Beförderungsdokuments in Papierform zu vermeiden, sollte dies durch eine Vorschrift im RID/ADR selbst unterstützt werden. Zu diesem Zweck schlägt die Schweiz vor, einen Text hinzuzufügen, der dies präzisiert.

Antrag 6

"Die Anforderungen dieses Unterabschnitts gelten als erfüllt, wenn die elektronische Datenspeicherung und Datenverarbeitung in Übereinstimmung mit dem Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN erfolgt."

19. Schließlich hat die Schweiz während der Vorbereitung dieses Dokuments und nach Diskussionen mit anderen Delegationen verstanden, dass die Übergangsbestimmungen in Punkt 4 in der Tat nicht als Übergangsbestimmungen interpretiert werden. Einige Delegationen interpretieren die Texte unter Punkt 4 dahingehend, dass die Teilnehmer während der Übergangsphase nicht davon freigestellt sind, an ein TP1/TP2-System angeschlossen zu sein. Dies scheint dem Text des ersten Satzes von Punkt 4 zu widersprechen, der genau das Gegenteil besagt. Dieser Punkt sollte gegebenenfalls von der Gemeinsamen Tagung sowie in den Texten geklärt werden. Eine allzu restriktive Auslegung der Übergangsbestimmungen könnte jedoch die Durchfahrt von Fahrzeugen mit der in Punkt 4 beschriebenen Ausrüstung in Regionen verhindern, die das TP1/TP2-System noch nicht umgesetzt haben, und könnte diese Länder sogar daran hindern, die Grundsätze des Leitfadens auch nur übergangsweise anzunehmen. Letztendlich besteht die Gefahr, dass dadurch die umfassende Einführung der Grundsätze des Leitfadens in das RID/ADR/ADN weiter verzögert werden könnte.
