



OTIF/RID/RC/2020/55
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/55)

19. 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 7: Unfall- und Risikomanagement

Information zu den laufenden Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Unfallberichts

Mitteilung Frankreichs im Auftrag der informellen Arbeitsgruppe

ZUSAMMENFASSUNG

<i>Erläuternde Zusammenfassung:</i>	Information zu den laufenden Arbeiten.
<i>Zu treffende Entscheidung:</i>	Entscheidung betreffend zukünftige Arbeiten.

Einleitung

1. Gemäß den auf früheren Sitzungen der Gemeinsamen Tagung getroffenen Beschlüssen traf sich die informelle Arbeitsgruppe vom 17. bis 19. Februar 2020 in Paris. Während dieser Sitzung wurde vereinbart, einen kurzen Bericht für die März-Sitzung der Gemeinsamen Tagung zu verfassen und sich im Juni erneut zu treffen, um der September-Sitzung der Gemeinsamen Tagung vollständigere Dokumente zur Verfügung stellen zu können. Infolge der COVID-19-Krise konnte dieses Vorhaben nicht umgesetzt werden. Die Sitzung konnte nicht wie geplant stattfinden. Die informelle Arbeitsgruppe wird ihre Arbeit jedoch auf dem Korrespondenzweg weiterführen, um der Gemeinsamen Tagung im September verbesserte Dokumente vorlegen zu können.

2. Zweck dieses Dokuments ist es, die Gemeinsame Tagung kurz über die Ergebnisse der Sitzung der informellen Arbeitsgruppe im Februar in Paris zu informieren und über laufende und zukünftige Arbeiten auf den neuesten Stand zu bringen. Detailliertere Vorschläge werden, wie in Absatz 1 erwähnt, in informellen Dokumenten folgen.
3. Die Sitzung vom 17. bis 19. Februar fand im Gebäude des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) in Paris statt, und es waren Teilnehmer folgender Staaten, regionaler Organisationen und Verbände vertreten: Belgien, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Spanien, Vereinigtes Königreich, Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Europäische Union (Europäische Kommission und Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)), Fuels Europe, Liquid Gas Europe und UIC.
4. Geleitet wurde die Sitzung von Herrn Pfauvadel (Frankreich).
5. Nach der Annahme der Tagesordnung erinnerte Frankreich an die Fortschritte der informellen Arbeitsgruppe auf den vorangegangenen Sitzungen (Scheveningen, Juni 2019, Brüssel, 3. Oktober und 17. Dezember 2019).
6. Folgende Dokumente dienten der Arbeitsgruppe als Diskussionsgrundlage:
 - informelles Dokument INF.11 der Herbstsitzung 2019 der Gemeinsamen Tagung;
 - Dokument der Niederlande (Diskussionspapier zu den Punkten a), b), e) und h) des Mandats);
 - Dokument Frankreichs (Diskussionspapier zu den Punkten a), b), e) und h) des Mandats);
 - Bericht über die Sitzung zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und Unionsebene (*Common Safety Method on the Assessment of Safety Level and Safety Performance of Operators at National and Union Level – CSM ASLP*) in Brüssel (17. Dezember 2019); Präsentation der ERA.

Die letzten drei Dokumente werden als informelle Dokumente INF.40, INF.41 und INF.42 vorgelegt.

7. Drei Entwürfe für einen standardisierten Bericht (ADR, RID, ADN) wurden der informellen Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt:
 - Die ADR- und RID-Berichte wurden unter Berücksichtigung aller seit der Juni-Sitzung in Scheveningen eingegangenen Kommentare verbessert.
 - Neben den RID- und ADR-Berichten, die der Gemeinsamen Tagung bereits vorgelegt wurden, konnte dank der Arbeit einer Gruppe von ADN-Experten am 3. Oktober 2019 auch ein Entwurf für einen spezifischen ADN-Unfallbericht erstellt werden.
 - Einige Ideen aus dem ADN-Unfallbericht wurden berücksichtigt, um die RID- und ADR-Berichte zu verbessern: So wurden etwa die fahrzeug- und güterspezifischen Daten im gleichen Tabellenformat dargestellt wie im ADN-Bericht.

Präsentation der ERA zu den laufenden Arbeiten zur CSM ASLP

8. Die ERA erläuterte folgende Punkte:
 - Die Liste der zu Beginn erarbeiteten Aspekte sei nicht spezifisch für die Gefahrgutbeförderung ausgelegt gewesen, im Laufe der Arbeit würden aber insbesondere die Gefahrgutbeförderung betreffenden Punkte berücksichtigt.

- Der Unterschied zwischen dem Vorschlag zu einem gemeinsamen Unfallmeldesystem (*System Proposal for Common Occurrence Reporting*) und der CSM ASLP bestehe darin, dass in der CSM ASLP eine bestimmte Perspektive festgelegt sei.
- Die CSM ASLP betreffe die Überwachung der Datensammlung vom Unfallzeitpunkt bis zur Ablieferung der Informationen sowie die Bewertung der Daten und den Informationsaustausch zwischen den Parteien.

Dokumente der Niederlande und Frankreichs

9. Anhand dieser Dokumente konnte eine Diskussion zu den Punkten a), b), e) und h) des Mandats eingeleitet werden.

Punkt a): Klarstellung des Zwecks der Meldung von Informationen zu Unfällen und Ermittlung der Verwendung der gemeldeten Informationen

10. In der informellen Arbeitsgruppe herrschte allgemeine Einigkeit darüber, dass die in den von der informellen Arbeitsgruppe erstellten Entwürfen aufgeführten Informationen alle für das Verständnis eines Unfalls – und sei es auch nur aufgrund einer einzigen Fallstudie – erforderlichen Daten enthalten. Die Daten können ferner dazu verwendet werden, auch die Ziele in Bezug auf Mehrfachvorfälle und Risikobewertung zu erreichen. Nach Meinung der Arbeitsgruppe sollte der Bericht einfach gehalten werden, jedoch ist der Übergang von einem drei- zu einem sechsseitigen Bericht in den Augen der Arbeitsgruppe kein großes Problem.

11. Folgende Punkte müssen jedoch noch geklärt werden:

- Schwierigkeit der für die Bereitstellung des Berichts zuständigen Betreiber, alle Informationen in kurzer Zeit (etwa in der in Abschnitt 1.8.5 erwähnten Frist von einem Monat) zu erhalten.
- Vorschlag, alle in den Entwürfen der standardisierten Berichtsvorlagen aufgelisteten Informationsarten anhand dieses Zeitproblems zu überprüfen und sie in dem künftigen Tagungen zu unterbreitenden Musterberichtentwurf zu unterscheiden.

Dies würde es ermöglichen, die Fristen für die Übermittlung der Informationen in den Berichten gegebenenfalls neu zu setzen und gleichzeitig festzulegen, wer in welchen Fällen die in Bezug auf den Bericht die Initiativpflicht hat und wer ergänzende Informationen liefern muss.

- Unterscheidung zwischen denjenigen Beteiligten, die lediglich gewisse Fragen beantworten müssen, so sie gestellt werden, und der Person, die für den Bericht verantwortlich ist.

Punkt b): Klarstellung, welcher Beteiligter (welche Beteiligten) für die Zusendung des Berichts und/oder ergänzender Informationen verantwortlich ist (sind)

12. Es gab keine größeren Einwände gegen die von den Niederlanden und Frankreich vorgelegten Ideen.

Punkt e): Vorschlag von Maßnahmen zur Erleichterung der Übermittlung des Berichts an die zuständigen Behörden und der Übermittlung relevanter Informationen an die Sekretariate der UNECE und der OTIF und

Punkt h): Berücksichtigung der einschlägigen IT-Instrumente, einschließlich der Koordination hinsichtlich der Entwicklung eines gemeinsamen Unfallmeldesystems (*Common Occurrence Reporting System – COR*)

13. Die Arbeitsgruppe diskutierte über das Thema eines automatisierten Systems. In diesem Zusammenhang wiesen die Niederlande auf ihr digitales System hin, bei dem die zuständige Behörde über eine eigene Plattform verfügt, auf der sie Daten im PDF-Format speichert. Im System der Niederlande trägt die zuständige Behörde lediglich die Daten zusammen, besitzt daran jedoch keine Eigentumsrechte.
14. In diesem Zusammenhang wurde gefragt, ob eine solche Datenbank nur die Beschreibung des Unfalls oder auch die Ursachen und die zu ergreifenden Maßnahmen enthalten sollte.
15. Die ERA bestätigte, dass jeder Beteiligte das nationale System nutzen und die Informationen dann an ein zentrales System weiterleiten könne. Aus Kostengründen könne von kleinen Betreibern und Ländern, die kein eigenes System haben, nicht verlangt werden, ein solches einzurichten.
16. Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass der Einsatz von IT-Instrumenten, sofern sie einen angemessenen Datenschutz gewährleisten, bei der Sammlung von Unfallinformationen sehr hilfreich sein würde.
17. Der Vorsitzende verwies auf einen Vorschlag der UNECE betreffend ein solches Instrument an die Gemeinsame Tagung (siehe Dokument OTIF/RID/RC/2014/52).

Zukünftige Arbeiten und nächste Sitzungen

18. Es wurde vereinbart, dass der Gemeinsamen Tagung über diese Sitzung der informellen Arbeitsgruppe nur eine kurze Zusammenfassung der Diskussion zur Verfügung gestellt wird.
19. Um einen Text entwerfen zu können, der als Leitfaden und/oder als einleitende Bemerkung zu Abschnitt 1.8.5 dienen könnte und der die während dieser Sitzung der informellen Arbeitsgruppe erörterten Grundsätze enthält, sind noch diverse zusätzliche Arbeiten erforderlich.
20. Frankreich wird unter Berücksichtigung der Kommentare der informellen Arbeitsgruppe eine neue, bereinigte Fassung des Entwurfs eines standardisierten Berichts zur Verfügung stellen.
21. Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe sind aufgefordert, Frankreich ihre Vorschläge zu senden, das diese sammeln und in einem synthetischen Entwurf zusammenführen wird.
