



INF. 7

31. Juli 2019

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 17. bis 27. September 2019)

Tagesordnungspunkt 7: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Bericht der Sitzung der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" (Tegernsee, 6. und 7. Juni 2019)

Mitteilung Deutschlands im Namen der informellen Arbeitsgruppe "Telematik"

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Information der Gemeinsamen Tagung über die Fertigstellung des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN

1. Die Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik" fand am 6. und 7. Juni 2019 auf Einladung Deutschlands unter dem Vorsitz von Gudula Schwan (Deutschland) statt.
2. Vertreter folgender Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich und Vereinigtes Königreich. Darüber hinaus haben die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und der Europäische Rat der chemischen Industrie (CEFIC) teilgenommen.

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

3. Entsprechend dem Bericht der letzten Gemeinsamen Tagung (siehe OTIF/RID/RC/2019-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154 Absätze 57 bis 59) hat die Arbeitsgruppe den Entwurf des Leitfadens aus dem Dokument OTIF/RID/RC/2019/21 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/21 nochmals überprüft. Hierzu lagen auch verschiedene Hinweise von Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Schweden vor.
4. Der Leitfaden wurde fertiggestellt, er ist in Dokument OTIF/RID/RC/2019/44 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/44 enthalten. Gegenüber dem Entwurf des Leitfadens aus dem Dokument OTIF/RID/RC/2019/21 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/21 wurden insbesondere folgende Änderungen vorgenommen:
 - Die Einleitung wird um weitere erläuternde Texte ergänzt.
 - Um den Leitfaden besser zu strukturieren, wird er in folgende Abschnitte gegliedert:
Abschnitt 1 – Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
Abschnitt 2 – Pflichten der Teilnehmer
Abschnitt 3 – Veröffentlichung des Leitfadens und der Teilnehmerliste
Abschnitt 4 – Datensicherheit und technische Unterhaltung
Abschnitt 5 – Grundsätze zur Änderung des Leitfadens
 - Für die Bezeichnung der Staaten, die den Leitfaden anwenden, wird der englische Begriff "participant" statt "user" verwendet.
 - Die Bereitstellung des Leitfadens und der Liste der Staaten, die den Leitfaden anwenden, auf den Webseiten der UNECE und der OTIF wird berücksichtigt.
 - Im Abschnitt 4 wird ein allgemeiner Hinweis zur Datensicherheit zusätzlich zu den Ausführungen in Anlage A 1 (b) (iv) und zur technischen Unterhaltung aufgenommen.
 - Die Grundsätze zur Änderung des Leitfadens werden stark verkürzt. Der Inhalt des Leitfadens betrifft die Teilnehmer, die diesen Leitfaden anwenden. Grundsätzliche Änderungen zur Systemarchitektur bedürfen jedoch der Zustimmung der Gemeinsamen Tagung.
 - In der Anlage A wurden noch verschiedene Änderungen vorgenommen, um z. B. klarzustellen, dass eine TP1 nur dann eine TP2 akzeptieren muss, wenn sie in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Leitfadens ist und wenn sie die TP1 für ihre vereinbarten Leistungen bezahlt. Die Daten in Bezug auf die Wagenummer für den Eisenbahnverkehr werden präzisiert und besondere Anforderungen für den Eisenbahnverkehr gestrichen.

Mögliches Datum für die Anwendung des Leitfadens

5. Um den Leitfaden international zur Anwendung zu bringen, müssen die Anwenderstaaten Schritte in zwei Richtungen vornehmen: Sie müssen die in dem Leitfaden geregelten Mitteilungen an die Sekretariate der UNECE und des OTIF vornehmen und sie müssen die erforderlichen innerstaatlichen Schritte für die Umsetzung vornehmen. Das Inkrafttreten des Leitfadens gestaltet sich nach nationalem Recht in den einzelnen Staaten unterschiedlich, dies ist daher auch nicht Gegenstand des Leitfadens.
6. Es wird festgestellt, dass der Leitfaden angewendet werden kann, ohne dass für die Kontroll- und für die Einsatzkräfte eine Zugriffsmöglichkeit über eine TP1 realisiert wurde, da der Leitfaden für die Übergangsphase vorsieht, dass das Beförderungsdokument auf dem im Fahrzeug mitzuführenden Datenendgerät vorgehalten wird. Soweit im Rahmen von Kontrollen Verstöße festgestellt werden und Beweise zur Verfolgung dieser Verstöße gesichert werden müssen, bleiben die Befugnisse der zuständigen Behörden unberührt: Somit kann es zu Verzögerungen kommen, wenn Behörden die notwendigen Maßnahmen zur Beweissicherung im Rahmen ihrer Befugnisse treffen und dies gegenüber dem Anfertigen einer Kopie eines Papierdokumentes zeitaufwendiger ist.

7. Die Teilnehmer tauschen sich über die geplanten Schritte zur Umsetzung in den jeweiligen Staaten aus. Eine möglichst schnelle Anwendbarkeit der Leitlinien bedeutet Rechtssicherheit für Anwender und Anbieter von TP1-Diensten, allerdings ergibt sich der Sicherheitsgewinn erst wenn Behörden und Einsatzkräfte tatsächlich über den Internetzugriff verfügen. Die Teilnehmer aus Deutschland und Österreich bekunden ihre Absicht, den Leitfaden ab dem 1. Januar 2020 anwendbar zu machen. Andere Staaten möchten zunächst noch die Realisierung der Zugriffsmöglichkeiten der Kontroll- und Einsatzkräfte über eine TP1 vorantreiben. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Leitfaden relativ kurzfristig in den meisten Teilnehmer-Staaten bekannt gemacht werden kann, aber die technische Realisierung (TP1-Dienste und Zugriffsmöglichkeiten von Kontroll- und Einsatzkräften) noch etwas mehr Zeit benötigt. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass schon heute in einzelnen Staaten elektronische Dokumente grundsätzlich akzeptiert werden.

Technische TP1-Arbeitsgruppe

8. Die Ergebnisse der Sitzung der Technischen TP1-Arbeitsgruppe (Aix-en-Provence, 11. und 12. Dezember 2018) können der anliegenden Präsentation entnommen werden, siehe auch Anlage II.
9. Herr Lüpkes informiert in diesem Zusammenhang anhand eines Beispiels über die Möglichkeit, zukünftige geeignete Horizon 2020 Calls (Call for Tender der EU-Kommission zur Digitalisierung von Transportsystemen) für die Finanzierung der Implementierung einer föderierten TP1-Architektur (in Bezug auf eFTI) zu nutzen.
10. Die Technische TP1-Arbeitsgruppe wird gebeten, sich mit der Frage zu befassen, ob und in welcher Form Möglichkeiten bestehen, im Rahmen des aktuellen Horizon 2020 Arbeitsprogramms Mittel für die identifizierten weiteren Arbeitspunkte zu generieren. Des Weiteren wird die Technische TP1-Arbeitsgruppe gebeten, im Hinblick auf die beabsichtigte Bekanntmachung des Leitfadens, die nächste Sitzung einzuberufen.

Weiteres Vorgehen

11. Der fertiggestellte Leitfaden wird der Gemeinsamen Tagung als offizielles Dokument vorgelegt (siehe Dokument OTIF/RID/RC/2019/44 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/44). Der Bericht der Arbeitsgruppensitzung wird nach Abstimmung mit den Teilnehmern als informelles Dokument vorgelegt.

Weitere Arbeitsgruppen-Termine

12. Nach der Fertigstellung des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN ist momentan keine weitere Sitzung der AG "Telematik" notwendig. Davon unbenommen sind weitere Sitzungen der Technischen TP1-Arbeitsgruppe.
