

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OCTI/RID/CE/41/5a)

2. November 2004

Original: Französisch

RID: 41. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Meiningen (Deutschland), 15. bis 18. November 2004)

**Thema: Umwandlung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-
Fachausschusses in eine Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung**

Mitteilung des Sekretariats der OTIF

Auszug aus dem Bericht der letzten Gemeinsamen Tagung (Genf, 13. bis 17. September 2004)
(Dokument OCTI/RID/GT-III/2004-A):

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalyse"

Informelle Dokumente: INF.6 (OCTI), INF.7 (Deutschland) und INF.8 (Deutschland)

67. Der Vertreter Deutschlands stellt sein informelles Dokument INF.8 vor, das darauf abzielt, die oben genannte Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in eine Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung umzuwandeln, und stellt das Ziel des Forschungsvorhabens vor.
68. Der Vertreter der Europäischen Kommission erinnert daran, dass die Europäische Kommission ihr Interesse an diesem Vorhaben auf multimodaler Ebene bekundet hat und eine finanzielle Unterstützung ins Auge fasst, obwohl für 2005 keine Mittel zur Verfügung stehen.
69. Ein Vertreter des Sekretariates der ECE/UNO erinnert daran, dass das Mandat der Gemeinsamen Tagung darin besteht, die Vorschriften des RID/ADR/ADN zu harmonisieren und es sich in diesem Fall um einen neuen Bestandteil des Arbeitsprogramms handelt, der von der WP.15 und dem Binnenverkehrsausschuss genehmigt werden muss.

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.

70. In einer indikativen Abstimmung spricht sich die Gemeinsame Tagung mit 12 Ja-, 1 Nein-Stimme und 11 Enthaltungen für die Einrichtung einer gemeinsamen informellen Arbeitsgruppe der verschiedenen Verkehrsträger für standardisierte Risikoanalysen (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt) aus.
71. Die WP.15 wird gebeten, diese Vorgehensweise bei ihrer nächsten Tagung anzunehmen, damit das Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses entsprechend geändert werden kann. Die oben erwähnten informellen Dokumente werden ihr unterbreitet, und die Einladung zur Teilnahme an der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" wird nicht nur an die Delegierten des RID, die bereits an der ersten Tagung teilgenommen haben, verschickt, sondern auch an die Regierungen der ADR-Vertragsparteien.
72. Im Verlauf der Diskussion wird festgestellt, dass sich in Zusammenhang mit Kapitel 1.9 der Rechtsrahmen des RID vom Rechtsrahmen des ADR dahingehend unterscheidet, als im RID "die Notwendigkeit der Maßnahme nachgewiesen werden muss".
73. Der Vorsitzende der WP.15 erklärt, dass die WP.15 die Möglichkeit einer Angleichung an das RID bei ihrer nächsten Tagung prüfen wird.
74. Es wird auch bemerkt, dass das Ziel dieser Arbeitsgruppe darin besteht, Empfehlungen auszuarbeiten, um zu einem Mindeststandard auf der Grundlage eines Leitfadens zu gelangen. Mehrere Delegierte äußern den Wunsch, dass solche Bestimmungen (Leitlinien) nicht in einem Rechtsrahmen verankert werden. Des Weiteren wird bemerkt, dass die Risikoanalysen nicht nur für die Begründung von Einschränkungen, sondern auch für die Ermöglichung von Beförderungen verwendet werden könnten.

Auszug aus dem Bericht der letzten Tagung der WP.15 (Genf, 25. bis 28. Oktober 2004):

Arbeitsprogramm

Standardisierte Risikoanalyse

Informelle Dokumente: INF.5 (Sekretariat)
INF.30 (Vorsitzender)

72. Die Arbeitsgruppe hat vom Bericht über die Diskussionen im Rahmen der Gemeinsamen Tagung im September 2004 (OCTI/RID/GT-III/2004-A Absätze 67 bis 74) Kenntnis genommen, wonach der RID-Fachausschuss wünscht, seine Arbeiten an einer Standardisierung der Risikoanalyse zusammen mit der Arbeitsgruppe der WP.15 im Rahmen der Gemeinsamen Tagung durchzuführen.
73. Es wurde daran erinnert, dass das Mandat der Gemeinsamen Tagung derzeit darin besteht, die gemeinsamen technischen Vorschriften des RID, des ADR und des ADN zu harmonisieren. Die Arbeiten des RID-Fachausschusses hängen mit Abschnitt 1.9.3 RID zusammen, der für das ADR nicht existiert und der Beförderungseinschränkungen eher politischer als technischer Natur behandelt. Mehrere Delegationen waren der Ansicht, dass es nicht zweckmäßig ist, die Risikoanalyse in das Arbeitsprogramm aufzunehmen.
74. Es wurde auch festgestellt, dass die vom RID-Fachausschuss begonnenen Arbeiten anscheinend von bedeutenden finanziellen Beiträgen für die Forschungsarbeit in Zusammenhang mit der Risikoanalyse abhängen und dass diese Mittel momentan nicht zur Verfügung stehen.
75. Der Vorsitzende erklärte, dass die OTIF für den Fall, dass der RID-Fachausschuss die Durchführung der Arbeiten im Rahmen der Gemeinsamen Tagung wünscht, der ECE/UNO einen offiziellen Antrag zuleiten sollte, in dem die Ziele, die voraussichtlichen Interessens-

punkte dieser Arbeiten für das ADR, die Arbeitsmodalitäten, das Arbeitsprogramm und die erwarteten Ergebnisse erläutert werden.

Bemerkung des Sekretariats der OTIF

Die WP.15 konnte lediglich die letzten 15 Minuten ihrer Tagung für die Behandlung dieser Frage widmen. Das Vereinigte Königreich (das sich bereits bei der Gemeinsamen Tagung dagegen ausgesprochen hatte), die Schweiz und Norwegen haben sich insbesondere wegen der oben aufgeführten Gründe gegen diese Umwandlung ausgesprochen. Deutschland und das Sekretariat der OTIF waren die einzigen, die sich dafür aussprachen. Es gab keine Abstimmung. Der Vertreter der Europäischen Kommission hat die Tagung vor der Diskussion verlassen. Das Sekretariat der OTIF hat die bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" (Bonn, 21. und 22. Oktober 2004) erzielten Ergebnisse zusammengefasst und über das neue Projekt der Europäischen Kommission informiert, d.h. über die öffentliche Ausschreibung in Höhe von 3,5 Millionen € vorrangig für die Sicherheit, die einen Abschnitt zur Sicherung und zu den Risikoanalysen umfassen könnte.
