

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF.19

2. November 2009

Original: Französisch

RID: 47. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Sofia, 16. bis 20. November 2009)

Bemerkungen der UIC und der UIRR zum informellen Dokument INF.11 (Belgien)

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:	Der Antrag Belgiens führt nicht zu einer Verbesserung, auch nicht in Bezug auf die Sicherheit, sondern impliziert vielmehr weitere Erschwernisse. Der Antrag kommt teilweise auf Entscheidungen zurück, die bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses in Hamburg (2008) getroffen wurden.
Zu treffende Entscheidung:	Annahme der im Dokument OTIF/RID/CE/2009/2 vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen.
Damit zusammenhängende Dokumente:	OTIF/RID/CE/2009/2 des Sekretariats, endgültiger Bericht der 46. Tagung des RID-Fachausschusses (Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008)

Einführung

1. Bereits seit mehreren Jahren wird die Frage der Kennzeichnung im Huckepackverkehr diskutiert. Bei der 46. Tagung des RID-Fachausschusses im Jahr 2008 hatte die UIC die Ergebnisse einer zu diesem Zweck eingerichteten Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Vertretern mehrerer Staaten vorgestellt (Dokument OTIF/RID/CE/2008/17). Frankreich hatte das informelle Dokument INF.3 erarbeitet, mit dem eine Klarstellung der für die Charakterisierung der für die verschiedenen Techniken des Huckepackverkehrs verwendeten Begriffe herbeigeführt werden sollte. Bei der 46. Tagung des RID-Fachausschusses wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe eingerichtet, um die von verschiedenen Staaten in der Tagung vorgebrachten Bemerkungen zu berücksichtigen. Das Dokument OTIF/RID/CE/2009/2 des Sekretariats berücksichtigt diese Ergebnisse und die dazu vom RID-Fachausschuss getroffenen Beschlüsse.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Kommentare

- Die UIC und die UIRR sind der Ansicht, dass die Anträge 1 und 2 keine wirkliche Verbesserung des in Absatz 5.3.1.3.2 des derzeitigen RID enthaltenen Textes darstellen. Zudem handelt es sich um die Wiederholung von bestehenden Bestimmungen des ADR und von Regelungen, die im Dokument OTIF/RID/CE/2009/2 des Sekretariats in den Absätzen 1.1.4.4.4 und 1.1.4.4.5 bereits enthalten sind. Diese wurden lediglich sprachlich geringfügig modifiziert, ohne damit die Verständlichkeit zu verbessern.

In Absatz 2 vertritt Belgien die Ansicht, dass "Vorschriften, in denen angegeben ist, was nicht getan werden muss, ungewöhnlich sind". Diese Aussage ist nicht richtig, da der Abschnitt 1.1.4 die Anwendbarkeit anderer Vorschriften behandelt und keine direkten Vorschriften enthält. Außerdem sind derartige Vorschriften nicht ungewöhnlich. In diesem Zusammenhang wird z.B. auf die bestehenden Vorschriften in Absatz 5.3.1.3.2 des RID oder die Bestimmungen in Absatz 1.1.3.6.2 des ADR verwiesen.

- Bezüglich des Absatzes 3 im informellen Dokument INF.11 sind die UIC und die UIRR der Meinung, dass die Präzisierungen und Wiederholungen nicht sinnvoll sind. Außerdem werden auch hier Bestimmungen wiederholt, die hinsichtlich ihres materiellen Inhalts bereits in dem Dokument des Sekretariats enthalten sind (Absätze 1.1.4.4.4 und 1.1.4.4.5). Bei der 46. Tagung des RID-Fachausschusses wurde die Klarstellung vorgenommen, dass der Begriff "Anhänger" auch "Sattelanhänger" umfasst.
- Der Absatz 4 ist nicht zielführend, und der Zweck der in Absatz 9 (Antrag 5) vorgesehenen Maßnahme geht aus dem Antrag Belgiens nicht klar hervor. Außerdem wird der Nutzen in Bezug auf die Sicherheit nicht aufgezeigt.

Die Angabe der Gesamtmenge je Beförderungskategorie im Straßenverkehr ist sinnvoll, damit z.B. die Überwachungsbehörden die Inanspruchnahme der Erleichterungen gemäß Absatz 1.1.3.6.2 ADR nachvollziehen können. Für den Schienenverkehr haben diese Regelungen keine Relevanz. Dass z.B. bei einer Beförderung im Straßenverkehr von bestimmten Vorschriften des Teils 8 ADR abgewichen wird, hat für eine anschließende Beförderung im Schienenverkehr keine besondere Aussagekraft. Die zwingend notwendigen Informationen (z.B. UN-Nummer) stehen im Schienenverkehr auch bei Anwendung des Absatzes 1.1.3.6.2 ADR über verschiedene Informationsträger zur Verfügung (Beförderungspapier, Wagenliste, fahrzeugunabhängige EDV-Systeme). Außerdem hat der Infrastrukturbetreiber Zugriff auf diese Daten.

- Es wurde die Entscheidung getroffen, "die Kennzeichnungen des Straßenverkehrs unverändert zu akzeptieren" (Absatz 9 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B) und damit keine Schritte bei der WP.15 einzuleiten, um eventuelle Probleme vor der Beförderung im Huckepackverkehr zu lösen.
- Der Huckepackverkehr umfasst gemäß der bei der 46. Tagung des RID-Fachausschusses angenommenen Definition verschiedene Beförderungstechniken, bei denen keine Schwierigkeiten hinsichtlich der Erkennung von transportierten Beförderungseinheiten oder Fahrzeugen bestehen. Hierzu dienen die gemäß ADR angebrachten Kennzeichnungen und die in den Informationssystemen des Eisenbahnverkehrs verfügbaren Informationen.

Anträge

- Die UIC und die UIRR regen an, dass sich der RID-Fachausschuss an den "Kompromiss" hält, der 2008 angenommen wurde und in der Mitteilung des Sekretariats (OTIF/RID/CE/ 2009/2) wiedergegeben ist.
