



OTIF/RID/CE/GTP/2017/2

1. März 2017

Original: Deutsch

RID: 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Utrecht, 20. bis 24. November 2017)

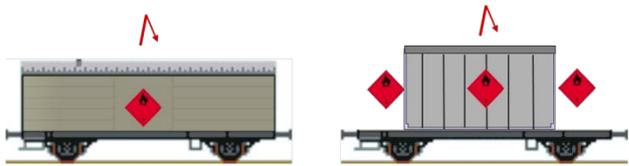
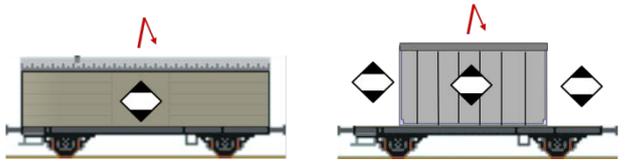
Thema: Anpassung der Pflichten der Beteiligten bezüglich der Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

Antrag des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)

Einleitung

1. Mit der Einführung der Kennzeichnung von Wagen und Containern, in denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter in Mengen von mehr als 8 Tonnen geladen sind, stellte sich die Frage, ob das Vorhandensein solcher Mengen vom Beförderer an den Infrastrukturbetreiber gemeldet werden müssen.
2. Anlässlich der 48. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter im Mai 2010 wurde mit 7 Ja-Stimmen zu 5 Nein-Stimmen beschlossen, dass die im RID 2007 eingeführten Pflichten des Eisenbahninfrastrukturbetreibers dahingehend ergänzt werden sollen, dass er über das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern im Zug informiert sein muss. Die Option, dass die Information über das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern im Zug für den Infrastrukturbetreiber nicht von Nutzen ist, wurde verworfen.
3. Mit dem RID 2011 wurde der Beförderer in Absatz 1.4.2.2.5 verpflichtet, dem Betreiber der von ihm genutzten Eisenbahninfrastruktur zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung schnell und uneingeschränkt Daten zur Verfügung zu stellen, die es ihm ermöglichen, die Anforderungen des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) zu erfüllen. In einer Bemerkung wird geregelt, dass die Art und Weise der Übermittlung der Daten in den Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt wird. Gleichzeitig wurden in Unterabschnitt 1.4.3.6 die Pflichten des Infrastrukturbetreibers entsprechend ergänzt.
4. In Abschnitt 3.4.12 wurde zusätzlich geregelt, dass der Absender von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern den Beförderer vor der Beförderung in nachweisbarer Form über die Bruttomasse der so zu versendenden Güter informieren muss.

5. Gestützt auf das informelle Dokument INF.5 des Vereinigten Königreichs wurde bei der 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe beschlossen, dass diese Informationen nur ausgetauscht werden müssen, wenn der Wagen oder Container gemäß Kapitel 3.4 gekennzeichnet werden muss (sprich wenn er mehr als 8 Tonnen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthält).
6. Mit dem Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2015/9 hat die UIC auf die Problematik bei der Prüfung der Kennzeichnung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern durch den Beförderer aufmerksam gemacht und gefordert, dass der Absender dem Beförderer mittels einer standardisierten Angabe im Beförderungspapier das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern und deren Bruttogesamtmasse anzugeben hat. In der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses bestand keine Einigkeit darüber, ob das Thema nicht besser in der Gemeinsamen Tagung behandelt werden sollte. Der Vertreter der UIC erklärte sich bereit, dazu die Meinung der Eisenbahnunternehmen einzuholen und allenfalls ein neues Dokument für die Gemeinsame Tagung im März 2016 vorzubereiten.
7. Die UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter" entschied bei ihrer Sitzung im März 2016, kein Papier für die gemeinsame Tagung einzureichen, da sie der Meinung war, dass die Thematik ausschließlich den Eisenbahnverkehr betrifft, da der Straßenverkehr den Rechtsbeteiligten Infrastrukturbetreiber nicht kennt.
8. Zudem haben die Vertreter der Eisenbahnen festgestellt, dass bezüglich Kennzeichnung von Wagen und Containern in Bezug auf die geladenen Mengen an Gefahrgut nicht nachvollziehbare Vorgaben bestehen. Dies soll an der Beförderung von UN 1170 Ethanol, 3, II verdeutlicht werden:

Beförderte Menge UN 1170	Kennzeichnung Wagen / Container	Information an Infrastrukturbetreiber
20 Liter		UN 1170
7600 Liter (380 Kisten à 20 x 1 Liter nach LQ)		-
10 000 Liter (500 Kisten à 20 x 1 Liter nach LQ)		In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter vorhanden.

9. Es ist nachvollziehbar, dass ein Eisenbahnwagen/Container, welcher einen Kanister mit 20 Liter Ethanol geladen hat, mittels Großzettel gekennzeichnet werden muss und die UN-Nummer dem Infrastrukturbetreiber zur Verfügung gestellt werden muss, damit dieser seiner Pflicht nachkommen kann, die Einsatzkräfte im Ereignisfall über das geladene Gefahrgut zu informieren.
10. Es ist aber nicht nachvollziehbar, weshalb bei weniger als 8 Tonnen in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern dem Infrastrukturbetreiber keinerlei Information zur Verfügung gestellt werden muss. Er hat somit keine Möglichkeit, die Einsatzkräfte dahingehend verlässlich zu informieren, ob keine gefährlichen Güter im entsprechenden Wagen/Container geladen sind.
11. Somit haben sich die Einsatzkräfte darauf einzustellen, dass auch bei einem nicht gekennzeichneten Wagen/Container bis 8 Tonnen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter geladen sein können. Dann ist es aber fraglich, weshalb der Infrastrukturbetreiber bei Mengen über 8 Tonnen eine entsprechende Information an die Einsatzkräfte liefern muss.
12. Will der Infrastrukturbetreiber feststellen, ob ihm kennzeichnungspflichtige Ladeeinheiten und Wagen mit mehr als 8 Tonnen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Gütern korrekt gemeldet wurden, stellt sich ihm ein weiteres Problem: Beförderungen in einer Transportkette, die eine Hochseebeförderung mit einschließen, sind ab dem ersten Kilogramm mit dem Kennzeichen gemäß Kapitel 3.4 gekennzeichnet. Zudem ist es auch im Landverkehr auf freiwilliger Basis möglich, LQ-Kennzeichnungen an Wagen und Ladeeinheiten anzubringen, in denen weniger als 8 Tonnen LQ befördert werden. Das Vorhandensein muss in beiden Fällen dem Infrastrukturbetreiber aber nicht gemeldet werden.

Antrag Alternative 1 (basierend auf OTIF/RID/CE/GTP/2015/9)

- 3.4.1** Der Absatz e) erhält folgenden Wortlaut (Ergänzungen sind unterstrichen dargestellt):
- "e) Teil 5 Unterabschnitte 5.1.2.1 a) (i) und b), 5.1.2.2, 5.1.2.3 und 5.2.1.10, Abchnitt 5.4.0, Unterabschnitt 5.4.1.4 sowie Abschnitt 5.4.2,".
- 3.4.12** erhält folgenden Wortlaut (geänderter Wortlaut ist unterstrichen dargestellt):
- "Absender von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern müssen dem Beförderer ein Beförderungspapier bereitstellen, in dem folgende Angaben enthalten sind:
- «GEFÄHRLICHE GÜTER IN BEGRENZTEN MENGEN. BRUTTOGESAMT-
MASSE xxx KG».
- Verlader von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern müssen die in den Abschnitten 3.4.13 bis 3.4.15 festgelegten Kennzeichnungsvorschriften beachten."
- 3.4.14** erhält folgenden Wortlaut:
- "(gestrichen)".

Folgeänderungen

1.4.2.2.1 Der Absatz f) erhält folgenden Wortlaut:

"f) sich zu vergewissern, dass die für die Wagen und Container in den Kapiteln 3.4 und 5.3 vorgeschriebenen Großzettel (Placards), Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln angebracht sind;"

1.4.3.6 In Absatz b) erhält der zweite Spiegelstrich folgenden Wortlaut:

"– UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter, sofern diese im Beförderungspapier angegeben werden müssen, oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden ~~und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist~~, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,"

Antrag Alternative 2

1.4.3.6 In Absatz b) erhält der zweite Spiegelstrich folgenden Wortlaut:

"– UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter, sofern diese im Beförderungspapier angegeben werden müssen, ~~oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist~~, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,"

Durchführbarkeit

13. Nach Auffassung der UIC wird bei Annahme der Alternative 1 die Anwendung der Vorschriften vereinfacht, und die Sicherheit der Einsatzkräfte am Ereignisort erhöht, da die Einsatzkräfte über das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern hingewiesen würden.
14. Die Annahme der Alternative 2 würde es ermöglichen, dass der Infrastrukturbetreiber seinen Pflichten korrekt nachkommen kann, und hätte zur Folge, dass sich die Einsatzkräfte in jedem Fall auf die Annahme stützen müssten, dass mit oder ohne Kennzeichen am Wagen/Container mit dem Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gerechnet werden müsste.
