

OTIF/RID/CE/GTP/2018/13

9. Oktober 2018

Original: Englisch

RID: 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Krakau, 21. bis 23. November 2018)

Thema: Pflichten der an einem Ereignis Beteiligten gemäß Unterabschnitt 1.8.5.1

Antrag Spaniens

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:	Spanien wünscht eine Diskussion über die Pflicht zur Einreichung eines Unfallberichts gemäß Unterabschnitt 1.8.5.1 nach der bei der letzten Gemeinsamen Tagung angenommenen Änderung.
Zu treffende Entscheidung:	Klärung der Rolle des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur in Unterabschnitt 1.8.5.1.
Damit zusammenhängende Dokumente:	OTIF/RID/RC/2018/30 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/30, Antrag Österreichs an die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung vom 17. bis 21. September 2018

Einleitung

1. Bei der letzten Gemeinsamen Tagung in Genf wurde das von Österreich eingereichte Dokument OTIF/RID/RC/2018/30 diskutiert. Der ursprüngliche Antrag Österreichs bestand darin, in der Liste der Beteiligten, die zur Einreichung eines Unfallberichts gemäß Unterabschnitt 1.8.5.1 verpflichtet sind, den Empfänger durch den Entlader zu ersetzen. Im Anschluss an die Diskussion wurde letztendlich beschlossen, den Entlader hinzuzufügen, den Empfänger jedoch nicht zu streichen.

2. Für diesen Beschluss vorgebrachte Argumente waren, dass die Vertragsstaaten gemäß Unterabschnitt 1.4.1.3 die Möglichkeit haben, die Pflichten eines bestimmten Beteiligten auf einen oder mehrere andere zu übertragen, so dass die Praktiken von einem Vertragsstaat zu anderen variieren können. Darüber hinaus könnte der Bericht von einem oder von mehreren Beteiligten eingereicht werden.

3. Entsprechend diesem Beschluss erhielt Unterabschnitt 1.8.5.1 RID folgenden Wortlaut:

*Ereignet sich beim Beladen, beim Befüllen, bei der Beförderung oder beim Entladen gefährlicher Güter auf dem Gebiet eines RID-Vertragsstaates ein schwerer Unfall oder Zwischenfall, so hat der Verlader, Befüller, Beförderer, **Entlader**, Empfänger oder gegebenenfalls der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen, dass der zuständigen Behörde des betreffenden RID-Vertragsstaates spätestens einen Monat nach dem Ereignis ein Bericht gemäß dem in Unterabschnitt 1.8.5.4 vorgeschriebenen Muster vorgelegt wird.*

4. In der französischen Fassung wäre der der Wortlaut wie folgt:

*Si un accident ou un incident grave se produit lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État partie au RID, le chargeur, le remplisseur, le transporteur, **le déchargeur** ou le destinataire, et le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, doivent respectivement s'assurer qu'un rapport établi selon le modèle prescrit au 1.8.5.4 soit soumis à l'autorité compétente de l'État partie au RID concerné dans un délai d'un mois après que l'événement s'est produit.*

5. Zwischen der deutschen (und englischen) und der französischen Fassung ist eine geringfügige Abweichung festzustellen. Eine wörtliche deutsche Übersetzung aus dem Französischen würde lauten:

*Ereignet sich beim Beladen, beim Befüllen, bei der Beförderung oder beim Entladen gefährlicher Güter auf dem Gebiet eines RID-Vertragsstaates ein schwerer Unfall oder Zwischenfall, so hat der Verlader, Befüller, Beförderer, **Entlader, oder Empfänger und oder** gegebenenfalls der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen, dass der zuständigen Behörde des betreffenden RID-Vertragsstaates spätestens einen Monat nach dem Ereignis ein Bericht gemäß dem in Unterabschnitt 1.8.5.4 vorgeschriebenen Muster vorgelegt wird.*

6. Spanien fordert eine Klarstellung der im englischen und französischen Wortlaut auftauchenden Begriffe "respectively" und "respectivement" sowie des Begriffs "gegebenenfalls", letzterer in Bezug auf den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur.

Analyse

7. Spanien hält nach den von der Gemeinsamen Tagung im September beschlossenen Änderungen den Ausdruck "respectively" für nicht mehr notwendig. Es gibt keinen möglichen direkten Zusammenhang zwischen den beschriebenen Tätigkeiten (Beladen, Befüllen, Befördern usw.) und den Beteiligten der Beförderungskette (Belader, Befüller, Beförderer usw.), da es derzeit keine spezifische Tätigkeiten gibt, die dem Empfänger zugeordnet sind. Gleiches gilt in Bezug auf den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur.
8. Spaniens Verständnis zufolge sollten die verschiedenen Beteiligten im Falle eines Unfalls oder Zwischenfalls dann einen Ereignisbericht einreichen, wenn sie in das Ereignis verwickelt sind. Das bedeutet, dass mehrere Ereignisberichte eingereicht werden müssen, wenn mehr als eine Partei beteiligt ist. Daher ist Spanien der Ansicht, dass das Wort "respectively" bzw. "respectivement" (im Englischen und Französischen) aus Gründen der

Klarheit gestrichen werden sollte, da dieses Wort die Pflicht zur Erstellung eines Unfallberichts auf einen einzigen Beteiligten beschränken würde. Da diese Frage auch das ADR und das ADN betrifft, sollte sie in der Gemeinsamen Tagung erörtert werden.

9. In Bezug auf den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gibt der Ausdruck "gegebenenfalls" Grund zu der Annahme, dass die Einreichung eines Unfallberichts durch den Infrastrukturbetreiber womöglich nicht erforderlich ist. Zudem trägt der Unterschied zwischen der deutschen (und englischen) und der französischen Sprachfassung in Bezug auf die Wortwahl "und/oder" zur Verwirrung bei.
10. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wird durch das Hinzufügen von "und/oder gegebenenfalls" hervorgehoben; dies hätte aber auch für die anderen Beteiligten hinzugefügt werden können.
11. Spanien wünscht eine Diskussion darüber, in welchen Fällen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur keinen Bericht vorlegen muss, zumal nach Ansicht Spaniens der Infrastrukturbetreiber immer beteiligt ist, wenn sich während der Beförderung auf dem von ihm betriebenen Netz ein Unfall ereignet.
12. Darüber hinaus bittet Spanien die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses um ihre Meinung in Bezug auf die Nennung aller Beteiligten der Beförderungskette in diesem Unterabschnitt. Da der Empfänger in Unterabschnitt 1.8.5.1 beibehalten wurde, obwohl ihm im Beförderungsprozess keine direkte Aufgabe zukommt, könnten auch andere Beteiligte aufgenommen werden. Absender, Verpacker, Betreiber eines Kesselwagens, eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks oder für die Instandhaltung zuständige Stelle könnten interessante Informationen zu einem Unfall haben, die zur Klärung der Ereignisse beitragen könnten, wodurch es interessant sein könnte, sie zur Vorlage eines Unfallberichts zu verpflichten. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der Verpacker gemäß Unterabschnitt 1.8.3.6 im Falle eines Unfalls einen Unfallbericht einzureichen hat.

Antrag

13. Spanien beantragt eine Diskussion über die in den Absätzen 7, 8 und 12 erwähnten Aspekte. Je nach Ergebnis wird Spanien gegebenenfalls einen Antrag an die nächste Gemeinsame Tagung richten.
14. Ferner beantragt Spanien die Streichung des Ausdrucks "gegebenenfalls der" in Unterabschnitt 1.8.5.1:

*Ereignet sich beim Beladen, beim Befüllen, bei der Beförderung oder beim Entladen gefährlicher Güter auf dem Gebiet eines RID-Vertragsstaates ein schwerer Unfall oder Zwischenfall, so hat der Verloader, Befüller, Beförderer, **Entlader**, Empfänger oder ~~gegebenenfalls der~~ Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen, dass der zuständigen Behörde des betreffenden RID-Vertragsstaates spätestens einen Monat nach dem Ereignis ein Bericht gemäß dem in Unterabschnitt 1.8.5.4 vorgeschriebenen Muster vorgelegt wird.*
