



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

INF. 1

3 August 2022

EN/FR/DE

Joint Coordinating Group of Experts
(Berne/hybrid, 6 September 2022)

Agenda item 3: Review of the list of priority items

5 c – Coordination processes between RID and general railway legislation. National rules and their legal justification (RID/Railway Safety Directive) and the possibility of either harmonising or removing them

Item 10: National provisions

Information from UIC

The approach taken by UIC on national provisions is presented in the annex in English, French and German. It will take into account the meeting and adaptations may be made provided that they fall within the scope of the survey and are compatible with the prerogatives of UIC.

National Provisions

Transport of Dangerous Goods by Rail

Draft survey

This document is the baseline for the operational implementation of the survey via an electronic form. It will be available on the UIC Extranet. Two documents are associated with it in order to facilitate and harmonise data collection. The first sets out the reasons and scope of the survey. The second is a guide to data collection.

Explanatory statement

1. The OTIF/EU Joint Coordinating Group of Experts (JCGE) ¹ has asked UIC to actively participate ² in work on the topic of national provisions ³ relating to dangerous goods transport. This topic is a priority for the JCGE. The existing national rules must be removed or notified by the Member States to the competent European bodies in accordance with European legislation. A “clean-up programme” has been implemented to this end. Information on the progress of work can be viewed on the ERA website:
https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en
2. The UIC Freight Department has decided to respond positively to the JCGE’s request. The RID experts (UIC) became aware of this during their plenary meeting in March 2022. It was decided that a review should be conducted with the aim of determining the current situation and updating the data from the review conducted within UIC prior to 2019. The decision was made to use the expression “national provision” in this review rather than the official concept of “national rule” in order to reduce the risk of interference with work already initiated during the same period by the competent European and national authorities.

¹ Joint Coordinating Group of Experts http://otif.org/en/?page_id=563

² See report item 10 http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Dg1_report_JCGE/JCGE_2021-A_e_report.pdf and http://otif.org/en/?page_id=563

³ https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en

3. The previous review related to national provisions imposed on railway undertakings. Some of the provisions identified at that time met the criteria of “national rules” and, in some cases, had been entered into the NOTIF-IT database which is the official repository of such rules at European level. This is why the results of this work are of interest to the members of the JCGE.

The situation has evolved over the past number of years towards greater European harmonisation, particularly with regard to legacy technical or regulatory provisions from the railways of the past. Nevertheless, new national provisions are also being developed. It appears that most of these arise from new requirements stemming from stronger legal provisions relating to major risk prevention, environmental protection, security or civil defence. These requirements are often supported by local stakeholders (decentralised State services, municipalities, associations), with conditions varying from country to country.

The national provisions may be applicable at national, regional or local level (entire rail network, particular lines or sections of lines, stations, tunnels, interfaces between networks, country borders).

4. The present review is limited in scope to the following operational activities: train operation and movement of goods. It covers operations ranging from the application of the procedure for goods acceptance to delivery of such goods to the customer, including intermediate operations relating to wagons and to load safety/quality. Account is also taken of provisions for the production and transmission of information relating to goods in normal operations and in emergency situations.
5. The objective of the process described here is to update knowledge of existing national provisions ⁴ and to share that knowledge in order to facilitate the tasks of the UIC RID Group of Experts and to help advance the work of the JCGE.

⁴ The party issuing the record is not asked to check whether it is a national rule.

National provision - INDIVIDUAL DATASHEET

A national provision is one imposed on RUs but not provided for explicitly by European/international regulations on dangerous goods transport. This does not mean that the provision is illegal.

The review does not concern measures taken voluntarily by RUs, with no legal obligation, within the framework of their quality and/or safety management system(s). In principle, it does not concern contractual arrangements between partner RUs or between RUs and their customers. This is not the case where these provisions constitute constraints for other RUs.

Questionnaire for the collection of information

(in the process of being converted into an electronic questionnaire)

- 0) **DATASHEET prepared by** (company or RID expert/advisor references)
- 1) **Place of application**
 - 0- Identity of the rail network
 - 1- Overall railway network
 - 2- Line(s)
 - 3- Forwarding/destination station, marshalling yard
 - 4- Tunnel(s)
 - 5- Other location?
- 2) **Type of provision imposed on the RU:**
 - 1- **Restriction**
 1. Prohibition on train operation, stabling, shunting, etc.
 2. Derogation (in case of non-compliance with RID, for example, for certain non-compliant labelling, etc.)
 3. Conditional authorisation to operate, stable, shunt, etc.
 4. Conditional authorisation to (re)compose the train at the xys border (State, neighbouring rail network)
 5. Limitation of speed, stabling time, number of wagons, etc.
 - 2- **Additional requirements**
 1. Operating measures (detail, provide possibility for free text)
 2. Information to be provided (relating to goods, wagons and/or the train)
- 3) **Year of implementation of the provision?**
- 4) **Basis for the provision** (railway legislation/regulations, other legislation/regulations, private agreement between stakeholders/industry, agreement involving competent authorities, national or international)?

- 5) **Source/required by: competent authority (ministry), national safety authority (NSA), infrastructure manager (IM), other sources/specifying parties**
- 6) **Grounds (known or assumed) for the provision (safety, security, environmental protection, etc.)**

Multiple choices + possibility of explanatory text. General description (key points)

7) **Duration of the provision?**

- 1- Permanent
- 2- Temporary
- 3- Provisional
- 4- ...

8) **Dangerous goods concerned**

- 1- All dangerous goods
- 2- Hazard class(es)
- 3- Specific goods (UN codes)
- 4- ...

9) **Operation(s) concerned?**

1- Procedure for goods acceptance

- 1. Checks to be conducted prior to acceptance
- 2. Traceability of checks to be provided to a third party
- 3. Documents to be prepared/provided to a third party/archived
- 4. Particular provisions relating to the transport document

2- Information to be provided during operation

- 1. Contents of transport document
- 2. Documents to be produced and disseminated
- 3. Data medium (paper/computerised information, etc.)
- 4. Recipients of the information (see also 7 and 8 below)

3- Train composition

- 1. Protective distances between wagons,
- 2. Barrier wagons (rear of the train, locomotive, in the train, etc.)
- 3. Number of wagons authorised, etc.
- 4. Obligation to use "block trains" for certain dangerous goods"

4- Train departure /Operational documents

- 1. Special provisions in relation to third-party stakeholders
- 2. Provisions imposed by the infrastructure manager
- 3. Other provisions

5- Train operation (including stabling, before departure, during and after the train's arrival at the destination station)

1. Monitoring by the RU of the moving train or wagons in transit (temporary stabling, etc.)
2. Checks on loads in transit
3. Handover of wagons to other RU transport partners
4. Provisions to be made by the RU for "prolonged stabling"
5. ...

6- Shunting of wagons (including stabling) during temporary stops during good transport

1. Operations in forwarding stations
2. Operations in marshalling yards (fly or hump shunting, etc.)
3. Operations in destination stations
4. ...

7- Information on dangerous goods in normal operations (production, transmission, recipient, specific information not provided for by the RID) to be provided (before, during or after the train movement) by the RUs to:

1. Train drivers
2. Other partner RUs
3. Infrastructure managers,
4. Emergency services,
5. Competent transport authorities,
6. Competent environmental, security, civil defence authorities
7. ...

8-Information on dangerous goods (production, transmission, recipient, specific information not provided for by the RID) to be provided by RUs in disrupted situations (incident or accident) during operation to:

1. Train drivers, competent environmental, security, civil defence authorities
2. Partner RUs
3. Infrastructure managers,
4. Emergency services,
5. Competent transport authorities,
6. Competent environmental, security, civil defence authorities, other authorities
7. ...

10) Risk assessment

- 1- Has a risk assessment been conducted prior to implementing the provision?
- 2- If so, has the risk assessment been conducted within the framework of 1.9 RID or railway legislation in general (EU/COTIF)?
- 3- If so, has the risk assessment been conducted using the Risk Management Framework guides?

https://www.era.europa.eu/activities/transport-dangerous-goods/inland-tdg_en

11) Administrative information to be produced and provided by the RU to third parties where necessary (specify)

- 1- Statistical data (traffic, etc.)
- 2- Data relating to events/irregularities (incidents/accidents)
- 3- RID 1.8.5 reports
- 4- Other

12) Type of operating issues or constraints observed for the RU?

General description (key points)

13) Other useful information

Specify once the preceding points have been consolidated in the electronic questionnaire.

« Dispositions nationales »**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses****Projet d'enquête**

Le présent document est la base de référence pour la mise en œuvre opérationnelle de l'enquête via un formulaire électronique. Il sera accessible sur l'extranet de l'UIC. Deux documents lui sont associés en vue de faciliter et d'harmoniser la collecte des données. Le premier expose les motifs et le périmètre de l'enquête. Le second constitue un guide pour la collecte des données.

Exposé des motifs

1. Le groupe mixte OTIF/UE des experts pour la coordination (JCGE) ⁵ a sollicité l'UIC pour participer activement ⁶ aux travaux sur le thème des « règles nationales » ⁷ relatives au transport des marchandises dangereuses. Ce thème constitue un axe prioritaire de l'agenda de cette instance. Les règles nationales existantes doivent en effet être supprimées ou notifiées par les Etats aux instances européennes compétentes conformément à la législation européenne. Un programme de « nettoyage » a été mis en place à cet effet. L'information relative à l'état d'avancement des travaux est consultable sur le site internet de l'ERA :

https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en

2. La Direction Fret de l'UIC a décidé de répondre favorablement à la demande du JCGE. Les experts du RID (UIC) en ont pris connaissance lors de leur réunion plénière de mars 2022. Il a été décidé de mener une enquête visant à circonscrire la situation actuelle et à actualiser les données de l'enquête qui a été menée avant 2019 au sein de l'UIC. Dans cette enquête, l'usage de l'expression « disposition nationale » avait été privilégié au détriment de la notion officielle de « règle nationale » afin de réduire le

⁵ Joint Coordinating Group of Experts http://otif.org/fr/?page_id=563

⁶ See Report ITEM 10 http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Dg1_report_JCGE/JCGE_2021-A_e_report.pdf and http://otif.org/fr/?page_id=563

⁷ https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en

risque d'interférence avec les travaux déjà engagés à la même époque par les autorités compétentes, européennes et nationales.

3. L'enquête passée a concerné les dispositions nationales imposées aux entreprises ferroviaires. Parmi les dispositions identifiées alors certaines répondaient aux critères des « règles nationales » et elles étaient parfois répertoriées dans la base NOTIF-IT dédiée à leur inventaire européen. C'est la raison pour laquelle les résultats de ces travaux intéressent les membres du JCGE.

La situation a évolué ces dernières années dans le sens d'une plus grande unification européenne, notamment pour ce qui concerne les dispositions techniques ou réglementaires héritées des chemins de fer du passé. Cependant, on constate aussi l'apparition de nouvelles dispositions nationales. Pour la plupart, elles proviennent semble-t-il de nouvelles exigences liées au renforcement des prescriptions légales relatives à la prévention des risques majeurs, la protection de l'environnement, la sûreté ou la sécurité civile. Ces exigences sont souvent portées par des acteurs locaux (services déconcentrés de l'Etat, Communes, associations) dans des conditions variables suivant les pays.

Les dispositions nationales peuvent être d'application nationale, régionale ou locale (réseau ferré dans son ensemble, lignes particulières ou portions de lignes, gares, tunnels, interfaces entre réseaux, frontières en pays).

4. La présente enquête se limite au périmètre des activités opérationnelles que sont la « circulation des trains » et l' « acheminement des marchandises ». Elle couvre les opérations allant de l'application de la procédure d'acceptation des marchandises jusqu'à leur livraison au client, y compris les opérations intermédiaires relatives aux wagons et à la sécurité/qualité des chargements. Les dispositions concernant la production et la transmission des informations relatives aux marchandises, en exploitation normale et en situation d'urgence, sont aussi prises en compte.
5. L'objectif de la présente démarche est d'actualiser la connaissance des dispositions nationales existantes ⁸ et son partage en vue de faciliter les tâches du groupe UIC des experts du RID et de contribuer à l'avancement des travaux du JCGE..

⁸ Il n'est pas demandé à l'émetteur de la fiche de vérifier s'il s'agit d'une « règle nationale ».

Disposition nationale - FICHE INDIVIDUELLE

Une disposition nationale est une disposition qui s'impose aux EF sans qu'elle soit prévue explicitement par la réglementation européenne/internationale du transport de marchandises dangereuses. Cela ne signifie pas qu'elle soit illégale.

L'enquête ne concerne pas les mesures prises librement par les EF en dehors de toute obligation légale, dans le cadre de leur(s) système(s) de management de la qualité et/ou de la sécurité. En principe, elle ne concerne pas les dispositions prises contractuellement entre EF partenaires ou entre les EF et leurs clients. Ce n'est pas le cas lorsque ces dispositions constituent des contraintes pour les autres EF .

Questionnaire-guide pour la collecte de renseignements

(en cours de transformation en questionnaire électronique)

0) FICHE établie par (Références de l'Entreprise ou Expert/conseiller RID)

1) Lieu d'application

- 1- Identité du réseau ferré
- 2- Réseau ferré dans son ensemble
- 3- Ligne(s)
- 4- Gare d'expédition, d'arrivage, de triage
- 5- Tunnel(s)
- 6- Autre lieu ?

2) Nature de la disposition imposée aux EF :

1- Restriction

1. Interdiction de circuler, stationner, manœuvrer,...
2. Dérogation (en cas de non-conformité au RID, par exemple, pour certains étiquetages non conformes...)
3. Autorisation sous condition de circuler, stationner, manœuvrer,...
4. Autorisation sous condition de (re)composition du train à la frontière xys (Etat, réseau ferré voisin)
5. Limitation de la vitesse, de la durée de stationnement, du nombre de wagons,...),

2- Obligations supplémentaires

1. Mesures d'exploitation (détailler, prévoir possibilité texte libre)
2. Informations à fournir (relatives aux marchandises, wagons et/ou au train)

3) Année de mise en œuvre de la disposition ?

4) Fondement de la disposition (Législation/réglementation ferroviaire, Autre Législation/réglementation, convention privée entre acteurs/industrie, convention associant des autorités compétentes, nationale ou internationale ?

- 5) **Source/Prescripteur : Autorité compétente (ministère), Agence nationale de sécurité (ANS), Gestionnaire d'infrastructure (GI), Autres sources/prescripteurs**
- 6) **Exposé des motifs (connus ou supposés) de la disposition (sécurité, sûreté, protection de l'environnement, ...)**

Choix multiples + possibilité de texte explicatif. Présentation générale (aller à l'essentiel)

7) **Temporalité de la disposition ?**

- 1- **Permanente**
- 2- **Temporaire**
- 3- **Provisoire**
- 4- ...

8) **Marchandises dangereuses concernées**

- 1- **Toutes les marchandises dangereuses**
- 2- **Classe(s) de danger(s)**
- 3- **Marchandises particulières (Codes ONU)**
- 4- ...

9) **Opération(s) concernée(s) ?**

1- Procédure d'acceptation des marchandises

- 1. Vérifications à faire avant acceptation
- 2. Traçabilité des vérifications à fournir à un tiers
- 3. Documents à établir, à fournir à un tiers, à archiver
- 4. Dispositions particulières relatives au document de transport

2- Informations à fournir durant l'exploitation

- 1. Contenu du document de transport
- 2. Documents à produire et à diffuser,
- 3. Support de l'information (Papier/ Information dématérialisée, ...)
- 4. Destinataires de l'information (voir également 7 et 8 plus loin)

3- Composition du train

- 1. Distances de protection entre wagons,
- 2. Wagons protecteurs, (queue du train, locomotive, dans le train,...)
- 3. Nombre de wagons autorisés,...)
- 4. Obligation d'utiliser des « trains entiers » pour certaines marchandises dangereuses »

4- Départ du train /documentation opérationnelle

- 1. Dispositions particulières en relation avec des acteurs tiers
- 2. Dispositions imposées par le gestionnaire de l'infrastructure
- 3. Autres dispositions

5- Circulation du train (y compris les stationnements, avant le départ, pendant, après l'arrivée du train à la gare de destination)

1. Surveillance par l'EF du train en marche ou des wagons en cours d'acheminement (stationnements temporaires, ...)
2. Vérifications des chargements en cours d'acheminements,
3. Remise des wagons à autre EF partenaire du transport
4. Dispositions à prendre par EF pour les « stationnements prolongés »
5. ...

6- Manœuvre des wagons (y compris stationnements), lors de séjours temporaires durant l'acheminement des marchandises,

1. Opérations dans les gares d'expédition,
2. Opérations dans les gares de triage, (tri à la gravité, ...)
3. Opérations dans les gares d'arrivage
4. ...

7- En exploitation normale, information relative aux marchandises dangereuses (production, transmission, destinataire) d'informations particulières, non prévues par le RID), à fournir (avant, pendant ou après la circulation du train) par les EF aux :

1. Conducteurs des trains
2. Autres EF partenaires
3. Gestionnaires d'infrastructures,
4. Services d'intervention et de secours,
5. Autorités compétentes du transport,
6. Autorités compétentes « Environnement », « Sûreté », « Sécurité civile »,
7. ...

8-En situation perturbée (incident ou accident) durant la circulation, information relative aux marchandises dangereuses (production, transmission, destinataire) d'informations particulières, non prévues par le RID), à fournir par les EF aux :

1. Conducteurs des trains autorités compétentes « Environnement », « Sûreté », « Sécurité civile »,
2. EF partenaires
3. Gestionnaires d'infrastructures,
4. Services d'intervention et de secours,
5. Autorités compétentes du transport,
6. Autorités compétentes « Environnement », « Sûreté », « Sécurité civile », autres autorités
7. ...

10) Evaluation des risques

- 1- La mise en œuvre de la disposition a-t-elle fait l'objet d'une évaluation préalable des risques ?
- 2- Si oui, a-t-elle été menée dans le cadre des prescriptions du RID 1.9 ou de la législation ferroviaire en général (UE/COTIF) ?

3- Si oui, l'évaluation des risques a-t-elle été menée à l'aide des guides du « Risk Management Framework » :

https://www.era.europa.eu/activities/transport-dangerous-goods/inland-tdg_en

11) Informations « administratives » à produire et à fournir par l'EF, le cas échéant à des tiers (à préciser)

- 1- Données statistiques (trafics, ...)
- 2- Données relatives aux évènements/anomalies (incidents/accidents)
- 3- Rapports RID 1.8.5
- 4- Autres

12) Nature des contraintes ou difficultés d'exploitation constatées pour l'EF ?

Présentation générale (aller à l'essentiel)

13) Autres renseignements utiles

A préciser lorsque les points précédents seront consolidés dans le questionnaire électronique.

**„Nationale Bestimmungen“
Schienentransport gefährlicher Güter**

Geplante Befragung

Das vorliegende Dokument ist die Grundlage für die Durchführung der Umfrage mittels eines elektronischen Fragebogens, der im Extranet der UIC zugänglich ist. Dort sind ferner zwei zugehörige Dokumente zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der Datenerhebung abgelegt. Im ersten Dokument sind die Gründe und der Umfang der Befragung dargelegt, das zweite Dokument ist ein Leitfaden für die Datenerhebung.

Begründung

1. Die gemeinsame Gruppe aus Sachverständigen (JCGE) ⁹ ersuchte die UIC um aktive Mitwirkung ¹⁰ an den Arbeiten zum Thema der „nationalen Regeln“ ¹¹ für den Transport gefährlicher Güter, einem von dieser Instanz als vorrangig eingestuften Thema. Die nationalen Regeln müssen entweder aufgehoben oder gemäß der EU-Gesetzgebung von den Staaten bei den zuständigen europäischen Behörden angemeldet werden. Daher wurde ein Programm zur „Durchforstung“ aller Regeln eingeleitet. Der Sachstand kann auf der ERA-Website abgerufen werden:
https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en
2. Die Abteilung Güterverkehr der UIC beschloss, dem Aufruf der JCGE nachzukommen. Die RID-Experten der UIC nahmen diese Entscheidung in ihrer Vollversammlung im März 2022 zur Kenntnis und kamen überein, eine Umfrage einzuleiten, um den Ist-Stand festzustellen und die Daten aus der von der UIC 2019 durchgeführten Studie zu aktualisieren, in der dem Begriff „nationale Bestimmungen“ der Vorzug vor der offiziellen Benennung „nationale Regeln“ gegeben wurde, um keine Überschneidungen

⁹ Gemeinsame Gruppe aus Sachverständigen http://otif.org/fr/?page_id=563

¹⁰ Siehe Bericht ITEM 10 http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Dg1_report_JCGE/JCGE_2021-A_e_report.pdf and http://otif.org/fr/?page_id=563

¹¹ https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en

mit bereits zum selben Zeitpunkt eingeleiteten Arbeiten der zuständigen europäischen und nationalen Behörden zu erzeugen.

3. Die bereits vorliegende Studie betraf die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegebenen nationalen Bestimmungen. Einige der seinerzeit identifizierten Bestimmungen entsprachen den Kriterien der „nationalen Regeln“ und fanden sich teilweise in der europäischen Datenbank NOTIF-IT wieder. Dies ist der Grund für das Interesse der Mitglieder der JCGE an den Ergebnissen dieser Arbeiten.

Der Trend in den letzten Jahren ging zwar in Richtung einer größeren Vereinheitlichung auf europäischer Ebene, insbesondere was die technischen Bestimmungen bzw. die aus der Vergangenheit der Bahnen stammenden Vorschriften betrifft, allerdings sind auch neue nationale Bestimmungen zu verzeichnen. Die meisten dieser neuen Bestimmungen sind anscheinend auf neue Anforderungen im Zusammenhang mit den nationalen gesetzlichen Vorgaben zur Verhütung schwerer Risiken, zum Umweltschutz, zur Sicherung und zum Zivilschutz zurückzuführen. Sie werden oft von lokalen Akteuren (nachgeordnete staatliche Behörden, Gemeinden, Verbände) getragen, unter Bedingungen, die je nach Land variieren können.

Nationale Bestimmungen können auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene Anwendung finden (auf dem gesamten Netz, auf bestimmten Strecken bzw. Streckenabschnitten, Bahnhöfen, Tunneln, Netzschnittstellen oder Landesgrenzen).

4. Die vorliegende Erhebung beschränkt sich auf die betrieblichen Aktivitäten im Rahmen des „Zugverkehrs“ und der „Beförderung von Gütern“. Sie betrifft alle Vorgänge von der Annahme der Güter bis zur Ablieferung beim Kunden, einschließlich der Wagenbehandlung unterwegs und der Sicherung bzw. Qualität der Ladung. Ferner werden auch die Bestimmungen für die Erstellung und Übertragung der Informationen im Zusammenhang mit der Güterbeförderung im normalen Betrieb und im Notfall berücksichtigt.
5. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollen die Kenntnisse über die bestehenden nationalen Bestimmungen ¹² aktualisiert und geteilt werden, um die

¹² Der Ersteller des Formblatts ist nicht gehalten nachzuprüfen, ob es sich um eine „nationale Regel“ handelt.

Aufgabe der RID-Expertengruppe der UIC zu erleichtern und einen Beitrag zum Fortgang der Arbeiten der JCGE zu leisten.

Nationale Bestimmung - INDIVIDUELLES FORMBLATT

Unter nationaler Bestimmung ist eine Bestimmung zu verstehen, die von den EVU zu erfüllen ist, obwohl sie nicht ausdrücklich in den für den Transport gefährlicher Güter geltenden europäischen/internationalen Vorschriften vorgesehen ist. Dies bedeutet nicht, dass eine solche Bestimmung rechtswidrig ist.

Maßnahmen, die frei und außerhalb jeglicher gesetzlicher Pflichten von den EVU im Rahmen ihrer Qualitäts- oder Sicherheitsmanagementsysteme getroffen werden, sind nicht von der vorliegenden Erhebung betroffen. Im Prinzip sind die zwischen Partner-EVU oder zwischen EVU und Kunden vertraglich vereinbarten Bestimmungen nicht betroffen. Dies ist allerdings nicht der Fall, wenn diese Bestimmungen Sachzwänge für die anderen EVU darstellen.

Fragebogen - Leitfaden zur Erhebung von Informationen

(wird zurzeit in einen elektrischen Fragebogen umgewandelt)

0) FORMULAR ausgefüllt durch (Angabe des EVU oder des Experten/Gefahrgutberaters)

1) Anwendungsbereich

- 1- Identität des Schienennetzes**
- 2- Gesamtes Schienennetz**
- 3- Strecke(n)**
- 4- Abgangs-, Ankunfts-, Rangierbahnhof**
- 5- Tunnel**
- 6- Sonstige Standorte**

2) Art der dem EVU auferlegten Bestimmung:

1- Einschränkung

- 1. Verkehrsverbot, Abstellverbot, Rangierverbot, ...**
- 2. Abweichung (wenn nicht RID-konform, z.B. nicht konforme Bezettelung...)**
- 3. Genehmigung zum Verkehr, Abstellen, Rangieren usw. unter bestimmten Bedingungen**
- 4. Genehmigung zur (Neu-)Bildung des Zuges an der Grenze xyz (Land, Nachbarnetz) unter bestimmten Bedingungen**
- 5. Begrenzung der Geschwindigkeit, Abstelldauer, Anzahl von Wagen, ...**

2- Zusätzliche Pflichten

- 3. Betriebliche Maßnahmen (im Detail, ggf. Freitext vorsehen)**

4. Zu erteilende Informationen (zu Gütern, Wagen bzw. Zügen)

3) Implementierungsjahr der Bestimmung

4) Grundlage der Bestimmung (für den Bahnverkehr geltende Gesetzgebung/Vorschriften, sonstige gesetzlichen Vorgaben/Vorschriften, privatrechtliche Verträge/Übereinkommen zwischen Akteuren/Industrie, Vereinbarung mit anderen zuständigen nationalen oder internationalen Behörden)

5) Quelle/vorgebende Stelle: Zuständige Behörde (Ministerium), nationale Sicherheitsbehörde (NSA), Infrastrukturbetreiber (IB), sonstige Quellen/vorgebende Stelle

6) (Bekannte oder angenommene) Gründe für die Bestimmung (Sicherheit, Sicherung, Umweltschutz, ...)

Multiple Choice + ggf. erläuternder Text. Allgemeine Vorstellung (nur das Wesentliche)

7) Gültigkeitsdauer der Bestimmung

- 1- permanent
- 2- zeitlich begrenzt
- 3- vorläufig
- 4- ...

8) Betroffene gefährliche Güter

- 1- Alle gefährlichen Güter
- 2- Gefahrenklasse(n)
- 3- Besondere Güter (UN-Code)
- 4- ...

9) Betroffener Vorgang/betroffene Vorgänge

1- Annahmeverfahren für Güter

- 1. Prüfungen vor Annahme
- 2. Nachweise der von Dritten durchzuführenden Prüfungen
- 3. Zu erstellende, Dritten vorzulegende, zu archivierende Dokumente
- 4. Besondere Bestimmungen bzgl. des Transportdokuments

2- Während des Betriebs vorzulegende Informationen

- 1. Inhalt des Transportdokuments
- 2. Zu erstellendes und verteilendes Dokument
- 3. Informationsträger (Papier/elektronisches Format, ...)
- 4. Empfänger der Informationen (s.u. 7 und 8)

3- Zugbildung

1. Schutzabstand zwischen Wagen
2. Schutzwagen (Zugende, Lokomotive, im Zug, ...)
3. Anzahl zugelassener Wagen, ...
4. Pflicht zur Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in „Ganzzügen“

4- Abfertigung des Zuges

1. besondere Bestimmungen in Bezug auf Dritte
2. Auflagen des Infrastrukturbetreibers
3. Sonstige Bestimmungen

5- Zugfahrt (einschließlich Parken, vor der Abfahrt, während der Fahrt, nach Ankunft des Zuges im Bestimmungsbahnhof

1. Überwachen des Zuges oder der Wagen während der Beförderung (zeitweiliges Abstellen, ...) durch das EVU
2. Prüfungen der Ladungen während der Beförderung
3. Übergabe der Wagen an ein anderes am Transport beteiligtes EVU
4. Vom EVU zu treffende Vorkehrungen im Fall „längerer Aufenthalte“
5. ...

6- Rangieren von Wagen (einschließlich Parken), bei zeitweiligem Aufenthalt während der Beförderung

1. Vorgänge in Abgangsbahnhöfen
2. Vorgänge in Rangierbahnhöfen (Ablaufberg, ...)
3. Vorgänge in Bestimmungsbahnhöfen
4. ...

7- Im normalen Betrieb - Erstellung, Übermittlung, Empfang von besonderen, nicht im RID vorgesehenen Informationen zu gefährlichen Gütern, die vor, während oder nach der Zugfahrt

1. Triebfahrzeugführern
2. Anderen Partner-EVU
3. Infrastrukturbetreibern
4. Not- und Rettungsdiensten
5. Anderen für den Transport zuständigen Stellen
6. Zuständigen Stellen „Umwelt“, „Sicherheit“, „Zivilschutz“
7. ...

von den EVU vorzulegen sind.

8-Im Störfall (Ereignis oder Unfall) während der Fahrt - Erstellung, Übermittlung, Empfang von besonderen, nicht im RID vorgesehenen Informationen zu gefährlichen Gütern, die

1. Triebfahrzeugführern
2. Partner-EVU
3. Infrastrukturbetreibern
4. Not- und Rettungsdiensten
5. anderen für den Transport zuständigen Stellen
6. zuständigen Stellen „Umwelt“, „Sicherheit“, „Zivilschutz“, sonstige Behörden

7. ...
von den EVU vorzulegen sind.

10) Risikobewertung

- 1- Wurde anlässlich der Umsetzung der Bestimmung eine vorherige Risikobewertung durchgeführt?
- 2- Wenn ja, erfolgte diese im Rahmen der Bestimmungen gem. Ziffer 1.9 RID oder der allgemeinen Bahngesetzgebung (EU/COTIF)?
- 3- Wenn ja, wurde diese Risikobewertung mit Hilfe der Leitlinien des „Risk Management Framework“ durchgeführt:
https://www.era.europa.eu/activities/transport-dangerous-goods/inland-tdg_en

11) Vom EVU bereitzustellende und zu erteilende administrative Informationen, ggf. für Dritte (welche?)

- 1- Statistische Daten (Verkehr, ...)
- 2- Daten zu Ereignissen/Anomalien (Ereignisse/Unfälle)
- 3- RID-Meldungen 1.8.5
- 4- Sonstige

12) Art der für das EVU resultierenden betrieblichen Sachzwänge oder Schwierigkeiten

Allgemeine Vorstellung (nur das Wesentliche)

13) Sonstige nützliche Informationen

Anzugeben, wenn die vorhergehenden Punkte im elektronischen Fragebogen konsolidiert sind.
