

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/RC/2014/37
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/37)

2. Januar 2014

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 17. bis 21. März 2014)

Tagesordnungspunkt 6: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Informelle Arbeitsgruppe "Multimodale Datenbank zu Ereignissen bei der Beförderung gefährlicher Güter" (Valenciennes, 10. und 11. Oktober 2013)

Mitteilung Frankreichs

Einführung

1. Am 10. und 11. Oktober 2013 hat eine informelle Arbeitsgruppe am Sitz der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) in Valenciennes getagt.
2. Vertreter Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Kroatiens, der Niederlande, der Schweiz, Spaniens, des Vereinigten Königreichs, der ERA, der OTIF, der UNECE, des CEFIC und des AEGPL haben an der Sitzung teilgenommen.
3. Den Vorsitz der Arbeitsgruppe hat der Vorsitzende der Gemeinsamen Tagung, Herr Claude Pfauvadel (Frankreich), geführt.

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.

Hintergrund

1. Die Gemeinsame Tagung hat bei ihrer Sitzung im März 2013 mit Interesse zur Kenntnis genommen (siehe OTIF/RID/RC/2013-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, Absätze 67 bis 70), dass es infolge der Diskussionen bei der letzten Tagung (OTIF/RID/RC/2012-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128 Absätze 64 bis 65) zu einer Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat und der französischen Regierung gekommen ist, um, basierend auf dem in Frankreich verwendeten Modell, eine Datenbank einzurichten, die von allen zuständigen Behörden genutzt werden könnte, um dem Sekretariat die gemäß Abschnitt 1.8.5 des RID/ADR/ADN geforderten Informationen zu übermitteln.
2. Es wurde auch erwähnt, dass im Herbst 2013 eine informelle Arbeitsgruppe zusammentreffen würde, um die über die Modalitäten der Datenübermittlung, den eigentlichen Inhalt der Datenbank und die Harmonisierungsprobleme und Kohärenzkriterien der Daten mit denen anderer Datenbanken, wie derjenigen der ERA, sowie eine eventuelle Überarbeitung des Abschnitts 1.8.5 zu beraten.
3. In diesem Bericht werden nicht alle Einzelheiten der Diskussionen während der Tagung wiedergegeben, es werden jedoch die Hauptpunkte zusammengefasst, die sich auf die Verbesserung der Software der Datenbank und das in den Vorschriften vorgegebene Berichtsmuster selbst beziehen und bei den künftigen Arbeiten berücksichtigt werden sollten.

Erster Tag (10. Oktober 2013)

4. Im April 2013 wurde den am Pilotprojekt beteiligten Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Spanien, ...) von der UNECE eine Datenbank für Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter zur Verfügung gestellt. Verschiedene Staaten haben bereits Daten in die Datenbank eingepflegt. Die erste Verwendung der Datenbank hat zu mehreren Kommentaren, Diskussionen und Vorschlägen geführt.
5. Die den teilnehmenden Staaten zu Verfügung gestellte Datenbank-Software ist technisch funktionsfähig. Verschiedene Kommentare der Teilnehmer beziehen sich auf die Benutzeroberfläche, das Verständnis bestimmter Datenabfragen und auf Vorschläge. Folgende Hauptpunkte werden diskutiert:
 - a) Es wird darum gebeten, das Layout und die Benutzeroberfläche zu vergrößern: Die Dateneingabe für "Name des Unternehmens" ("*company name*") und "E-Mail" kann die Länge der entsprechenden Eingabefelder überschreiten.
 - b) Es wird darum gebeten, zusätzliche Eingabefelder (Topographie, Wetter, Unfallfolgen) aufzunehmen. Dieses Bedürfnis gibt zum Teil die Begrenzung der im Berichtsmuster des derzeitigen Unterabschnitts 1.8.5.4 RID/ADR vorgegebenen Information wieder.
 - c) Verschiedene Datenabfragen, wie "Datum" ("*date*"), "Zeit" ("*time*") (des Unfalls oder des ersten bei den Behörden eingehenden Anrufs), "Stadt" ("*city*"), "Ort" ("*location*") (zusätzliche Information), "Kontaktcode" ("*contact code*") (nationale Registernummer des Unternehmens) sollten klargestellt werden.
 - d) Die Liste der Ereignisse sollte in umgekehrter chronologischer Reihenfolge angezeigt werden. Das letzte Ereignis sollte am Anfang der Liste erscheinen.
 - e) Zwischen einem Brand der gefährlichen Güter und einem externem Brand sollte unterschieden werden. Der Begriff "Brand" ("*fire*") erscheint an zwei Stellen: "Beschreibung des Ereignisses" ("*description of occurrence*") (Ankreuzfeld) und in der Tabelle der "betroffenen gefährlichen Güter" ("*dangerous goods involved*") in der Dropdown-Liste "Art des Versagens der Umschließung" ("*failure type*"). Der Anwender kann somit einen "externen Brand" durch Ankreuzen des Feldes "Brand" ("*fire*") berücksichtigen. Ein "Brand des ge-

fährlichen Gutes" erfordert darüber hinaus die entsprechende Auswahl unter der Drop-down-Liste des "Art des Versagens der Umschließung" ("*failure type*").

- f) Der Begriff "Leckage" ("*loss*") des Produkts erscheint an drei verschiedenen Stellen. Um ein einheitliches Verständnis zu erzielen, wird Folgendes vorgeschlagen:
- (i) Beschreibung des Ereignisses: Das Feld "Leckage" ("*loss*") muss angekreuzt werden, wenn unabhängig von der Menge ein Austreten von Gütern festgestellt wurde (Leckagen, die, soweit bekannt, NUR durch Einsatzmaßnahmen verursacht wurden, sollten nicht berücksichtigt werden).
 - (ii) Betroffene gefährliche Güter: Bei der Art des Versagens der Umschließung (Drop-down-Liste) sollte in Übereinstimmung mit der daneben angegebenen Menge des ausgetretenen Produkts "Leckage" ("*loss*") angeklickt werden. Wenn diese Menge unbekannt ist, muss als Art des Versagens der Umschließung ebenfalls "Leckage" ("*loss*") angegeben werden.
 - (iii) Auswirkungen des Ereignisses: Unter "Produktaustritt" ("*loss*") "ja" ("*yes*") ankreuzen, wenn die Menge des Produktaustritts die Kriterien des Abschnitts 1.8.5 (in Zusammenhang mit der Beförderungskategorie) erfüllt.
- g) Verschiedene Teilnehmer stellen die Frage, wie viel Zeit die Aufnahme eines Ereignisses in die UNECE-Datenbank in Anspruch nimmt. Sobald die Anwender eine gewisse Routine erlangt haben, könnte die Aufgabe innerhalb von fünf Minuten erledigt werden. Die Hauptfrage dabei ist allerdings, ob sie über alle erforderlichen Informationen über den Unfall verfügen. Die Aufgabe könnte praktisch in zwei oder drei Schritte unterteilt werden, abhängig davon, wie sie ihre Arbeit beherrschen und welche Zeit für die Einholung zusätzlicher Informationen (von Polizei und Rettungskräften sowie aus dem Bericht gemäß Abschnitt 1.8.5) benötigt wird.
- h) Es wird darum gebeten, nützliche Dokumente (Bericht, Bilder, ...) in Bezug auf den Unfall in die Unfalldatenbank einfügen zu können.
- i) Es wird darum gebeten, den Ausdruck eines Unfallberichts in dem in Unterabschnitt 1.8.5.4 geforderten Format zu ermöglichen.
- j) Mehrere Bitten betreffen die Aufnahme von weiteren und gegliederten Einzelheiten zu "Topographie" ("*topography*"), "Verkehrsinfrastruktur" ("*transport infrastructure*") "Beschreibung des Ereignisses" ("*description*") und "Ereignisursache" ("*cause*"). Diese Änderungen können Auswirkungen auf die bisherigen im Formblatt des Unterabschnitts 1.8.5.4 RID/ADR geforderten Angaben haben und werden bei der Gemeinsamen Tagung erörtert. Zu diesem Punkt weist der Vorsitzende auf den Nutzen für spätere Datenbankabfragen hin, wenn die detaillierte Aufzählung der Ereignisbeschreibungen in zeitlicher Abfolge der einzelnen Ereignisse erfolgen würde.
6. Darüber hinaus werden einige Bemerkungen zu Verbesserungen gemacht, die zu einer Änderung des eigentlichen RID/ADR-Textes führen würden.
7. In bestehenden Feldern könnten zusätzliche Eintragungen hinzugefügt werden, um soweit wie möglich Textfelder zu vermeiden, die zu Problemen bei der Übersetzung führen könnten. Die meisten zusätzlichen Kommentare in Textfeldern sind erforderlich, weil die kodierte Beschreibung nicht ausreichend detailliert ist.
8. Es werden auch Vorschläge zur Änderung verschiedener Felder oder zur Aufnahme zusätzlicher Felder gemacht. In einigen Fällen würde dies auch eine Änderung des Musters des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter in Unterabschnitt 1.8.5.4 erforderlich machen und müsste daher zunächst von der Gemeinsamen Tagung diskutiert werden.

9. Die Beschreibung des Ortes des Ereignisses könnte durch Verwendung von Straßen-/Streckenbezeichnungen und die Angabe des Straßen-/Streckenkilometers standardisiert werden. Die Verwendung des globalen Positionsbestimmungssystems (GPS) wird nicht weiterverfolgt, da diese Angaben nicht immer vor Ort verfügbar sind. Ein optionales Feld könnte jedoch hinzugefügt werden.
10. Die Beschreibung der Ursachen wird für Zwecke der Risikoeinschätzung als unzureichend erachtet. Es wird angeregt, eine Kategorisierung der Ursachen für eine bessere Beschreibung des Ereignisses vorzunehmen. Es könnte entweder eine chronologische Ordnung oder ein Standardereignisbaum verwendet werden.
11. Es wird die Möglichkeit der Aufnahme optionaler Felder diskutiert. Dies wäre technisch machbar und könnte zu einer größeren Flexibilität der Datenbank führen, ohne vom Rahmen des Abschnitts 1.8.5 abzuweichen. Diese optionalen Felder sollten in Anbetracht der voraussichtlichen Verwendung der Daten bestimmt werden.
12. Der Anwender sollte die Möglichkeit haben, unter der Beschreibung des Ereignisses Hyperlinks oder Links auf Bilder oder Abbildungen aufzunehmen.
13. Folgende allgemeine Bemerkungen werden abgegeben:
 - Die Vertreter der Industrie unterstützen das Projekt.
 - Um Doppelarbeiten zu vermeiden, könnte eine Analyse des Inhalts anderer bestehender Datenbanken (z.B. im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, Beförderung gefährlicher Güter mit anderen Verkehrsträgern) vorgenommen werden, um festzustellen, welche Daten aus diesen Datenbanken gewonnen werden könnten und wie die Kompatibilität verbessert werden könnte. Eine einzige Referenznummer für jedes Ereignis könnte nützlich sein, um ein Auffinden in allen verbundenen Datenbanken zu erleichtern.
 - Die Frage des Datenschutzes spielt möglicherweise während der Testphase (Pilotprojekt) keine Rolle, sollte aber vor einem Onlinezugang der Datenbank betrachtet werden.

Vorstellung der in Spanien verwendeten Datenbank

14. Die Vertreterin Spaniens stellt die seit 2011 in Spanien (mit Ausnahme Kataloniens und des Baskenlands) für Ereignisberichte verwendete Datenbank und die aus dieser Datenbank gezogenen Erkenntnisse (Statistiken und graphische Darstellungen) vor. Diese Zahlen sind in Spanien öffentlich verfügbar.
15. Alle aufgetretenen Ereignisse werden in die Datenbank eingegeben (Ereignisse, welche die Kriterien des Abschnitts 1.8.5 erfüllen, und auch alle übrigen).

Zweiter Tag (11. Oktober 2013)

16. Die ERA stellt die Datenbank ERAIL vor.
17. Verschiedene Kommentare und Vorschläge werden vorgebracht und diskutiert. Zusammenfassend vertritt die Arbeitsgruppe die Meinung, dass eine Verbindung zwischen den beiden Datenbanken (UNECE-Datenbank und ERAIL) sehr nützlich wäre. Die daraus gewonnenen Erfahrungen könnte in Zukunft auf vergleichbare Datenbanken der übrigen Verkehrsträger ausgedehnt werden.
18. ERA wird gebeten, einen solchen Vorschlag der Gemeinsamen Tagung im März zu unterbreiten.

ERA-Präsentation: Bericht über Ereignisse auf der Grundlage von Fehlerbäumen

19. Diese Präsentation war ursprünglich auf der Tagesordnung des Workshops zu Risikobeurteilung und -einschätzung (9. Oktober 2013) vorgesehen.
20. Die Präsentation ist auf der ERA-Website veröffentlicht.
21. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass es günstig wäre, die Strukturen der Datenbanken zu harmonisieren.

Schlussfolgerungen

22. Der Vorsitzende fasst die Diskussionen zusammen und betont, dass die Datensammlung schrittweise erfolgen könne. Jede nationale Behörde müsse die bei einem Unfall beteiligten Unternehmen daran erinnern, die Pflichten des Abschnitts 1.8.5 RID/ADR zu erfüllen. Der an die zuständige Behörde zu sendende Bericht diene nicht der Verwendung im Rahmen einer Strafverfolgung (in Ergänzung zu den von der Polizei oder der Justizbehörde getroffenen Maßnahmen). Die Nichterfüllung dieser Pflicht könne jedoch eine Ordnungswidrigkeit darstellen.
 23. Um einen Mangel an Informationen zu vermeiden, sollten alle gefährlichen Ereignisse auf der Straße/Schiene (unabhängig von den Kriterien des Abschnitts 1.8.5) in die Datenbank aufgenommen werden. Die teilnehmenden Staaten werden gebeten, ihre exportierten Daten bis Ende Januar 2014 an Herrn Martin Dagan (UNECE) zu senden.
 24. Alle Anträge, einschließlich solche in Bezug auf eine besser strukturierte und detaillierte Beschreibung des Unfalls, die einen Einfluss auf die im derzeitigen Formblatt des Unterabschnitts 1.8.5.4 verfügbaren Daten haben können, werden bei der Gemeinsamen Tagung im März 2014 diskutiert. Alle diesbezüglichen Überlegungen und Beiträge zur Verbesserung der derzeitigen Datenbank sind erwünscht.
 25. Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, diese Arbeiten zu unterstützen und zusätzliche Bemerkungen für künftige Entwicklungen zu liefern.
-