

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/CE/2011/6

4 October 2011

Original: French

RID: 50th Session of the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods
(Malmö, 21 – 25 November 2011)

Subject: Joint declaration of June 2002

Information from Switzerland

Related documents:

Final report of the 39th session of the RID Committee of Experts A 81-03/501.2003, paras. 82 to 133, Informal documents INF.CH1 and INF.CH2 from the 39th session of the RID Committee of Experts

1. On 27 June 2002, the head of the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC), the representative of the Swiss Association of Chemical Industries (SSIC) and the representative of Swiss Federal Railways (SBB) signed the “joint declaration” in which the three parties committed themselves to reducing the risks inherent in the transport of dangerous goods on the territory of the Confederation by implementing specific measures on a voluntary basis.
2. The RID Committee of Experts was notified of this agreement in two informal documents which were placed on the agenda for the 39th session: INF.CH1 and INF.CH2 (see Annex).
3. The measures agreed in this agreement led to an intense discussion in the RID Committee of Experts, as reflected in paragraphs 82 to 133 of the final report of the 39th session, which was held in Berne in November 2002.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Nine years after the agreement was signed, what have we achieved?

4. Since this agreement was signed, and in accordance with it, the parties have met once a year to check whether it is being implemented. At the last meeting in May 2011, the participants noted that the safety aims had been achieved and that the annual follow-up meetings could be replaced by monitoring the transport of dangerous goods.
 5. Reducing the risks by selecting the best route has turned out to be more of an aspiration than a reality in day to day operations. In fact, the choice of routes is limited and comes up against the constraints of railway operations.
 6. On the other hand, the aim of reducing risks in the transport of chlorine by using safer tank-wagons has been achieved: at the end of 2010, practically all imports into Switzerland were carried out using wagons meeting the provisions introduced into RID since the agreement was signed, ahead of the deadlines agreed in the transitional measures for existing wagons:
 - Energy absorbing crashworthy buffers in accordance with RID 6.8.4 (b), special provision TE 22.
Deadline according to RID: 31.12.2012.
 - Device to protect against the overriding of buffers or protection of the tank in accordance with RID 6.8.4 (b), special provision TE 25.
Deadline according to RID: 31.12.2014.
 7. At the time this document was being prepared, the decision of the RID Committee of Experts to introduce derailment detection on tank-wagons carrying very dangerous substances was still pending agreement with the European Commission. The three signatories to the “joint declaration” are still convinced of the effectiveness of the measure. A Swiss wagon hire company, which is aware that the detection of derailments is now state of the art technology in rail safety, has equipped all its wagons on a voluntary basis.
 8. The beneficial effect of signing the “joint declaration” in June 2002 was to bring forward by several years the general introduction of safer tank-wagons for the carriage of chlorine on national territory and to test the derailment detectors under the very harsh conditions of railway operations.
-

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. CH 1

27 August 2002

Original: German

RID Committee of Experts

Working Group on Tank and Vehicle Technology
(Bonn, 5 and 6 September 2002)

More safety for dangerous goods carried by rail

Press release of the Swiss Federal Department for the Environment, Transport, Energy and Communications (UVEK) from 27 June 2002

More safety for dangerous goods carried by rail

From 2003, dangerous goods carried by rail should be carried more safely; unacceptably high risks will be gradually eliminated by 2010. A statement to this effect has today been signed by Moritz Leuenberger, Minister for the Environment and Transport, Benedikt Weibel, Management Chairman of Swiss railways and Beat Moser, Director of the Swiss Association for the Chemical Industry (SGCI). The planned measures include voluntary precautions by the chemicals industry and Swiss railways as well as modifications to the legislation to increase safety.

The aim of the package of measures signed today is to eliminate in future those risks involved in the carriage of dangerous goods by rail that are considered to be unacceptably high. This applies to 34 kilometres of the Swiss rail network: it is true that there is not much likelihood of an accident here, but the likelihood of injury to people and damage to the environment is classed as very high. This package to increase safety has been developed on behalf of the Swiss Federal Department for the Environment, Transport, Energy and Communications (UVEK) under the leadership of the Federal Department for the Environment, Forestry and Countryside (BUWAL), together with representatives of Federal authorities (Federal Department for Transport (BAV) and the Federal Department for Highways (ASTRA), Swiss railways (SBB) and the Swiss Association for the Chemical Industry (SGCI)).

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

Voluntary measures and modifications to the legislation

Initial measures will be taken as soon as possible: by 1 January next year, the Swiss chemical industry will, on its own responsibility, abandon the regular domestic transport of chlorine in tank wagons between, amongst others, North West Switzerland and Valais. This alone will reduce the carriage of chlorine in Switzerland by about 25 per cent. Also by 1 January 2003, SBB will voluntarily equip 623 of its tank wagons with derailment detectors.

The legislative measures include operational special handling, improved tank wagons and prohibitions (cf. joint statement). The risks for the two toxic gases chlorine and sulphur dioxide will be reduced step by step: from the beginning of 2006, these two dangerous substances may only be carried in accordance with stricter requirements (exceptional journeys or special tank wagons), from the beginning of 2010, special tank wagons that are significantly safer must be used, with no exceptions. In addition, Switzerland will also promote technical improvements in tank wagon safety at international level. Phosgene is the subject of a prohibition: this highly toxic chemical base substance is not at present carried in tank wagons, but in small quantities; by 1 January 2004 at the latest, this practice is to be enshrined in legislation.

The total investment for carrying out the measures will be about 7 million Swiss Francs. This will cover SBB's acquisition of derailment detectors and the Swiss goods transport industry's acquisition of safer tank wagons.

High level of safety will be improved again

The joint statement by SGCI, SBB and UVEK contains a detailed list of the measures to which reference is made. The statement also asserts that: the safety level in the carriage of dangerous goods by rail is already very high compared with international transport – but it can be improved further by joint efforts. The statement also foresees setting up a control procedure and sanctions mechanisms.

In addition, peripheral measures are to prevent the carriage of chlorine and sulphur dioxide shifting to the roads. These days, when carried in large quantities, these substances travel exclusively by rail in tank wagons, where the risk of an accident is less. It is therefore planned by the beginning of 2004 to prohibit the carriage by road of those gases liquefied under pressure referred to, and of phosgene, in transport containers of more than 1000 kg net weight.

The risk is "unacceptably" high on 34 kilometres of the rail network

The carriage of dangerous goods is subject to the "Major Accidents Act" (StFV) of 1.4.1991 – a result of the accident at Schweizerhalle near Basle in 1986. The aim of the Act is to protect the population and environment against serious damage caused by major accidents. By August 2001, BUWAL had issued guidelines based on the StFV for those transport routes on which dangerous goods are carried. These "Major Accidents Act assessment criteria II" distinguish three risk categories: 1. Unacceptable. 2. Borderline. 3. Acceptable.

The planned package of measures should push the unacceptably high risks under the critical threshold into the borderline category. Those lines with the highest risk are those on which large quantities of dangerous goods are carried through heavily populated areas. The updated overview of risks shows that there are still 34 kilometres of railway lines where there is an unacceptably high risk – an initial summary risk assessment started out with 135 kilometres of railway lines. The main reason for this difference: improved statistics demonstrate that there has been a reduction in accidents in recent years, thanks to various measures, e.g. train control devices. In addition, data that are more precise are available today on the type and quantity of dangerous goods carried.

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

German and French only

INF. CH-2

12. November 2002

Original: Deutsch/Französisch

RID: 39. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 18. bis 21. November 2002)

Thema: Gemeinsame Erklärung der Schweizerischen Gesellschaft für Chemische Industrie (SGCI) und der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB AG) sowie des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Reduktion der Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit sehr großem Schadenspotenzial wie Chlor und Schwefeldioxid

Mitteilung der Schweiz

Die Eisenbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel und eignet sich gut für die Beförderung von großen Mengen gefährlicher Güter. Jedoch können Unfälle mit größten Auswirkungen für die Bevölkerung und die Umwelt nie ganz ausgeschlossen werden. Alle, die an derartigen Transporten beteiligt sind, müssen daher alles Erforderliche zur Vermeidung von Unfällen der erwähnten Art unternehmen. Nur durch gemeinsame Anstrengungen und abgestimmt auf das internationale Umfeld kann ein bereits hohes Sicherheitsniveau verbessert werden. Aus diesen Gründen vereinbaren wir folgendes:

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

1. Maßnahmen

1.1 Transportwege mit minimalen Risiken

Die schweizerische chemische Industrie organisiert die Versorgung mit Chlor spätestens ab dem 1.1.2003 so, dass die Risiken beim Transport mit der Bahn minimiert werden. Dazu berücksichtigt sie insbesondere die Transportdistanzen sowie die Eigenschaften und die Umgebung der Transportwege. Die SBB AG unterstützt sie bei der Organisation dieser optimierten Transportwege.

Zur Sicherstellung der erforderlichen Risikoreduktion sind diese Maßnahmen Gegenstand des Controllings gemäß Ziffer 3.

1.2. Entgleisungsdetektoren

Die SBB AG rüstet bis am 1.1.2003 623 bei ihr eingestellte Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren aus. Bei der Auswahl dieser Wagen berücksichtigt sie deren Anteil am Binnenverkehr und die Gefährlichkeit der damit transportierten Stoffe.

1.3 Sicherheitstechnisch verbesserte Kesselwagen für Chlor und Schwefeldioxid

Chlor und Schwefeldioxid in Einheiten über 5 Tonnen sollen wenn möglich ab dem 1.1.2006, spätestens jedoch ab dem 1.1.2010 nur noch in verbesserten Kesselwagen oder anderen Großbehältern mit deutlich erhöhten Sicherheitsanforderungen transportiert werden dürfen.

Das UVEK sorgt dafür, dass spätestens am 1.1.2003 die Sicherheitsanforderungen für verbesserte Kesselwagen und andere Großbehälter für Chlor und Schwefeldioxid bekannt sind. Es ändert die einschlägigen Vorschriften so, dass ab dem 1.1.2010 Chlor und Schwefeldioxid in der Schweiz nur noch in verbesserten Kesselwagen transportiert werden dürfen.

Das UVEK arbeitet beim Erlass dieser Vorschriften mit den anderen Parteien dieser Erklärung zusammen.

1.4 Transport von Chlor und Schwefeldioxid in Sonderzügen

Wird ab dem 1.1.2006 bis zum Inkrafttreten der in Ziff. 1.3 hiervoor erwähnten Vorschriften (d.h. bis zum 1.1.2010) Chlor und Schwefeldioxid in Einheiten über 5 Tonnen in Kesselwagen oder anderen Großbehältern transportiert, die noch nicht den erhöhten Sicherheitsanforderungen entsprechen, muss der Transport nur in kurzen Sonderzügen (maximal drei Chlorwagen plus allfällige Schutzwagen), mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und vornehmlich in der Nacht durchgeführt werden.

Das UVEK sorgt dafür, dass die maßgeblichen Vorschriften entsprechend geändert werden.

1.5 Transport von Phosgen

Die im Einflussbereich der SBB AG geübte Praxis, wonach Phosgen nicht in Kesselwagen oder anderen Großbehältern transportiert wird, soll in der Schweiz und möglichst auch europaweit für verbindlich erklärt werden.

Das UVEK ändert die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RSD) derart, dass der Transport von Phosgen in Kesselwagen oder anderen Großbehältern ab dem 1.1.2004 verboten ist. Zudem beantragt es eine entsprechende Änderung der Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID).

Die SBB AG verpflichtet sich, ab sofort in ihrem Einflussbereich keine Phosgentransporte in Kesselwagen oder anderen Großbehältern durchzuführen.

1.6 Flankierende Maßnahmen für die Straße

Die vorstehenden Maßnahmen sollen nicht dazu führen, dass Transporte von Chlor, Schwefeldioxid und Phosgen, die bisher auf der Schiene erfolgten, auf die Straße verlagert werden.

Das UVEK beantragt dem Bundesrat fristgerecht eine Änderung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR) mit dem Ziel, den Straßentransport von Chlor, Schwefeldioxid und Phosgen in Transportbehältern über 1'000 kg Nettoinhalt ab dem 1.1.2004 zu verbieten.

1.7 Internationale Vorschriften für den Transport von weiteren Gefahrgütern

Die internationalen sicherheitstechnischen Vorschriften für Kesselwagen, in denen weitere Gefahrgüter transportiert werden, sollen verschärft werden.

Das UVEK beantragt bei den internationalen Gremien (z.B. Gemeinsame Tagung RID/ADR), welche für den Erlass von Vorschriften für Kessel und andere Großbehälter zuständig sind, sicherheitstechnische Verbesserungen für Kessel und Großbehälter (z.B. Wandstärke), in denen risikorelevante toxische und brennbare Gefahrgüter transportiert werden.

Die SBB AG und die SGCI unterstützen die entsprechenden Anträge des UVEK auf ihren Kanälen.

Die SBB AG beantragt bei der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), welche für die internationalen Normen für den Unterbau von Kesselwagen verantwortlich ist, sicherheitstechnische Verbesserungen am Unterbau von Kesselwagen, in denen risikorelevante toxische und brennbare Gefahrgüter transportiert werden.

2. Revision

Diese Erklärung beruht auf der Annahme, dass das heutige sicherheitsrelevante Recht unverändert bleibt, soweit diese Erklärung nicht explizit selber Änderungen postuliert. Wird dieses Recht weitergehend geändert, soll die vorliegende Erklärung überprüft und wenn nötig angepasst werden.

3. Controlling

Die Parteien treffen sich regelmäßig (mindestens einmal pro Jahr) zur Kontrolle der Umsetzung der in dieser Erklärung vorgesehenen Maßnahmen.

Stellt das UVEK fest, dass eine der anderen Parteien bestimmte Maßnahmen im Sinne dieser Erklärung nicht bzw. nicht rechtzeitig trifft, behält es sich das Recht vor, diese Maßnahmen vorzuschreiben oder den damit bezweckten sicherheitspolitischen Nutzen auf andere Weise sicher zu stellen.

3003 Bern, 27. Juni 2002

Schweizerische Gesellschaft für Chemische Industrie

Dr. Beat Moser, Direktor

Richard Gamma, Vizedirektor

Schweizerische Bundesbahnen AG

Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Moritz Leuenberger, Bundesrat

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

German and French only

INF. CH-2

14.11.2002

Original : Français/Allemand

RID : 39^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
(Berne, 18-21.11.2002)

Objet : Déclaration conjointe de la Société suisse des industries chimiques (SSIC), des Chemins de fer fédéraux SA (CFF SA) et du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DE-TEC) sur la réduction des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses à très haut potentiel de dommages tels le chlore et le dioxyde de soufre

Communication de la Suisse

Le rail est un moyen de communication sûr et bien adapté au transport de marchandises dangereuses en grandes quantités. Mais on ne peut jamais exclure totalement l'éventualité d'un accident qui aurait de graves répercussions sur la population et sur l'environnement. Quiconque participe à un transport de cette nature est tenu d'entreprendre tout ce qui est nécessaire pour éviter ces accidents. Seuls des efforts communs, inscrits dans le contexte international, permettent d'améliorer un niveau de sécurité déjà élevé. Pour ces raisons, nous convenons de ce qui suit:

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

1. Mesures

1.1 Itinéraires à risque minimum

A partir du 1.1.2003 au plus tard, l'industrie chimique suisse organise l'approvisionnement en chlore de façon à minimiser les risques lors du transport par chemin de fer. A cet effet, elle prend notamment en compte la longueur du trajet ainsi que les particularités et les environs de l'itinéraire. Les CFF SA l'aident à planifier des itinéraires optimisés.

Ces mesures font l'objet d'un controlling, prévu au point 3, pour garantir que le risque a bien été réduit comme exigé.

1.2. Détecteurs de déraillement

D'ici au 1.1.2003, les CFF SA équipent de détecteurs de déraillement 623 wagons-citernes qui circulent sur leur réseau. Ils procèdent à la sélection en considérant leur contribution au trafic sur le territoire helvétique ainsi que la dangerosité des substances qu'ils transportent.

1.3 Amélioration de la sécurité technique des wagons-citernes transportant du chlore et du dioxyde de soufre

A partir du 1.1.2006 si possible, mais au plus tard dès le 1.1.2010, le chlore et le dioxyde de soufre en unités de plus de cinq tonnes ne peuvent plus être transportés que dans des wagons-citernes améliorés ou autres grands conteneurs soumis à des exigences de sécurité notablement plus sévères.

Le DETEC veille à communiquer au plus tard le 1.1.2003 les exigences de sécurité auxquelles sont soumis les wagons-citernes améliorés et autres grands conteneurs destinés à transporter du chlore et du dioxyde de soufre. Il modifie les prescriptions en la matière afin qu'à partir du 1.1.2010 le chlore et le dioxyde de soufre ne puissent plus être transportés en Suisse que dans des wagons-citernes améliorés.

Le DETEC collabore avec les autres Parties à la présente déclaration pour promulguer ces prescriptions.

1.4 Transport de chlore et de dioxyde de soufre par trains spéciaux

Si du chlore ou du dioxyde de soufre en unités de plus de cinq tonnes est transporté à partir du 1.1.2006 et jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions mentionnées au point 1.3 (soit jusqu'au 1.1.2010) dans des wagons-citernes ou autres grands conteneurs qui ne répondent pas encore aux nouvelles exigences de sécurité, le transport ne peut être effectué que par des convois de taille restreinte (au maximum trois wagons transportant du chlore plus les éventuels wagons de sûreté) roulant à une vitesse maximale de 60 km/h, de préférence pendant la nuit.

Il incombe au DETEC de modifier les prescriptions pertinentes en conséquence.

1.5 Transport de phosgène

Il y a lieu de rendre obligatoire en Suisse, et si possible en Europe, la pratique appliquée dans la zone d'influence des CFF SA qui consiste à ne pas transporter de phosgène dans des wagons-citernes ou autres conteneurs.

Le DETEC modifie l'ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RSD) de telle manière qu'il soit interdit, à partir du 1.1.2004, de transporter du phosgène dans des wagons-citernes ou autres conteneurs. Il propose en outre une révision dans ce sens du règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID).

Les CFF SA s'engagent dès maintenant à ne pas transporter de phosgène dans des wagons-citernes ou autres conteneurs dans leur zone d'influence.

1.6 Mesures d'accompagnement pour la route

Les mesures qui précèdent ne doivent pas avoir pour effet de déplacer sur la route les transports de chlore, de dioxyde de soufre et de phosgène qui étaient effectués jusqu'à présent par chemin de fer.

Le DETEC demande au Conseil fédéral de modifier dans les délais utiles l'ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR) dans le but d'interdire, à partir du 1.1.2004, le transport par route de chlore, de dioxyde de soufre et de phosgène dans des conteneurs de poids net supérieur à 1000 kg.

1.7 Prescriptions internationales pour le transport d'autres marchandises dangereuses

Il y a lieu d'accroître la sévérité des prescriptions internationales relatives à la sécurité technique des wagons-citernes qui transportent d'autres marchandises dangereuses.

Le DETEC propose aux commissions internationales compétentes pour édicter les prescriptions relatives aux wagons-citernes et autres conteneurs (p. ex. réunion commune RID/ADR) des améliorations de la sécurité technique (p. ex. résistance des parois) des wagons-citernes et autres conteneurs qui servent à transporter des marchandises dangereuses toxiques ou inflammables et présentant un risque important.

Les CFF SA et la SSIC soutiennent les requêtes du DETEC dans leurs sphères d'influence.

Les CFF SA demandent à l'Union internationale des chemins de Fer (UIC), qui est responsable des normes internationales relatives au châssis des wagons-citernes, des améliorations de la sécurité technique du châssis des wagons-citernes qui servent à

transporter des marchandises toxiques et inflammables et présentant un risque important.

2. Révision

La présente déclaration repose sur le postulat que la législation relative à la sécurité en vigueur à l'heure actuelle reste inchangée, à moins que des modifications soient proposées explicitement dans la déclaration. Si la législation en la matière subit des changements qui dépassent ce cadre, il y a lieu de réexaminer la présente déclaration et de l'adapter si nécessaire.

3. Controlling

Les Parties se rencontrent à intervalles réguliers (au moins une fois par an) pour contrôler la mise en œuvre des mesures prévues par la présente déclaration.

Si le DETEC constate que l'une des autres Parties ne prend pas certaines mesures au sens de la présente déclaration ou ne les prend pas à temps, il se réserve le droit de les prescrire ou d'assurer d'une autre manière la contribution à la politique de sécurité.

3003 Berne, le 27 juin 2002

Société suisse des industries chimiques

Beat Moser, directeur Richard Gamma, vice-directeur

Chemins de fer fédéraux SA

Benedikt Weibel, président de la direction

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Moritz Leuenberger, conseiller fédéral