

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF 16

25. Mai 2012

Original: Deutsch

RID: 51. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 30. und 31. Mai 2012)

Thema: Ergebnis der Arbeitsgruppe "Sicherheitspflichten der Beteiligten"
(Rom, 12. und 13. April 2012)

**Bemerkungen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) zum informellen Dokument
INF.14 Italiens**

Einleitung

1. Aufgrund vorliegender Anträge Schwedens (Dokument OTIF/RID/CE/2011/1 – Repräsentative Stichprobenkontrollen in Absatz 1.4.2.2.1 im Vergleich zu UIC-Merkblatt 471-3 V), des CEFIC (Dokument OTIF/RID/CE/2011/11 – Tropfleckagen) sowie eines informellen Dokuments Italiens (INF 9 – Safety checks on tanks) beschloss der RID-Fachausschuss bei seiner 50. Tagung (Malmö, 21. – 25. November 2011), eine Arbeitsgruppe zur Konkretisierung der Sicherheitspflichten der Beteiligten einzurichten (siehe dazu Bericht OTIF/RID/CE/2011A Absätze 26 – 31 und Absätze 64 – 71).
2. Das Ergebnis der Sitzung dieser Arbeitsgruppe sowie die dort vorgeschlagenen RID-Änderungen sind im informellen Dokument INF.14 Italiens enthalten.

Bewertung des Vorschlags der Arbeitsgruppe

3. Die UIC lehnt den Vorschlag aus nachstehenden grundsätzlichen Erwägungen ab.
4. Aufgrund der späten Übermittlung des informellen Dokuments ist es der UIC nicht möglich, die Vorschläge der Arbeitsgruppe und deren Konsequenzen für ihre Mitglieder kurzfristig zu prüfen.

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.

5. Der Vorschlag basiert auf einer missverständlichen Interpretation der Ausgangssituation. Diese ist möglicherweise dadurch entstanden, dass in der Präsentation nur die Methodik der Stichproben aber nicht der Zweck und das Verfahren dieses Qualitätssicherungssystems erläutert wurden.
6. Die im UIC-Merkblatt 471-3 V festgelegten Stichprobenkontrollen dienen zur Beurteilung der Qualität der vom Beförderer am Abgangsort¹ durchgeführten Einzelprüfungen. Sie erfolgen EVU-EVU-relationsbezogen durch den Beförderer am Ende der Transportstrecke¹. (Beispiel: Bei einem Transportvolumen Trenitalia – DB Schenker Rail Deutschland von 20 000 Gefahrgutwagen pro Jahr müsste DB Schenker Rail Deutschland gemäß Anlage G des UIC-Merkblatts 471-3 V 315 Gefahrgutwagen pro Jahr prüfen, um ein repräsentatives Ergebnis der Prüfqualität von Trenitalia zu erhalten.)
7. Zusätzliche stichprobenartige Kontrollen durch Beförderer im Transit¹ (im o.g. Beispiel, SBB Cargo, Rail Cargo Austria) sind nicht vorgesehen. Das Qualitätssicherungssystem ist in den Anlagen D – H des UIC-Merkblatts 471-3 V beschrieben.
8. Erste Reaktionen einzelner UIC-Mitglieder zum vorgesehenen Textvorschlag für Absatz 1.4.2.2.1 RID zeigen, dass es zu unterschiedlichen Interpretationen und Widersprüchen kommt.
9. So ist zum Beispiel der Textteil "Wenn die Beförderung von einem nachfolgenden Beförderer übernommen wird, dürfen die Prüfungen anhand repräsentativer Stichproben durchgeführt werden." und seine Begründung missverständlich.
10. Die in Absatz 1.4.2.2.1 RID vorgeschriebenen Prüfungen des Beförderers beziehen sich auf die Gefahrgutsendung und erfolgen am Abgangsort, d.h. bei der Übernahme der Sendung vom Absender. Diese Prüfungen beinhalten gefahrgutrechtliche Aspekte.
11. Die vom Vertreter der ERA erwähnten "checks and tests before departure" gemäß TSI "Operation and Traffic Management Subsystem", Ziffer 4.2.3.3.1 beziehen sich auf den Zug und erfolgen nach den Regelungen des EVU ("The railway undertaking must define ...") vor jeder Abfahrt eines Zuges. Die "checks and tests" beinhalten betriebssicherheitliche Aspekte und bleiben unberührt.
12. Der Vorschlag widerspricht den Zielsetzungen der RID/ADR-Strukturreform. Ein ganz wesentliches Ziel bestand darin, die Pflichten der Beteiligten richtig und praxisgerecht mit klaren gegenseitigen Abgrenzungen aufzuteilen und dabei Doppelverantwortlichkeiten zu vermeiden. Dieser Grundsatz würde mit der generellen Festlegung von Einzelprüfungen für den Beförderer am Abgangsort durchbrochen. Der Beförderer würde zum "Generalverantwortlichen" erklärt, weil er das gefahrgutrechtlich ordnungsgemäße Verhalten der bereits vor ihm tätigen Verantwortlichen zu überprüfen hätte und damit für Mängel einstehen müsste, die von den Primärverantwortlichen (Absender, Verloader, Befüller) verursacht wurden.
13. Außerdem wurde bei der Strukturreform anerkannt, dass die von den Beteiligten durchgeführten Prüfungen durchgehend für die gesamte Transportkette wirken, zumal Ladung und Transportgefäß während der Beförderung nicht verändert werden.
14. Hinsichtlich der Pflichten des Beförderers wurde hierzu in Absatz 20 des Berichts über die 11. Tagung der Arbeitsgruppe "Umstrukturierung des RID" des RID-Fachausschusses (Würzburg, 18. – 22. Mai 1998) (Dokument OCTI/RID/GT-III/1998/25 vom 9. Juni 1998) Folgendes klargestellt:

¹ Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das in der Liste gemäß Anlage A des UIC-Merkblatts 471-3 V eingetragen ist.

"In Absatz (1) wird für den Eisenbahnbeförderer präzisiert, dass eine Prüfung am Abgangsort und nicht bei jeder Übergabe an einen anderen Eisenbahnbeförderer zu erfolgen hat."

15. Der Vorschlag führt zu Mehrkosten und Transportverzögerungen. Einzelprüfungen am Abgangsort und Stichprobenkontrollen unterwegs würden aufgrund des zusätzlichen Zeitaufwandes zu Mehrkosten, Verlängerungen der Transportzeiten, Fahrplananpassungen etc. und dadurch zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern führen. Dies würde auch den Erwägungsgründen der Richtlinie 2008/68/EU, die unter anderem auf das reibungslose Funktionieren des Verkehrsbinnenmarktes abzielen, widersprechen.

16. Der Vorschlag führt zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber der Straße. Die Arbeitsgruppe hat sich nicht mit den bestehenden Unterschieden in Absatz 1.4.2.2.1 des RID/ADR befasst:

ADR: "Der Beförderer hat gegebenenfalls zu prüfen ...".

RID: "Der Beförderer hat durch repräsentative Stichproben zu prüfen ...".

17. Diese Unterschiede würden sich bei Annahme des Vorschlages der Arbeitsgruppe noch verstärken und damit die Schiene im Wettbewerb weiter benachteiligen, obwohl die Beanstandungs- und Unfallquoten im Straßenverkehr wesentlich höher sind.

18. Der Beförderer im Schienenverkehr müsste künftig Einzelprüfungen bei der Übernahme am Abgangsort und zusätzlich Stichprobenkontrollen während der Beförderung durchführen. Der Beförderer im Straßenverkehr muss jedoch weiterhin nur "gegebenenfalls" die Punkte 1.4.2.2.1 a) – g) ADR prüfen. Im ADR gibt es keine Klarstellung, was "gegebenenfalls" bedeutet und keine "Best Practice" zu den Punkten 1.4.2.2.1 a) – g).

19. Der Vorschlag führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) innerhalb der EU. EVU, die überwiegend in Ländern agieren, in denen behördliche Kontrollen und Sanktionen bei Verstößen erfolgen, wären gegenüber EVU, die überwiegend in Ländern ohne behördliche Kontrollen befördern, im Nachteil (fehlende EU-Regelung für Gefahrgut-Kontrollen im Eisenbahnverkehr). Außerdem würden die oben genannten Interpretationsschwierigkeiten das Risiko unterschiedlicher Auslegungen der Bestimmungen durch die zuständigen nationalen Behörden erhöhen.

Vorschlag für weiteres Vorgehen

20. Die UIC regt an, die Angelegenheit nochmals intensiver zu erörtern und auch im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu behandeln.