

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/GTP/2014/13

7. April 2014

Original: Englisch

RID: 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Bern, 20. und 21. Mai 2014)

Thema: Unterabschnitt 1.4.3.6 b) RID

Antrag des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und Schwedens

Referenzdokumente

- OTIF/RID/CE/2010/2,
- informelles Dokument INF.8 der 47. Tagung des RID-Fachausschusses,
- OTIF/RID/CE/GTP/2013/6 und
- OTIF/RID/CE/GTP/2013-A (Bericht der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)).

Hintergrund

1. Der Unterabschnitt 1.4.3.6 RID lautet wie folgt:

"1.4.3.6 Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

Im Rahmen des Abschnittes 1.4.1 hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur insbesondere folgende Pflichten. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

- a) hat dafür zu sorgen, dass interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe gemäß Kapitel 1.11 aufgestellt werden;

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.

- b) hat sicherzustellen, dass er zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff zu mindestens folgenden Informationen hat:
- Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Nummer jedes einzelnen Wagens und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagennummer enthalten ist,
 - UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
 - Position jedes einzelnen Wagens im Zug (Wagenreihung).

Diese Angaben dürfen nur denjenigen Stellen zur Verfügung gestellt werden, die diese für Sicherheits-, Sicherungs- oder Notfalleinsatzzwecke benötigen.

Bem. Die Art und Weise der Übermittlung der Daten wird in den Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt."

2. Die Vorschriften des RID ermöglichen es dem Absender, bei ungereinigten leeren Verpackungen oder Gefäßen für die Angabe von Informationen im Beförderungspapier entweder den Absatz 5.4.1.1.6.1 oder den Absatz 5.4.1.1.6.2 anzuwenden. Wenn der Absender die Vorschriften des Absatzes 5.4.1.1.6.2.1 anwendet, braucht er im Beförderungspapier nicht die UN-Nummer einzutragen. Der Beförderer ist daher bei einem Zwischenfall nicht in der Lage, diese UN-Nummer gemäß Absatz 1.4.2.2.5 dem Infrastrukturbetreiber zur Verfügung zu stellen.
3. Schweden hatte der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses das Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/6 betreffend das Verfahren für die Mitteilung der UN-Nummern bei ungereinigten leeren Verpackungen an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unterbreitet.
4. Zu Unterabschnitt 1.4.3.6 b) wurde der folgende neue Spiegelstrich vorgeschlagen:
"– wenn ungereinigte leere Verpackungen gemäß Absatz 5.4.1.1.6.2.1 befördert werden, nur die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,".
5. Die Vertreter der Niederlande, der Europäischen Kommission und der UIC waren jedoch der Meinung, dass eine bessere Lösung darin bestehen würde, den zweiten Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) so zu ändern, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nur dann Zugang zur UN-Nummer haben muss, wenn diese im Beförderungspapier angegeben sein muss.
6. Kommentare zum Vorschlag sind von Belgien, den Niederlanden und Österreich eingegangen. Von niemandem wurde die Notwendigkeit in Frage gestellt, dem Infrastrukturbetreiber die UN-Nummer bereitzustellen, wenn sie im Beförderungspapier angegeben ist. Ein Problem tritt nur dann auf, wenn die UN-Nummer im Beförderungspapier nicht angegeben ist.
7. Da die eingegangenen Kommentare voneinander abwichen, war es nicht möglich, einen einzigen Vorschlag zu unterbreiten. Da die Angelegenheit jedoch dringend gelöst werden muss, werden drei Alternativen vorgestellt.

Anträge

8. Schweden, Österreich, die UIC, die Niederlande und die Europäischen Kommission sind für eine Klarstellung, dass die UN-Nummer dem Infrastrukturbetreiber nicht zur Verfügung gestellt werden muss, wenn sie im Beförderungspapier nicht angegeben werden muss (Alternative 1 oder 2).

Alternative 1

9. Der zweite Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder durchgestrichen dargestellt):
- "– UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter, sofern diese im Beförderungspapier angegeben werden müssen, oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,".
10. Diese Alternative führt zu der Interpretation, dass nur auf die UN-Nummern verzichtet werden kann, während die übrigen Informationen weiterhin erforderlich sind.

Alternative 2

11. Den letzten Satz des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) durch die folgenden beiden Sätze ersetzen (Änderungen sind unterstrichen oder durchgestrichen dargestellt):
- "Diese Angaben sind nicht erforderlich, wenn die UN-Nummer nicht im Beförderungspapier angegeben werden muss oder eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 nicht vorgeschrieben ist. In jedem Fall dürfen diese Angaben nur denjenigen Stellen zur Verfügung gestellt werden, die diese für Sicherheits-, Sicherungs- oder Notfalleinsatzzwecke benötigen."
12. Diese Alternative würde bedeuten, dass nicht nur die UN-Nummern, sondern auch alle anderen Angaben gemäß Absatz b) entfallen dürfen.

Alternative 3

13. Belgien würde eine Lösung bevorzugen, die der Angabe von begrenzten Mengen von mehr als 8 Tonnen entspricht, d.h. lediglich die Angabe, dass ungereinigte leere Verpackungen vorhanden sind (Alternative 3).
14. Der zweite Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder durchgestrichen dargestellt):
- "– UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder, ~~wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist,~~ wenn die UN-Nummer der gefährlichen Güter im Beförderungspapier nicht angegeben werden muss, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,".

Bem. Dies gilt auch für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter, wenn eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist."

15. Belgien würde auch gern die Reihenfolge des zweiten und dritten Spiegelstriches vertauschen.

Begründung

16. Die Angabe im Beförderungspapier, dass ungereinigte leere Verpackungen im Zug vorhanden sind, bringt nach Ansicht der UIC und Schwedens keinen oder nur einen geringen Sicherheitsvorteil, da wie bei begrenzten Mengen keine besonderen Einzelheiten (d.h. UN-Nummern) zu den in den leeren Verpackungen enthaltenen gefährlichen Gütern zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sind die Mengen bei ungereinigten Verpackungen gering bzw. Null.
 17. In Anbetracht der Tatsache, dass es nicht vorgeschrieben ist, den Infrastrukturbetreiber über das Vorhandensein von gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen (bis zu 8 Tonnen) zu informieren, wird von der UIC und Schweden die Aufnahme einer solchen Vorschrift für ungereinigte leere Verpackungen ohne bedeutenden Ladungsinhalt in Frage gestellt. Nach Ansicht der UIC und Schwedens liegt dafür keine sicherheitstechnische Begründung vor.
 18. Wenn die ungereinigten leeren Verpackungen gemäß Unterabschnitt 1.1.3.5 RID befördert werden, ist dies sogar ohne Anwendung der RID-Vorschriften möglich.
 19. Darüber hinaus sollte darauf hingewiesen werden, dass Wagen/Container, mit denen ungereinigte leere Verpackungen befördert werden, mit Großzetteln (Placards) gekennzeichnet sind. Eisenbahnunternehmen sind in der Lage, (unter Verwendung der in den Beförderungspapieren, z.B. in den schriftlichen Weisungen, angegebenen Gefahrzettel) Informationen über die Gefahreigenschaften der in den leeren Verpackungen verbliebenen Reste gefährlicher Güter dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder den Rettungsdiensten jederzeit weiterzuleiten.
 20. Wenn diese Informationen erst zur Verfügung stehen, wenn die Rettungsdienste vor Ort sind, können die Gefahreigenschaften auch anhand der an den Wagen/Containern vorhandenen Großzetteln (Placards) festgestellt werden.
 21. Es wurde auch der Ist-Zustand im Straßenverkehr untersucht. Ungereinigte leere Verpackungen werden auf der Straße in der Regel unter Anwendung des Unterabschnitts 1.1.3.6 ADR (Beförderungskategorie 4), d.h. ohne Kennzeichnung des Beförderungsmittels, befördert. Somit liegen überhaupt keine Einzelheiten über die gefährlichen Güter vor, wenn das Beförderungspapier nicht zur Verfügung steht.
 22. Eine verpflichtende Information des Infrastrukturbetreibers über ungereinigte leere Verpackungen würde zu hohen EDV-Kosten und zu großen Schnittstellenproblemen für die Beförderer ohne erkennbaren Sicherheitsvorteil oder erkennbare Erhöhung der Sicherheit führen (ähnlich der Angabe von begrenzten Mengen < 8 Tonnen).
-