



INF. 13

12 November 2014

(nur Deutsch und Englisch)

RID: 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Madrid, 17. bis 20. November 2014)

Thema: Festlegung eines standardisierten Bezugsrahmens für Prüfungen bei der Tankbeförderung, mit dem alle Beteiligten die Anforderungen des RID in nachweisbarer Form einhalten können

Bemerkungen des Europäischen Verbandes der chemischen Industrie (CEFIC) zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/23

1. Im Rahmen der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 20. und 21. Mai 2014) wurde beschlossen, das Dokument Italiens OTIF/RID/CE/GTP/2014/15 "Festlegung eines standardisierten Bezugsrahmens für Prüfungen bei der Tankbeförderung, mit dem alle Beteiligten die Anforderungen des RID in nachweisbarer Form einhalten können" in der nächsten Sitzung in Madrid zu behandeln.
2. Zwischenzeitlich hat Italien dieses Dokument überarbeitet und ein neues, nun modifiziertes Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 "Festlegung eines standardisierten Bezugsrahmens für Prüfungen bei der Tankbeförderung, mit dem alle Beteiligten die Anforderungen des RID in nachweisbarer Form einhalten können – zweiter Vorschlag" als Diskussionsgrundlage für die nächste Tagung in Madrid eingereicht. Leider stand das Dokument erst nach der Frist für die Einreichung der Dokumente zur Verfügung, so dass nur sehr wenig Zeit für eine intensive Verbandsabstimmung zur Verfügung stand.
3. Als eines der Referenzdokumente wird auf das informelle Dokument INF.10 der 51. Tagung des RID-Fachausschusses Bezug genommen. Dieses informelle Dokument wurde im Anschluss der Tagung einer Arbeitsgruppe zu den "Sicherheitspflichten der Beteiligten" (Rom, 12./13. April 2012) von CEFIC mit dem Ziel erstellt, Checklisten für Befüller und Entlader auf der OTIF-Website bereitzustellen und durch eine Bemerkung in Unterabschnitt 1.4.3.3 und in Absatz 1.4.3.7.1 mit dem Ziel zu integrieren, Tropfleckagen an Kesselwagen beim Transport von flüssigen Gefahrgütern nach dem Befüllen bzw. Entladen durch Bedienfehler zu vermeiden.

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.

4. Im Rahmen des damaligen Entscheidungsprozesses wurde berücksichtigt, dass für das Befüllen von Flüssiggaskesselwagen bereits Kontrollmaßnahmen in Unterabschnitt 4.3.3.4 RID vor, während und nach dem Befüllen beschrieben sind, um die Dichtheit der Tankkörper, Ausrüstungsteile und Verschlüsse zu gewährleisten. Für Flüssigkeiten waren solche Kontrollmaßnahmen zum damaligen Zeitpunkt im RID nicht spezifiziert.
5. Italien möchte mit dem vorliegenden Dokument die bisherige Regelung der Anwendung der CEFIC-Checklisten für den Unterabschnitt 1.4.3.3 und den Absatz 1.4.3.7.1 auf Tanks und Kesselwagen für Gase erweitern. Des Weiteren ist vorgesehen, durch die Aufnahme eines neuen Absatzes 5.4.1.2.6 zu regeln, dass im Beförderungsdokument der Name oder der Identifizierungscode der verantwortlichen Person, welche die im Absatz 1.4.2.2.1 geforderten Kontrollen durchgeführt hat, zuzüglich zum Kontrolldatum angegeben wird. Diese neuen Vorschläge würden nach Ansicht Italiens für ein gutes Sicherheitsniveau und eine akzeptable Nachverfolgbarkeit des gesamten Prozesses sorgen.
6. CEFIC begrüßt sinnvolle Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit beitragen. Zu diesem Dokument gibt es jedoch noch folgenden Klärungsbedarf:
 - a) Italien nimmt keinen Bezug auf die in Unterabschnitt 4.3.3.4 bereits beschriebenen Kontrollmaßnahmen. Welche Auswirkungen haben die vorgeschlagenen Checklisten auf den Unterabschnitt?
 - b) Der Sicherheitsgewinn, den Italien aus der Aufnahme des Namens oder Identifizierungs-codes der verantwortlichen Person sowie des Datums der Kontrolle im Beförderungspapier bezüglich der Pflichten aus Absatz 1.4.2.2.1 sieht, ist nicht ausreichend begründet. Es gibt darüber hinaus weitere am Prozess beteiligte Personen gemäß Kapitel 1.4, die genannt werden müssten und auf die kein Bezug genommen wird. Auch ist nicht klar, ob mit der "verantwortlichen Person" der Befüller/Entlader gemeint ist, oder ob es sich nach wie vor um den Beförderer handelt.
 - c) In der Annahme, dass der Name oder Identifizierungscode der verantwortlichen Person im Beförderungspapier genannt ist, stellt sich die Frage, ob Italien es dann erlaubt, dass nationale Kontrollbehörden in direkten Kontakt mit diesen Personen treten können.
 - d) Im Allgemeinen stellt sich die Frage nach einer angemessenen Kosten-/Nutzenbetrachtung im Hinblick auf den erwähnten Sicherheitsgewinn. Hier liegen keine Informationen seitens Italiens vor.
7. CEFIC sieht im Speziellen in dem Vorschlag zur Neuregelung der Erfüllung der Pflichten aus Absatz 1.4.2.2.1 mit anschließender Dokumentation im Beförderungspapier gemäß Absatz 5.4.1.2.6 einen Mehraufwand, dem kein Sicherheitsgewinn gegenüber steht.
