

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 37

18. März 2003

Original: Deutsch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 24. bis 28. März 2003)

Sicherung von Gefahrguttransporten

Bemerkungen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) zu INF.25

Die UIC teilt nach wie vor die rechtlichen Bedenken des OCTI zur Aufnahme von
Sicherungsvorschriften in das RID [Dokument OCTI/RID/CE/39/9a)], begrüßt jedoch die mit INF.25
der Regierungen Frankreichs, Deutschlands und des Vereinigten Königreichs vorgeschlagenen
redaktionellen Änderungen in den neuen UN-Empfehlungen zur Sicherung von
Gefahrguttransporten (Dokument OCTI/RID/GT-III/2003/22 - TRANS/WP.15/AC.1/2003/22).

Zur Verbesserung der Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der vorgesehenen Maßnahmen sollten die
Textvorschläge in 1.X.1.3, 1.X.3.3 und 1.X.3.4 wie folgt in die Gefahrgutrechtsvorschriften
aufgenommen werden:

Neuer Textvorschlag 1.X.1.3:

**"Wagen, Fahrzeuge und Binnenschiffe müssen bei zeitweiligen Aufenthalten (z.B. in Be- und
Entladestellen, Rangierbahnhöfen sowie Park- und Liegeplätzen) ordnungsgemäß gesichert
und in gut beleuchteten und, wenn möglich, für die Öffentlichkeit unzugänglichen
Bereichen abgestellt werden."**

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.

Begründung:

Der in INF.25 vorgeschlagene Text für 1.X.1.3 richtet sich an die Betreiber von Infrastruktureinrichtungen für das zeitweilige Abstellen. Tatsächlich wird jedoch nur der Betreiber eines Rangierbahnhofes verpflichtet, denn im Gegensatz zu den Betreibern entsprechender Infrastruktureinrichtungen der Straße und Binnenwasserstraße (Parkplätze, Autohöfe, Liegeplätze) gehört nur er (als Betreiber von Eisenbahninfrastruktur) zu den in 1.X.1.1 genannten Normadressaten. Die Bestimmungen für "Fahrzeugdepots" und Liegeplätze gehen ins Leere, da es keine entsprechenden Normadressaten gemäß 1.X.1.1 bzw. 1.4.2 und 1.4.3 gibt.

Mit Blick auf die bereits vorhandenen Bestimmungen im ADR Kapitel 8.4, wird daher angeregt, den Text so zu fassen, dass die Pflichten primär von anderen Beteiligten als dem Infrastrukturbetreiber wahrzunehmen sind. Außerdem wird angeregt, auch Maßnahmen im Bereich der Be- und Entladestellen vorzusehen.

Textergänzung in 1.X.3.3:

"Sofern dies zweckmäßig ist und die notwendigen Ausrüstungen bereits vorhanden sind, müssen Telemetriesysteme oder andere Methoden, die eine Transportverfolgung **und Diebstahlsicherung** von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.X.1) ermöglichen, eingesetzt werden. **Die Betriebsbereitschaft solcher Systeme ist durch eine sichtbare Kontrolleinrichtung kenntlich zu machen.**

Begründung:

Im Hinblick auf 1.X.3.4 sollte die Verpflichtung zur Nutzung von Telematiksystemen auch auf den Aspekt der Diebstahlsicherung ausgedehnt werden. Des Weiteren sollte die Betriebsbereitschaft dieser Systeme für jeden Beteiligten eindeutig erkennbar sein, z.B. durch eine Kontrollleuchte.

Neuer Textvorschlag 1.X.3.4:

"Der Beförderer hat sich bei der Annahme gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.X.1) durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die zur Transportverfolgung und zum Schutz gegen Diebstahl dieser Güter angebrachten Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Systeme betriebsbereit sind."

Begründung:

Der Text verdeutlicht, dass sich der Beförderer am Beginn der Transportkette davon überzeugen muss, dass die an Wagen, Fahrzeugen, Transportbehältern etc. angebrachten technischen Systeme zur Transportverfolgung und Diebstahlsicherung funktionstüchtig sind (sichtbare Kontrolleinrichtung).
