

AMTLICHER TEIL

Grundsatzangelegenheiten

Nr. 108 Beförderung gefährlicher Güter, Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation nach Abschnitt 5.4.1 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)/der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)/des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (Elektronisches Beförderungsdokument für die Beförderung gefährlicher Güter)

Bonn, den 1. Juli 2015
G 24/3642.71/2015-3

Nach Anhörung der obersten Verkehrsbehörden der Länder gebe ich die Auslegungshinweise zu einer einheitlichen Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADR/RID/ADN in Deutschland bekannt. Mit diesen Anwendungshinweisen sollen zum einen die Bedingungen hinsichtlich der juristischen Anforderungen bezüglich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung konkretisiert und zum anderen der Umgang der Kontrollbehörden und Einsatzkräfte mit einem elektronischen Beförderungsdokument beschrieben werden.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Helmut Rein

Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN (Elektronisches Beförderungsdokument für die Beförderung gefährlicher Güter)

Gültig ab dem 01. Januar 2016

Vorwort

Die allgemeinen Vorschriften des ADR/RID/ADN zur Dokumentation in Kapitel 5.4 lassen es seit einigen Jahren ausdrücklich zu, dass unter anderem ein elektronisches

Beförderungsdokument¹ als Alternative zur heute gebräuchlichen Papierversion (Beförderungspapier) verwendet werden darf. Da es bisher keine einheitliche Festlegung zu den Anforderungen in Unterabschnitt 5.4.0.2 gab, wird in Deutschland dessen Anwendung nur dann als regelwerkskonform angesehen, wenn ein Drucker während der Beförderung mitgeführt wird, der einen Papierausdruck der in den Abschnitten 5.4.1, 5.4.2 und 5.4.3 geforderten Dokumentation an jedem Ort der Beförderung ermöglicht (siehe Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (RSEB), Nummer 5-11).

Aufgrund der fortgeschrittenen internationalen Diskussion zu den Möglichkeiten der Nutzung von Telematikanwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter ist es nun möglich geworden, für Beförderungen in Deutschland einheitliche Auslegungshinweise zu erlassen, die in der Zeit bis zur Aufnahme konkreter Anforderungen für die Anwendung von Telematik in ADR/RID/ADN die Nutzung eines elektronischen Beförderungsdokuments ohne Mitführung eines Druckers als weitere Alternative ermöglichen, insofern bleibt die Regelung in Nummer 5-11 der RSEB unberührt. Gleichzeitig können nun, über die bisherige Regelung zur Nutzung eines mitgeführten Druckers hinaus, auch für diese Alternative allgemeine Anforderungen an die Verfügbarkeit der Daten während der Beförderung gestellt werden. Die nachfolgend beschriebenen Anforderungen an die Datenspeicherung an Bord der Fahrzeuge im Straßenverkehr, der Triebfahrzeuge und der Binnenschiffe gelten dementsprechend auch für eine elektronische Verfahrensweise mit Nutzung eines Druckers.

Die in der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter² empfohlene Systemarchitektur sieht vor, dass während der Beförderung nicht nur auf dem Fahrzeug/dem Triebfahrzeug/dem Binnenschiff Datensätze mit den Angaben nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN mitgeführt werden, sondern inhaltsgleiche Datensätze auf stationären Servern im Verfügungsbereich der Beförderer (als Trusted Party 2 (TP2) bezeichnet) auch für Abfragen der Kontroll- und Einsatzkräfte zur Verfügung stehen müssen. Für die Kommunikation zwischen diesen stationären Servern und staatlichen Behörden soll eine internetbasierte Schnittstelle mit Managementfunktion³ (im Folgenden Trusted Party 1 (TP1)) den Datenaustausch regeln.

Unter Berücksichtigung dieser international angestrebten langfristigen Lösung, der gegenwärtigen Ausrüstung von

¹ Ein elektronisches Beförderungsdokument im Sinne dieser Auslegungshinweise ist eine elektronische Dokumentation der Angaben, die nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN im Beförderungspapier enthalten sein müssen.

² siehe INF. 3 und OTIF/RID/RC/2013-B (Bericht der Gemeinsamen Tagung vom 17. bis 27. September 2013)

³ Unter dem Begriff „Managementfunktion“ werden zentrale Systemfunktionen zusammengefasst, die zur Funktion des Telematiksystems unabdingbar sind, z. B. die Verwaltung von Identitäten und damit verbundenen Zugriffsrechten.

