

CORONAVIRUS

INFO-SERVICE FÜR BETRIEBE



Transport und Verkehr

Elektronisches Beförderungspapier

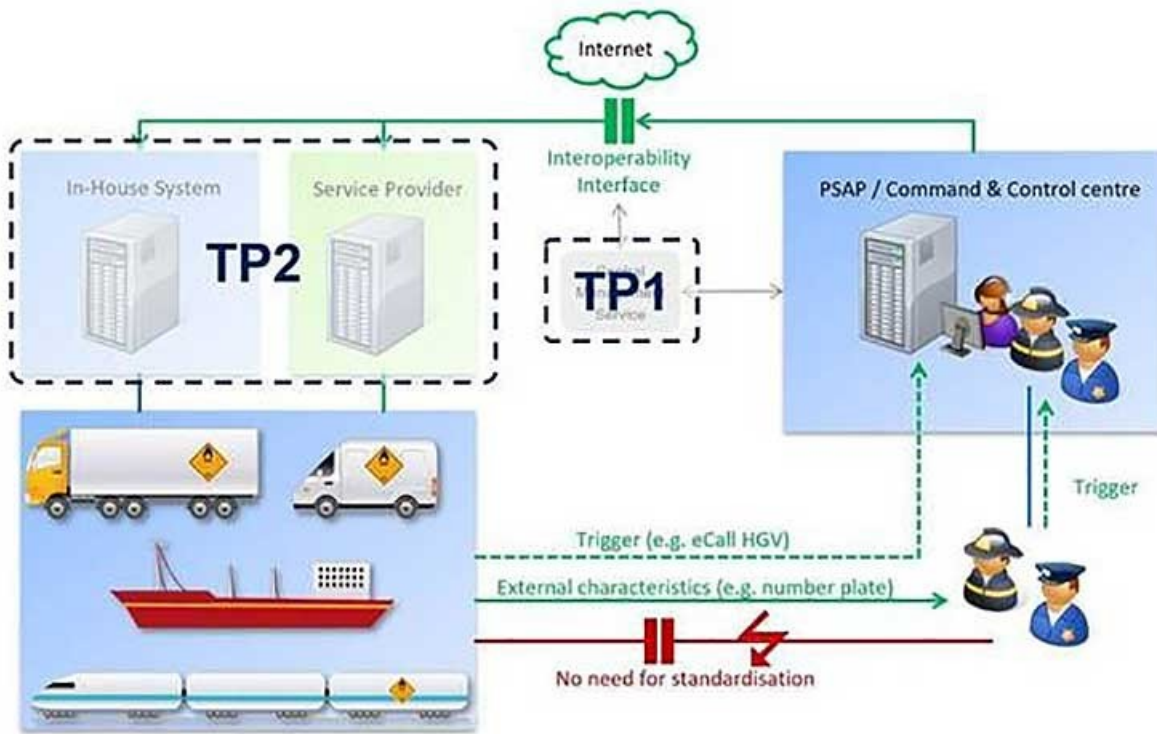
Vorschriften ADR/RID/ADN

In den Vorschriften ADR/RID/ADN ist bereits jetzt die Verwendung eines elektronischen Beförderungspapiers erlaubt, wenn die Datenverarbeitung „den juristischen Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens den Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entspricht“ (5.4.0.2 ADR).

Das RID/ADR/ADN definiert jedoch nicht, was mit dieser Gleichwertigkeit gemeint ist. Um das Ziel zu erreichen, die Verfügbarkeit von Daten, die Sicherheit und die Beweiskraft zu gewährleisten, ist es notwendig, Webdienste, Schnittstellen und eine Kommunikations-architektur zur Unterstützung der Datenkommunikation zu implementieren.

Die Telematik-Arbeitsgruppe des UNECE- Joint Meetings hat einen Leitfaden entwickelt, der den elektronischen Datenaustausch zwischen Unternehmen, die Gefahrgut transportieren (und ein Beförderungspapier mitführen müssen) und den Kontrollorganen (Polizei) und Einsatzkräften (Feuerwehr, Rettung) ermöglicht. ADR/RID/ADN - Vertragsparteien können diesen Leitfaden auf freiwilliger Basis, wenn, dann aber nur in seiner Gesamtheit anwenden. Der Leitfaden ist für innerstaatliche wie grenzüberschreitende Gefahrguttransporte gleichermaßen anwendbar. Vertragsparteien müssen die Anwendung des Leitfadens dem Sekretariat der OTIF/UNECE melden. Der Leitfaden selbst sowie alle ihn anwendenden Vertragsparteien werden auf den Websites der OTIF und der UNECE veröffentlicht.

Der Datenaustausch basiert auf dem Konzept von zwei unterschiedlichen Systemen zur Leistungserbringung, die als *Trusted Party* (vertrauenswürdige Stelle) TP1 und TP2 bezeichnet werden (siehe nachstehende Skizze der Modell- und Systemarchitektur – präsentiert vom BMVI anlässlich der Logistikmesse München im Juni 2019). TP1 ist ein Internetserviceprovider, TP2 üblicherweise der Beförderer. Grundsätzlich ist in jedem Vertragsstaat eine TP1 geplant, es kann aber auch mehrere oder gar keine geben. Die TP2 muss in ihrem elektronischen Beförderungspapier jedenfalls angeben, bei welcher TP1 ihre Daten während der Dauer der Beförderung für Kontrollorgane und Einsatzkräfte abrufbar sind.



© BMVI-UNECE AG TELEMATIC

In der Übergangsphase, solange noch nicht alle Kontrollorgane oder Einsatzkräfte an das TP1/TP2-System angeschlossen sind, müssen für den Gefahrguttransport auf der Straße Beförderungseinheiten hinten und vorne mit dem nachstehenden Piktogramm gekennzeichnet sein. Dieses Piktogramm darf auch an beiden Zugängen zum Führerhaus angebracht werden. Für den Fall der Handlungsunfähigkeit des Fahrers, zB infolge eines Unfalles, sind im Führerhaus Anweisungen für den Zugriff auf die elektronischen Gefahrgutdaten anzubringen.



© BMVI-UNECE AG TELEMATIC

Der Leitfaden [Doc. 44] ist für eine Beschlussfassung bei UNECE im Joint Meeting vorgesehen.

Stand: 04.09.2019