



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Gefahrgutsystem als Blaupause für die Funktionsmechanismen in eFTI: Einordnung, Technischer Überblick, Demonstration TP1 Trusted Partner

Workshop Digitalisierung der Frachtbeförderungsinformationen und der digitale
Austausch mit Behörden – 10. Mai 2023

Einordnung–

Entwicklung des elektronischen
Gefahrgutbeförderungsdokuments durch die
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung und weitere
Entwicklung im Hinblick auf eFTI

Hintergrund

- Die Idee Telematik bei der Gefahrgutbeförderung zur Verbesserung der Sicherheit und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zu nutzen, erblickte erstmals Anfang der 90er das Licht der Welt.
- Das Thema wurde nach 1998 im Rahmen von Untersuchungen von Eisenbahnunfällen in Deutschland intensiver diskutiert und im Rahmen von BMDV-Forschungsvorhaben auf Machbarkeit überprüft
- Im Zusammenwirken von Deutschland, Frankreich und der Europäischen Kommission wurde eine informelle AG Telematik im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (GT) eingerichtet, um Machbarkeit und Rahmenbedingungen zu untersuchen sowie ein konkretes Vorgehen vorzuschlagen

Hintergrund

- Ein wesentliches Zwischenergebnis der GT war 2013 die Empfehlung zunächst das elektronische Beförderungspapier und die Unfallsituation in den Vordergrund zu stellen und die Einigung auf eine Systemarchitektur
- Die folgenden Überlegungen zur Umsetzung führten zu der Erstellung eines Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN - GT im September 2019: Leitfaden kann von Staaten auf freiwilliger Basis angewendet werden, Veröffentlichung des Leitfadens auf den Internetseiten der UNECE und der OTIF. In DEU: Bekanntmachung des Leitfadens im VkB1. 2021, S. 103
- Begleitung der Arbeit der AG Telematik der GT durch Workshops auf der Messe transport logistic – 1999 erster Telematik-Workshop durch Gefahrgutreferat des BMDV

Rechtliche Einordnung

- 5.4.0.2 RID/ADR/ADN erlaubt elektronischen Datenaustausch, sofern das Verfahren den juristischen Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens dem Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entspricht („Gleichwertigkeit“)
- Leitfaden definiert notwendige Elemente einer Datenkommunikation, um Gleichwertigkeit zu erreichen – Kommunikationsarchitektur, Webdienste, Schnittstellen
- Der Leitfaden richtet sich an RID/ADR/ADN Staaten – die Staaten entscheiden über die Anwendbarkeit

Rechtliche Einordnung

- Bekanntmachung im Verkehrsblatt bewirkt Anwendbarkeit in Deutschland
 - Unternehmen können ein elektronisches Beförderungsdokument verwenden, wenn sie dieses nach den Vorgaben des Leitfadens bereitstellen
 - Behörden und Einsatzkräfte müssen ein elektronisches Gefahrgutdokument, das gemäß dem Leitfaden bereit gestellt wird, akzeptieren
 - Bis auf weiteres Status „Übergangsphase“ gemäß Anlage A Nummer 4 des Leitfadens: Informationen an Bord auf Datenendgerät erforderlich – diese müssen akzeptiert werden
 - „Übergangsphase“ = Zeit bis alle Behörden und Einsatzkräfte an das TP1/TP2 System angeschlossen sind – dann ist auch neuer Leitfaden erforderlich

Rechtliche Einordnung - Umsetzung

- GBK Trusted Partner GmbH ist als TP 1 in Deutschland zugelassen und ermöglicht Abfrage des elektronischen Gefahrgutbeförderungsdokument für Behörden und Einsatzkräfte

Internationale Einführung:

- Deutschland hat die Einführung des Leitfadens in Deutschland an die UNECE und die OTIF notifiziert
- Bisher noch keine offizielle Einführung des Leitfadens in anderen Staaten – aber zumindest FRA arbeitet intensiv an der Einführung des elektronischen Gefahrgutbeförderungsdokuments

Realisierung Datenkommunikation zwischen Behörden /Einsatzkräften und TP1

- BMDV führt Verzeichnis von berechtigten Stellen mit ihren Zertifikaten (Behördenverzeichnis)
- Stelle lässt sich in Behördenverzeichnis aufnehmen
- Stelle registriert sich bei der TP 1 nach dem von der TP 1 festgelegten Registrierungsverfahren
- Mindestdaten für Registrierung:
 - öffentlicher Schlüssel des Zertifikats
 - Name und Adresse
 - Name, E-Mail und Telefonnr. der verantwortliche Kontaktperson
 - Art des Akteurs
- TP 1 hat Zugang zum Behördenverzeichnis und prüft, ob die Stelle mit Name und gültigem Zertifikat im Behördenverzeichnis enthalten ist
- <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Gefahrgut/elektronisches-Gefahrgutbefoerderungsdokument.html>

Rechtliche Einordnung – eFTI-Verordnung

- Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen gilt auch für das Gefahrgutbeförderungsdokument nach Kapitel 5.4 RID/ADR/ADN
- Anwendbarkeit erfordert weitere Rechtsakte, die durch DTLF vorbereitet werden:
 - Delegierte Rechtsakte zur Festlegung des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Teildatensätze (Juni/Juli 2023)
 - Durchführungsrechtsakte mit gemeinsamen Verfahren und detaillierten Regeln, einschließlich gemeinsamer technischer Spezifikationen, für den Zugang der zuständigen Behörden zu eFTI-Plattformen (Juni/Juli 2023)
 - Durchführungsrechtsakte zu funktionalen Anforderungen an eFTI-Plattformen und Anforderungen an eFTI-Dienstleister (November 2023)
 - Delegierte Rechtsakte zur Zertifizierung von eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleistern (März 2024)

Rechtliche Einordnung – eFTI-Verordnung


- Beginn der Anwendung: August 2024, Verpflichtung der Behörden zur Akzeptanz elektronischer Dokumente Dezember 2025
- Grundsätzlich: Das elektronische Gefahrgutbeförderungsdokument muss den Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens den schriftlichen Dokumenten entsprechen und es muss zukünftig innerhalb der EU den Anforderungen der eFTI-Verordnung und den zugehörigen Durchführungsrechtsakten/delegierten Rechtsakten genügen
- Der Leitfaden regelt noch nicht alle Details, siehe z.B. Anlage A Nr. 1 (c) (IV) des Leitfadens: *„Detaillierte Anforderungen in Bezug auf vereinbarte Zertifikate und Sicherheitsrichtlinien, welche die TP 1 erfüllen müssen, werden noch festgelegt“*


Wesentliche Ziele und Prinzipien des elektronischen Gefahrgutbeförderungsdokuments:

- Verbesserte Zugriffsmöglichkeiten auf die Gefahrgutinformationen: Zugriff durch Einsatzkräfte und Kontrollbehörden ohne zusätzliche Interaktion mit Fahrer/Beförderer
 - Zugriff ohne eigene Gefährdung bei Unfall und Zwischenfall
 - Verbesserte Verfügbarkeit bei Unfällen/Zwischenfällen, z.B. wenn Fahrer bewusstlos ist, Papier durch Unfall beeinträchtigt ist
- Die Gefahrgutdaten selbst verbleiben bei den Unternehmen und ihren Auftragnehmern, Abfrage über Schnittstelle anhand von Metadaten

Wesentliche Ziele und Prinzipien des elektronischen Gefahrgutbeförderungsdokuments:

- Abfrage über EINE Stelle (gemäß Leitfaden „Trusted Party 1“) führt zur Bereitstellung des Dokuments an Kontrollbehörden und Einsatzkräfte
- Verbesserte Qualität von Beförderungsdokumenten – Digitalisierung unterstützt Anwender bei der korrekten Erstellung

 Diese Ziele und Prinzipien bestimmen die Systemarchitektur und den weitere technische Spezifikation

 „Gefahrgutssystem“ niedergelegt im Leitfaden + weiteren technischen Dokumentationen (z.B. Datenmodell)

Zusammenfassung des Sachstandes

- Das elektronische Gefahrgutbeförderungsdokument gemäß dem Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN kann und wird in Deutschland verwendet
- Das zugehörige Datenmodell wird gepflegt und aktualisiert, derzeit Rollout des Modells gemäß RID/ADR/ADN 2023
- Die Fortentwicklung des Leitfadens durch die GT und ihre Arbeitsgruppe Telematik ruht im Hinblick auf die Entwicklungen durch eFTI
- Die in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN Tagung vertretenen EU-Staaten unterstützen die EU-Kommission bei der Entwicklung der „Gefahrgutteile“ für die Umsetzung der eFTI-Verordnung (z.B. vorschriftenkonformer eFTI-Teildatensatz)

Kontakt

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 16
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartnerin
Gudula Schwan
Ref-G16@bmdv.bund.de
www.bmdv.bund.de
Tel. +49 (0) 228 99 2470

