

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)¹
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(14. Tagung, Genf, 26. bis 30. Januar 2009)
Punkt 4 zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR DIE DEM ADN BEIGEFÜGTE VERORDNUNG

Pflichten des Befüllers

Mitteilung der europäischen Binnenschiffahrtsunion (EBU)^{2 3}

Heutige Sachlage

1. Die heutige Fassung des Absatzes 1.4.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung sieht für den Absender folgende Verpflichtung vor:

„b)dem Beförderer die erforderlichen Angaben und Informationen und gegebenenfalls die erforderlichen Beförderungspapiere und Begleitpapiere (Genehmigungen, Zulassungen, Benachrichtigungen, Zeugnisse, schriftliche Weisungen usw.) unter Berücksichtigung insbesondere der Vorschriften von Kapitel 5.4 und der Tabellen des Teils 3 zu liefern;“

¹ Diese Sitzung ist gemeinsam von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt organisiert.

² Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2009/3 verteilt.

³ Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

2. Was den Befüller betrifft, steht unter anderem folgende Verpflichtung in 1.4.3.3:

Pflichten betreffend das Befüllen von Ladetanks

„1) hat die in den schriftlichen Weisungen geforderten Materialien und zusätzliche Schutzausrüstung dem Schiffsführer mitzugeben;“

3. Im ADN 2009 erhält 1.4.3.3. 1) folgenden Wortlaut: „bleibt offen“, weil der Befüller keine schriftlichen Weisungen mehr zu liefern hat.

4. In der Praxis, insbesondere in der Tankschiffahrt, wird aus verschiedenen Gründen die (in 1.4.2.1.1 b) genannte) Dokumentation oft nicht vom Absender geliefert. Der Absender befindet sich oft im Ausland und hat keine genaue Information über die Ladung, da bei Beförderungen in Binnenschiffen der Absender wie folgt definiert ist in 1.2.1:

„Absender:

Das Unternehmen, das selbst oder für einen Dritten gefährliche Güter versendet. Erfolgt die Beförderung auf Grund eines Beförderungsvertrages, gilt als Absender der Absender gemäß diesem Vertrag. Bei Tankschiffen mit leeren oder entladene Ladetanks wird hinsichtlich der erforderlichen Beförderungspapiere der Schiffsführer als Absender angesehen;“

5. Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat den Verband der unabhängigen Tanklagergesellschaften (AITSC) gefragt, ob es im Sinne einer besseren Verwaltung möglich wäre, diese Dokumentation sozusagen „im Auftrag“ zu bekommen. Dies würde bedeuten, dass nach dem Laden des Schiffes die genaue Information vom Befüller im Auftrag des Absenders in die Dokumentation integriert werden könnte. Da dies nicht zwingend ist, schlägt die EBU vor, dass die vorgeschriebene Dokumentation entweder vom Befüller des Ladetanks oder vom Absender geliefert wird. Dies würde den verschiedenen Betroffenen eine gewisse Flexibilität einräumen.

Vorschlag

6. Um an den Ladeterminals jegliche Verzögerung zu vermeiden, möchte die EBU vorschlagen, den Absatz 1.4.3.3 1), der mit „bleibt offen“ heißt, zu ändern. Ein anderer Buchstabe könnte auch genutzt werden:

„1.4.3.3 Befüller

Im Rahmen des 1.4.1 hat der Befüller insbesondere folgende Pflichten:

Pflichten betreffend das Befüllen von Ladetanks:

„1) dem Beförderer die erforderlichen Angaben und Informationen und gegebenenfalls die erforderlichen Beförderungspapiere und Begleitpapiere (Genehmigungen, Zulassungen, Benachrichtigungen, Zeugnisse usw.) unter Berücksichtigung insbesondere der Vorschriften von Kapitel 5.4 der Tabellen des Teils 3 zu liefern;“

7. Das Wort „gegebenenfalls“ ermöglicht eine gewisse Flexibilität, da so die die gefährlichen Güter betreffenden Dokumente dem Beförderer entweder durch den Absender oder durch den Befüller geliefert werden können.