



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(15. Tagung, Genf, 24. bis 28. August 2009)
Punkt 4 (a) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER ANLAGEN ZUM ADN

Weitere Änderungsvorschläge Verantwortung für die Lieferung von Dokumentation

Eingereicht von der Europäischen Binnenschiffahrtsunion (EBU) ^{1 2}

1. Während der letzten Tagung des Sicherheitsausschusses hat die EBU das Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/3 präsentiert mit dem Antrag, Par.1.4.3.3 wie folgt zu ändern:

„1.4.3.3 Befüller

Im Rahmen des 1.4.1 hat der Befüller insbesondere folgende Pflichten:

Pflichten betreffend das Befüllen von Ladetanks:

„I) 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;“

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2009/41 verteilt.

² Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

2. Wie es im Bericht über die vierzehnte Tagung steht, wurde beschlossen, die Frage auf der nächsten Tagung weiter zu diskutieren, da der Antrag der EBU keine Unterstützung fand.

3. In der Praxis stößt man auf folgendes Problem: Insbesondere bei Gefahrgutbeförderungen in der Tankschiffahrt wird aus verschiedenen Gründen und (Fehl)Interpretationen die erforderliche 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 entladenen Ladetanks wird hinsichtlich der erforderlichen Beförderungspapiere der Schiffsführer als Absender angesehen;“

4. Um im Ladehafen Verzögerungen zu vermeiden, ist es notwendig zu diskutieren, ob es möglich wäre zu klären, wer spezifisch für die Lieferung der Beförderungspapiere verantwortlich ist. Bis heute sind die Schiffseigner gezwungen, sich die Dokumentation selbst zu besorgen, was zu zahlreichen Bußgeldern geführt hat. Die EBU möchte die Experten fragen, in welchem Maße das Problem der Dokumentation in der Tankschiffahrt auch in ihren Ländern besteht und welches ihre Meinung ist über eine Lösung diese wichtigen Problems.

5. Ein tieferer Einblick in andere Regelungen, die wie das ADN auf die UN-Modellvorschriften basieren, könnte bei der Diskussion dazu beitragen zu identifizieren, welcher generelle Gedanke hinter der spezifischen Verantwortung für die Beförderungspapiere steckt. Als Beispiel der "49 Code of Federal Regulations: § 171.1 Applicability of Hazardous Materials Regulations (HMR) to persons and functions.

"(b) *Pre-transportation functions*. Requirements in the HMR (Hazardous Materials Regulations) apply to each person **who offers** a hazardous material for transportation in commerce, causes a hazardous material to be transported in commerce, or transports a hazardous material in commerce and who performs or is responsible for performing a pre-transportation function, including each person performing pre-transportation functions under contract with any department, agency, or instrumentality of the executive, legislative, or judicial branch of the Federal government. Pre-transportation functions include, but are not limited to, the following: (1) Determining the hazard class of a hazardous material, (2) Selecting a hazardous materials packaging, (3) Filling a hazardous materials packaging, including a bulk packaging, (4) Securing a closure on a filled or partially filled hazardous materials package or container or on a package or container containing a residue of a hazardous material, (5) Marking a package to indicate that it contains a hazardous material, (6) Labeling a package to indicate that it contains a hazardous material, (7) Preparing a shipping paper, (8) Providing and maintaining emergency response information, (9) Reviewing a shipping paper to verify compliance with the HMR or international equivalents."

6. Im IMDG Code steht folgendes:

"Regulation 4 Documents: (2) The shipping papers prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, and in proper condition for carriage.

1.2 Definitions – Shipper: for the purpose of this Code, has the same meaning as consignor. Consignor: means any person, organization or government which **prepares** a consignment for transport."

7. Im Lichte dieser Erläuterungen wird der Sicherheitsausschuss gebeten, den Vorschlag der EBU wieder aufzugreifen.
