

WP.15/AC.2/16/INF.18 (German)

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on the Transport of Dangerous Goods
Joint Meeting of Experts on the Regulations annexed to the
European Agreement concerning the International Carriage
of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)
(ADN Safety Committee)

Sixteenth session
Geneva, 25-29 January 2010
Item 9 of the provisional agenda

OTHER BUSINESS

Inland water police

Submitted by the CCNR

On 6 and 7 October 2009 in Strasbourg, in the framework of the CCNR, a joint meeting was held of river police of the States members of the CCNR. Certain issues had a bearing on the ADN(R).

At the request of the Chairman of that group, Mr. CROO, Commissioner of Belgium to the CCNR, the extract of the report relating to ADN(R) is reproduced below.

Auszug von Dokument RP (09)m 47

B. Gefahrgutfragen

3.18 Vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung – F3-1

Der VORSITZENDE sieht 2 Fragestellungen:

- 1) Welche Ausrüstungen sind für die jeweils beförderten Stoffe notwendig?
- 2) Wie können die Mitarbeiter der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien die einschlägigen internationalen Standards, welche die Sichernausrüstungen beschreiben, erhalten oder einsehen?

Der VORSITZENDE stellt weiterhin fest, dass es nicht möglich ist, alle vorgeschriebenen Ausrüstungen in den Verordnungen zu beschreiben. Daher müssten die Polizeibehörden Wege finden, die einschlägigen internationalen Standards für ihre Mitarbeiter zu beschaffen.

3.19 Nutzung von Herkulestauen – NL3

Der VERTRETER der SCHWEIZERISCHEN POLIZEIBEHÖRDE stellt folgendes fest:

- Der Nachweis der Hersteller betrifft das komplette Seil, also den Stahl- und den Kunststoffanteil. Gesonderte Angaben für die einzelnen Bestandteile gibt es nicht.
- Die Elastizitäten der beiden Anteile sind unterschiedlich.
- Die schweizerischen Behörden gehen davon aus, dass die angegebene Bruchkraft auf den Eigenschaften des Stahldrahts beruht.

Der VORSITZENDE sieht zur Vermeidung von Unterschieden zwischen den Auffassungen der verschiedenen Behörden die Notwendigkeit, entweder das behördliche Vorgehen in den Niederlanden an die Praxis der anderen Länder anzupassen oder das ADN(R) entsprechend zu ändern.

Einige TEILNEHMER fordern, als Sicherheit für die Schifffahrtstreibenden eine eindeutige Rechtsgrundlage zu schaffen.

Der VORSITZENDE schlägt vor, dass interessierte Delegationen konkrete Vorschläge zur Änderung der Verordnungen vorlegen. Eventuell könnten diese prozentuelle Auf-/Abschläge bei den Abmessungen oder Bruchfestigkeiten enthalten.

3.20 Schriftliche Weisungen für neue Stoffklassen – F3-2

Die Herren CROO und FESSMANN erläutern, dass in das ADN(R) ein neues Gefahrenkriterium, nämlich Gefahren für die aquatische Umwelt, eingeführt wurde. Es gebe künftig nur noch eine einzige schriftliche Weisung für alle Stoffe. Das entsprechende Muster der schriftlichen Weisungen für den Straßenverkehr sei für die Binnenschifffahrt übernommen worden.

VERTRETER der DEUTSCHEN POLIZEIBEHÖRDEN weisen darauf hin, dass es mit dem neugefassten ADN(R) nicht mehr möglich ist,

- die beförderten Stoffe zu klassifizieren oder zumindest deren Klassifizierung nachzuvollziehen,
- festzustellen, welche Schutzausrüstungen für die jeweils transportierten Stoffe erforderlich sind,
- zu prüfen, ob ein Schiff überhaupt die Zulassung besitzt, einen an Bord befindlichen Stoff zu transportieren.

Herr FESSMANN stellt fest, dass nicht die Schiffsführer oder die Mitarbeiter der Wasserschutzpolizeien, sondern die Verloader oder Verwender der jeweiligen Stoffe diese unter Anwendung des Entscheidungsdiagramms im ADN(R) klassifizieren müssen.

Der VORSITZENDE weist darauf hin, dass das Entscheidungsdiagramm ein neues und nicht unumstrittenes Element des ADN(R) darstellt. Die Polizeibehörden sollten die jeweiligen nationalen Verordnungsgeber, also in Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung befragen, ob und gegebenenfalls wie die Mitarbeiter der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien das Entscheidungsdiagramm nutzen sollen.
