

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)

Thirty-second session

Geneva, 22 - 26 January 2018

Item 4 (c) of the provisional agenda

Implementation of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) interpretation of the Regulations annexed to ADN

22 January 2018

German

FRAGE ZUR AUSLEGUNG DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG:

Probleme mit der Ausstellung des Beförderungspapiers

Gemeinsam eingereicht durch die Europäische Binnenschifffahrts Union (EBU), ERSTU (European River Sea Transport Union) und die Europäische Schifferorganisation(ESO)

Problem

1. Die Sicherheitspflichten der Beteiligten sind im ADN Kapitel 1.4 festgelegt. In der Vergangenheit hat es verschiedene Änderungen und Ergänzungen bei den Beteiligten gegeben. Immer wieder gab es Veranlassung, über die Pflicht des Absenders aus 1.4.2.1.1 b) zu diskutieren.

1.4.2.1.1 b) lautet:

Der Absender ist verpflichtet, dem Beförderer in nachweisbarer Form die erforderlichen Angaben und Informationen und gegebenenfalls die erforderlichen Beförderungspapiere und Begleitpapiere (Genehmigungen, Zulassungen, Benachrichtigungen, Zeugnisse usw.) unter Berücksichtigung insbesondere der Vorschriften des Kapitels 5.4 und der Tabellen des Teils 3 zu liefern.

2. Die Diskussionen, Ergänzungen und Anpassungen haben keine ausreichende Wirkung erzielt. Es gibt nach wie vor Probleme bei der Ausstellung der Beförderungspapiere.

3. Ein Grund für dieses Problem kann sein, dass die Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten unterschiedlicher Natur sein können.

4. In den Diskussionen kommt erschwerend hinzu, dass Begrifflichkeiten in unterschiedlichen Rechtsbereichen jeweils eine andere Bedeutung haben können.

5. Dies führt gelegentlich dazu, dass Marktteilnehmer eine Position einnehmen, die von den im ADN gewollten und faktisch auch notwendigen Abläufen abweichen.

6. Wenig Probleme gibt es geben, wenn es genau einen Absender und genau einen Befrachter gibt. In einer solchen Konstellation sollte jeder Beteiligte seine Pflichten kennen.

7. Anders sieht die Situation aus, wenn mehrere Beteiligte in einer Kette operieren und der Transportauftrag von einem Beteiligten an den nächsten weitergegeben wird.

8. Das Binnenschifffahrtsgewerbe geht davon aus, dass durch einen einfachen Änderungsantrag derzeit nichts erreicht werden kann.

9. Das Binnenschifffahrtsgewerbe bittet aber um Kenntnisnahme und Kommentierung der nachfolgenden Punkte. Die Antworten des Sicherheitsausschusses könnten Eckpfeiler für die Argumentation in einer zukünftigen Diskussion sein und dazu beitragen, dass einzelne Ladungsbeteiligte die Verpflichtungen aus 1.4.2.1.1 b) nicht länger ablehnen.

Sachverhalt 1

10. Ein Schiff wird zum Beladen vorgelegt. Vor Beginn der Beladung soll die Prüfliste ADN nach 8.6.3 vom Schiffsführer und einem Beauftragten der Landanlage ausgefüllt werden. Dazu wird zunächst das zu ladende Produkt eingetragen. Des weiteren ist die Frage zu beantworten, ob das Schiff zur Beförderung der Ladung zugelassen ist. Diese Frage ist vom Schiff und von der Ladestelle zu beantworten.

Frage 1

Stimmt der Sicherheitsausschuss zu, dass die Landanlage diese Frage nur beantworten kann, wenn sie über Kenntnisse der zu verladenden Produkte verfügt ?

11. Nach Auffassung der Binnenschifffahrtsverbände wäre es überaus ungewöhnlich, wenn eine Ladestelle ohne einen entsprechenden Auftrag ein eingelagertes Produkt an ein Binnenschiff abgibt.

12. Wenn es einen solchen Auftrag gibt, sollte es möglich sein, in diesen Auftrag Informationen gem. 1.4.2.1.1.b aufzunehmen.

Sachverhalt 2

13. Vor der Ausführung eines Transportes wurde dieser Auftrag in einer Kette mehrmals von einem Unternehmen an ein anderes Unternehmen weitergegeben. Dem ausführenden Unternehmen wurde kein Beförderungspapier mitgegeben.

14. Bei einer Kontrolle des ausführenden Schiffs wurde der Sachverhalt festgestellt. Der Absender erhielt eine Busse. Eine weitere Strafverfolgung fand nicht statt.

Frage 2

Kann es richtig sein, dass in diesem Fall nur einem Unternehmen ein Fehler vorgeworfen wird ?
