

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(34. Tagung, Genf, 21. bis 25. Januar 2019)  
Punkt 5 b) zur vorläufigen Tagesordnung  
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung:  
Weitere Vorschläge**

## **Vorschläge für das Anpassen von Verweisen auf das CEVNI im ADN**

**Eingereicht von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

### **I. Einleitung**

1. Das Sekretariat der ZKR möchte den ADN Sicherheitsausschuss auf die unterschiedlichen Arten der Verweise auf den CEVNI im ADN hinweisen und vorschlagen, diese zu Harmonisieren und dabei den rechtlichen Charakter des CEVNI entsprechend zu würdigen.

### **II. Hintergrund**

2. Das ADN enthält an 9 Stellen Verweise auf den CEVNI (siehe hierzu auch Anlage 1). Das ZKR Sekretariat ist der Auffassung, dass es erforderlich ist, diese Verweise im Einzelnen inhaltlich zu prüfen und ggf. anzupassen, um rechtliche Widersprüche zwischen dem CEVNI und den Polizeivorschriften zu vermeiden.

3. Das ZKR Sekretariat hat diese Prüfung durchgeführt und dabei besonders berücksichtigt, dass es sich beim CEVNI um keinen internationalen Vertrag sowie keine aus einem internationalen Vertrag resultierende Verordnung handelt. Stattdessen handelt es sich beim CEVNI um einen unverbindlichen Mustertext für Polizeivorschriften, welcher durch eine UNECE-Resolution den Mitgliedsstaaten empfohlen werde. So kann das CEVNI zum Beispiel nicht zu den „örtlichen, regionalen oder internationalen Vorschriften, die generell für die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen gelten“ (siehe auch Unterabschnitt 1.1.4.6 ADN) gezählt werden.

4. Der rechtliche Status eines Mustertextes muss daher bei einem Verweis im ADN berücksichtigt werden. Eine Verwendung wie zum Beispiel in Absatz 7.1.5.0.1 ist formalrechtlich nicht korrekt, da sich aus dem CEVNI selbst keine Verpflichtungen ergeben, sondern lediglich aus den jeweiligen Polizeiverordnungen.

„7.1.5.0.1

Schiffe, welche die in Kapitel 3.2 Tabelle A aufgeführten gefährlichen Güter befördern, müssen die in der Spalte (12) dieser Tabelle angegebene Bezeichnung gemäß Kapitel 3 des CEVNI führen.“

5. Zur Vermeidung von Widersprüchen zwischen den örtlichen, regionalen oder internationalen Vorschriften, wie zum Beispiel den Polizeiverordnungen, und dem CEVNI sollte daher grundsätzlich zuerst auf die örtlichen, regionalen oder internationalen geltenden Vorschriften verwiesen werden. Falls keine örtlichen, regionalen oder internationalen Vorschriften anwendbar sind, können die entsprechenden Regelungen des CEVNI hilfsweise an deren Stelle treten.

### **III. Vorschläge**

6. Das ZKR Sekretariat schlägt daher folgende Änderungen vor (Siehe hierzu auch Anlage 1).

7. Der ADN Sicherheitsausschuss wird gebeten, diese Vorschläge bei seiner nächsten Sitzung zu Beraten.

## Anlage 1

### Fundstellen im ADN und Änderungsvorschläge

#### Kapitel 1.2 Begriffsbestimmungen

*CEVNI*: Europäischer Binnenwasserstraßen-Code (Code Européen des Voies de Navigation Intérieure).

*Schiffsführer*: Eine Person im Sinne des § 1.02 des Europäischen Binnenwasserstraßen-Codes (CEVNI).

#### Kapitel 7.1

##### **7.1.5.0.1**

Schiffe, welche die in Kapitel 3.2 Tabelle A aufgeführten gefährlichen Güter befördern, müssen die in der Spalte (12) dieser Tabelle angegebene Bezeichnung gemäß den örtlichen, regionalen oder internationalen Polizeivorschriften oder sofern diese nicht in anwendbar sind Kapitel 3 des CEVNI führen.

##### **7.1.5.0.5**

Abweichend von Absatz 7.1.5.0.1 und gemäß den örtlichen, regionalen oder internationalen Polizeivorschriften oder sofern diese nicht anwendbar sind gemäß den Fußnoten zu § 3.14 des CEVNI kann die zuständige Behörde zulassen, dass anstelle der Bezeichnung nach Absatz 7.1.5.0.1 Seeschiffe, die nur zeitweilig in Binnenschifffahrtszonen im Gebiet dieser Vertragspartei verkehren, die Nacht- und Tagbezeichnung verwenden, die in den vom Sicherheitsausschuss der IMO angenommenen Empfehlungen für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Ladungen und vergleichbarer Handlungen in Hafengebieten vorgeschrieben sind (bei Nacht ein von allen Seiten sichtbares festes rotes Licht und bei Tag die Flagge „B“ des internationalen Zeichencodes). Die Vertragspartei, die eine solche zeitweilige Abweichung erteilt hat, informiert hierüber den Exekutiv-Sekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), der sie dem Verwaltungsausschuss zur Kenntnis bringt.

#### Kapitel 7.2

##### **7.2.5.0.1**

Schiffe, welche die in Kapitel 3.2 Tabelle C aufgeführten Stoffe befördern, müssen die in der Spalte (19) angegebene Anzahl blauer Kegel oder blauer Lichter gemäß den örtlichen, regionalen oder internationalen Polizeivorschriften oder sofern diese nicht anwendbar sind gemäß CEVNI führen. Wenn auf Grund der beförderten Ladung keine blauen Kegel/Lichter erforderlich sind, aber die Konzentration an entzündbaren oder giftigen Gasen und Dämpfen innerhalb der Ladetanks, über 20 % der UEG der letzten Ladung, für welche diese Bezeichnung notwendig war, liegt oder die national zulässigen Expositionsgrenzwerte überschreitet, wird die Anzahl der blauen Kegel oder blauen Lichter von der letzten bezeichnungspflichtigen Ladung bestimmt.

### **7.2.5.0.3**

Abweichend von Absatz 7.2.5.0.1 und gemäß den örtlichen, regionalen oder internationalen Polizeivorschriften oder sofern diese nicht in anwendbar sind gemäß den Fußnoten zu § 3.14 des CEVNI kann die zuständige Behörde zulassen, dass anstelle der Bezeichnung nach Absatz 7.2.5.0.1 Seeschiffe, die nur zeitweilig in Binnenschifffahrtszonen im Gebiet dieser Vertragspartei verkehren, die Nacht- und Tagbezeichnung verwenden, die in den vom Sicherheitsausschuss der IMO angenommenen Empfehlungen für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Ladungen und vergleichbarer Handlungen in Hafengebieten vorgeschrieben sind (bei Nacht ein von allen Seiten sichtbares festes rotes Licht und bei Tag die Flagge „B“ des internationalen Zeichencodes) angenommen worden sind. Die Vertragspartei, die eine solche zeitweilige Abweichung erteilt hat, informiert hierüber den Exekutiv-Sekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nation für Europa (UNECE), der sie dem Verwaltungsausschuss zur Kenntnis bringt.

## **Kapitel 8.1**

### **8.1.2.6**

Für Trockengüter-Schubleichter, die keine gefährlichen Güter befördern, ist das Mitführen des Zulassungszeugnisses nicht erforderlich, sofern die Tafel nach einem Muster der örtlichen, regionalen oder internationalen Polizeivorschriften oder sofern diese nicht anwendbar sind gemäß § 1.10 Nr. 5 des CEVNI in gleichen Schriftzeichen durch folgende Angaben ergänzt wird:

Nr. des Zulassungszeugnisses: ...

Ausgestellt durch: ...

Gültig bis: ...

Das Zulassungszeugnis und die Anlage gemäß Absatz 1.16.1.4 sind in diesem Falle beim Eigner des Schubleichters aufzubewahren.

Die Übereinstimmung der auf der Tafel vermerkten Angaben mit denjenigen des Zulassungszeugnisses muss durch eine zuständige Behörde festgestellt und deren Zeichen auf der Tafel eingeschlagen werden.

### **8.1.2.7**

Für Trockengüter- oder Tankschubleichter, die gefährliche Güter befördern, ist das Mitführen des Zulassungszeugnisses nicht erforderlich, sofern die Tafel nach einem Muster der örtlichen, regionalen oder internationalen Polizeivorschriften oder sofern diese nicht anwendbar sind gemäß § 1.10 Nr. 5 des CEVNI durch eine zweite Metall- oder Kunststofftafel mit einer fotooptischen Kopie des gesamten Zulassungszeugnisses ergänzt wird. Eine fotooptische Kopie der Anlage gemäß Absatz 1.16.1.4 ist nicht erforderlich.

Das Zulassungszeugnis und die Anlage gemäß Absatz 1.16.1.4 sind in diesem Fall beim Eigner des Schubleichters aufzubewahren.

Die Übereinstimmung der Kopie auf der Tafel mit dem Zulassungszeugnis muss durch eine zuständige Behörde festgestellt und deren Zeichen auf der Tafel eingeschlagen werden.

## **Kapitel 8.2**

### **8.2.2.7.1.6**

Die zuständige Behörde oder eine von dieser bestimmte Prüfungsstelle muss jede Prüfung beaufsichtigen. Jegliche Manipulation und Täuschung muss weitestgehend ausgeschlossen sein. Eine Authentifizierung des Teilnehmers muss sichergestellt sein.

Bei der schriftlichen Prüfung ist die Verwendung von Unterlagen mit Ausnahme von Texten der Gefahrgutverordnungen und des CEVNI oder darauf beruhender Polizeiverordnungen nicht zugelassen. Nicht programmierbare Taschenrechner sind bei Aufbaukursen erlaubt, sie sind von der zuständigen Behörde oder durch die von ihr bestimmte Prüfungsstelle zur Verfügung zu stellen.

Die Prüfungsunterlagen (Fragen und Antworten) müssen durch einen Ausdruck oder elektronisch als Datei erfasst und aufbewahrt werden.

## **Kapitel 8.6**

8.6.2 Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN gemäß Unterabschnitt 8.2.1.2, 8.2.1.5 oder 8.2.1.7

\*\* Das für Schifffahrt im internationalen Verkehr verwendete Unterscheidungszeichen (CEVNI – Anlage I).

\*\*\*