

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(44. Tagung, Genf, 26. – 30. August 2024)
Punkt 4 b) der vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten
Verordnung: Weitere Änderungsvorschläge**

Änderungsvorschläge bezüglich des Verweises auf das Übereinkommen über sichere Container und des IMDG-Codes

Vorgelegt von Belgien * **

Einleitung

1. Es kommt regelmäßig vor, dass ein von einem Seeschiff entladener beschädigter Container in einem Terminal im Hafen Antwerpen oder Zeebrugge landet. Grundsätzlich ist es nicht erlaubt, solche Container ohne Genehmigung der zuständigen Behörde ins Hinterland zu transportieren. Die dem ADR (oder RID) beigefügte Verordnung enthält Bestimmungen, die sich auf das Übereinkommen über sichere Container (CSC) beziehen, während das ADN keine derartigen Bestimmungen enthält. Es wird lediglich auf die Begriffsbestimmung des CSC in Abschnitt 1.2.1 ADN verwiesen. Dies macht es schwierig, sich auf eine Rechtsgrundlage zu stützen, welche die Beförderung eines beschädigten Containers mit gefährlichen Gütern auf einem Binnenschiff erlaubt. Außerdem ist im ADN nicht eindeutig festgelegt, dass ein solcher Container die Anforderungen des CSC erfüllen muss.

Problembeschreibung

2. Die dem ADR (oder RID) beigefügte Verordnung enthält in Abschnitt 7.1.3 eine Vorschrift, die eine Verpflichtung zur Erfüllung der Anforderungen des CSC vorsieht:

„Großcontainer, ortsbewegliche Tanks, MEGC und Tankcontainer, die unter die Definition „Container“ des CSC in der jeweils geänderten Fassung oder der von der UIC veröffentlichten IRS 50591 („Wechselbehälter für den horizontalen Umschlag – Technische Bedingungen für den Einsatz im internationalen Verkehr“)¹⁾ und IRS 50592 („Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen“)²⁾ fallen, dürfen für die Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn der Großcontainer oder der Rahmen des ortsbeweglichen Tanks, des MEGC oder des Tankcontainers den Bestimmungen des CSC oder den Bestimmungen der IRS 50591 und IRS 50592 der UIC entspricht.“.

* Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/56 verteilt.

** A/78/6 (Kap. 20) Tabelle 20.5

Ähnliche Bestimmungen finden sich in den Kapiteln 6.7, 6.9 und 6.11 des ADR, und in Kapitel 6.1 der dem ADN beigefügten Verordnung wird eindeutig auf die jeweiligen Kapitel des ADR verwiesen, allerdings nur in Bezug auf Bau und Prüfung und nicht für die betriebliche Verwendung in Teil 7.

3. Auch der Internationale Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) (Änderung 41-22) enthält in Unterabschnitt 7.3.2.2 einen eindeutigen Verweis auf das CSC:

„Die anwendbaren Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) von 1972 in der jeweils geltenden Fassung sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, bei der Verwendung von Güterbeförderungseinheiten, die „Container“ im Sinne dieses Übereinkommens sind, zu befolgen.“.

Unterabschnitt 7.3.2.3 des IMDG-Codes sieht sogar die Möglichkeit einer Abweichung vom CSC vor:

„Das Internationale Übereinkommen über sichere Container gilt nicht für Offshore-Container, die auf See umgeladen werden. Bei der Auslegung und Prüfung von Offshore-Containern müssen die dynamischen Kräfte berücksichtigt werden, die beim Heben sowie beim Aufprall auftreten können, wenn ein Container bei schlechtem Wetter und rauer See umgeladen wird. Die Anforderungen für diese Container sind von der zuständigen Zulassungsbehörde festzulegen. Solche Bestimmungen sollen auf MSC/Circ.860 „Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas“ beruhen. Das Sicherheits-Zulassungsschild dieser Container ist mit dem Ausdruck „OFFSHORE-CONTAINER“ deutlich zu kennzeichnen.“.

4. Kapitel 7.1 der dem ADN beigefügten Verordnung enthält keinen Verweis auf das CSC und auch Teil 4 enthält keinen eindeutigen Verweis auf Abschnitt 7.1.3 des ADR (oder RID). Wenn die dem ADN beigefügte Verordnung keine Bestimmungen enthält, besteht für die zuständige Behörde keine Möglichkeit, eine Abweichung nach einem der genannten Vorschriften zu gewähren.

5. Die belgische Delegation stellt ferner fest, dass in Abschnitt 4.1.4 nur auf das ADR/RID, nicht aber auf Teil 6 des IMDG-Codes verwiesen wird:

„Es dürfen nur Verpackungen und Tanks verwendet werden, die den Vorschriften des Teils 6 des ADR oder RID entsprechen.“.

6. In Kapitel 6.1 Abschnitt 6.1.2 des ADN wird auf Kapitel 6.7 oder ggf. Kapitel 6.9 des IMDG-Codes verwiesen. In Kapitel 6.9 geht es jedoch um Schüttgut-Container (BK1/BK2/BK3) und nicht um ortsbewegliche Tanks. Die belgische Delegation weist ferner darauf hin, dass in Kapitel 6.10 des IMDG-Codes kein Hinweis auf die Vorschriften für die Auslegung, den Bau und die Prüfung ortsbeweglicher Tanks enthalten ist, deren Tankkörper aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) hergestellt sind.

„Ortsbewegliche Tanks dürfen auch den Vorschriften des Kapitels 6.7 oder gegebenenfalls des Kapitels 6.9 des IMDG-Codes entsprechen.“.

Änderungsvorschläge

7. Die belgische Delegation schlägt vor, einen Unterabschnitt 7.1.3.2 hinzuzufügen und die offen gelassenen Unterabschnitte wie folgt zu ändern (Änderungen sind fettgedruckt, gestrichener Text ist durchgestrichen):

~~7.1.3.2~~

7.1.3.14 ~~_____~~ (bleibt offen)

7.1.3.2 Großcontainer, ortsbewegliche Tanks, MEGC und Tankcontainer, die unter die Definition „Container“ des CSC (1972) in der jeweils geänderten Fassung oder der von der UIC veröffentlichten IRS 50591 („Wechselbehälter für den horizontalen Umschlag – Technische Bedingungen für den Einsatz im internationalen Verkehr“)¹⁾ und IRS 50592 („Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen“)²⁾ fallen, dürfen für die Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn der Großcontainer oder der Rahmen des ortsbeweglichen Tanks, des MEGC oder des Tankcontainers den Bestimmungen des CSC oder den Bestimmungen der IRS 50591 und IRS 50592 der UIC entspricht.

7.1.3.3 –

7.1.3.14 (bleibt offen)

Zusätzlich schlägt sie vor, am Ende der Seite die folgenden zwei Fußnoten ¹ und ² hinzuzufügen:

¹⁾ **Erste Fassung der ab 1. Juni 2020 geltenden IRS (International Railway Solution).**

²⁾ **Zweite Fassung der ab 1. Dezember 2020 geltenden IRS (International Railway Solution).**

8. Ferer schlägt die belgische Delegation vor, Abschnitt 4.1.4 wie folgt zu ändern (Änderungen sind fettgedruckt und unterstrichen, gestrichener Text ist durchgestrichen):

4.1.4 Es dürfen nur Verpackungen und Tanks verwendet werden, die den Vorschriften des Teils 6 des ADR, ~~oder des RID~~ **oder des IMDG-Codes** entsprechen.

9. Schließlich schlägt die belgische Delegation vor, Abschnitt 6.1.2 wie folgt zu ändern (Änderungen sind fettgedruckt und unterstrichen, gestrichener Text ist durchgestrichen):

6.1.2 Ortsbewegliche Tanks **und MEGC** dürfen auch den Vorschriften des Kapitels 6.7 ~~oder gegebenenfalls~~ **des IMDG-Codes entsprechen. Schüttgut-Container dürfen auch den Vorschriften** des Kapitels 6.9 des IMDG-Codes entsprechen. **Ortsbewegliche Tanks, deren Tankkörper aus faserverstärktem Kunststoff (FVK) hergestellt sind, dürfen auch den Vorschriften des Kapitels 6.10 des IMDG-Codes entsprechen.**

Begründung

10. Die belgische Delegation ist der Ansicht, dass eine einfache Definition des CSC-Übereinkommens als Rechtsgrundlage für die Verwendung von Containern bei der Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenschiffen nicht ausreicht. Daher sollten die Bestimmungen in Kapitel 7 der dem ADN beigefügten Verordnung aufgenommen werden.

11. Die belgische Delegation verweist auch auf die folgenden Ziele für nachhaltige Entwicklung:

- Ziel 3: *Gute Gesundheit und Wohlbefinden*, da wir die Gesundheitsrisiken von Gefahrstoffen verringern können;
- Ziel 8: *Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum*, da durch die Beseitigung des rechtlichen Hindernisses eine sicherere Arbeitsumgebung geschaffen werden kann.

Zu ergreifende Maßnahme

12. Der ADN-Sicherheitsausschuss wird gebeten, die Änderungsvorschläge in den Absätzen 7 bis 9 zu prüfen und die aus seiner Sicht notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.
