

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)<sup>1</sup>  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)<sup>2</sup>  
(13. Tagung, Genf, 17.-18. Juni 2008)  
Punkt 4 zur vorläufigen Tagesordnung

## **ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ZUR DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG**

### Kapitel 5.4 Abschnitt 5.4.3 und weitere betroffene Abschnitte Schriftliche Weisungen

#### Mitteilung Belgiens und der Schweiz<sup>3 4</sup>

---

<sup>1</sup> Diese Sitzung ist gemeinsam von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt organisiert.

<sup>2</sup> Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2008/17 verteilt.

<sup>3</sup> Die gemeinsame Expertentagung ist zusammen von der Wirtschaftskommission für Europa und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingesetzt worden, nachdem sie hierzu von der Diplomatischen Konferenz zur Annahme eines Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) mit Beschluss vom 25. Mai 2000 aufgefordert worden sind. Dieser Beschluss bestimmt, dass bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens die Gemeinsame Expertentagung an die Stelle des Sicherheitsausschusses nach Artikel 18 des ADN tritt. Da das ADN am 29. Februar 2008 in Kraft getreten ist, nimmt die Gemeinsame Expertentagung künftig die Funktionen des Sicherheitsausschusses wahr.

<sup>4</sup> Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

### ZUSAMMENFASSUNG

Analytische Zusammenfassung: Die Harmonisierung der Vorschriften für die Binnenschifffahrt in Abschnitt 5.3.4 mit denen für die Strasse darf nicht zu Lasten der Sicherheit bei der Beförderung von gefährlichen Massengütern mit Schiffen gehen.

Zu treffende Maßnahme: 5.4.3 so ändern, dass die vielfach grosse Zahl der erforderlichen schriftlichen Weisungen bei einer Beförderung im kombinierten Verkehr auch in der Binnenschifffahrt reduziert werden kann ohne die Sicherheit bei Massengutbeförderungen herabzusetzen.

### Einleitung

1. Für die 12. Sitzung der UNECE-WP.15/AC.2 hatte Deutschland ein informelles Papier zum Thema „Fortentwicklung der Vorschriften für schriftliche Weisungen“ (WP.15/AC.2/12/INF.8) eingebracht. In der Folge hat Deutschland im Rahmen der Arbeiten bei der ZKR beantragt die Vorschriften für schriftliche Weisungen für die Binnenschifffahrt den neuen Vorschriften für die Strasse (ADR 2009) weitgehend anzugleichen. Diesem Antrag konnte nicht von allen ZKR-Mitgliedstaaten vollständig gefolgt werden. Es ist darauf hingewiesen worden, dass mit einer Übernahme der Vorschriften für die Strasse vor allem bei der Beförderung von gefährlichen Massengütern in loser Schüttung in Trockengüterschiffen und von Flüssigkeiten in Tankschiffen das Sicherheitsniveau gesenkt würde. Den Schiffsbesatzungen würden die für das Verhalten in Notsituationen möglicherweise lebenswichtigen Informationen nicht mehr in ausreichendem Masse zur Verfügung stehen.

2. Es wird vorgeschlagen, die heutigen Vorschriften für die Beförderung von gefährlichen Massengütern unverändert zu belassen. Es soll aber eine Möglichkeit geschaffen werden, damit auch in der Binnenschifffahrt die vielfach große Zahl der erforderlichen schriftlichen Weisungen bei einer Beförderung im kombinierten Verkehr reduziert werden kann.

3. Die Texte lauten zur Zeit wie folgt:

Texte zu schriftlichen Weisungen in 5.4.3 und dazu in 1.1.4, 1.4.2, 1.4.3, 8.1.2 und 8.1.5

**Vorschlag (Basis ADN 2007 und Vorschlag der Regierung Deutschlands CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2008/16)**

4. Es wird vorgeschlagen, die Texte entsprechend der Anlage zu ändern. Die Änderungen werden im Änderungsmodus hervorgehoben. Der Text 5.3.4.9 basiert auf dem Vorschlag Deutschlands, die übrigen Texte stammen aus dem ADN 2007 (ADN 2007). Der besseren Verständlichkeit halber werden zum Teil auch Texte wiedergegeben die nicht zu ändern sind.

### Begründung

5. Dieser Vorschlag hat zum Ziel, die Vorschriften soweit wie möglich mit den Vorschriften der Strasse zu harmonisieren dabei aber auf die Besonderheiten und die Sicherheit der Binnenschifffahrt angemessen Rücksicht zu nehmen. Bei den schriftlichen Weisungen ist aus sicherheitstechnischen Gründen zwischen solchen für verpackte gefährliche Güter (Containertransporte, kombinierter Verkehr) und zwischen Beförderungen von Massengütern in Trockengüter- oder Tankschiffen zu unterscheiden.

6. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen dass:
- a) das Sicherheitsniveau nicht aus Harmonisierungsgründen oder aus wirtschaftlichen Interessen abgesenkt werden darf;
  - b) bisher zu den bestehenden Regelungen in der Binnenschifffahrt, vor allem in der Beförderung von Massengütern, keine Probleme vom betroffenen Binnenschiffahrtsgewerbe bekannt sind;
  - c) für das Verhalten in Notsituationen der Schiffsbesatzung praxisgerechte lebenswichtige Informationen zur Verfügung stehen müssen;
  - d) die schriftlichen Weisungen Angaben über spezifisch für bestimmte gefährliche Güter erforderliche Materialien und Ausrüstungsgegenstände enthalten und dass diese vom Absender bereitgestellt und dem Beförderer mitgegeben werden müssen;
  - e) auch das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) im Zusammenhang mit den schriftlichen Weisungen berücksichtigt werden muss. Nach dessen Art. 7 Nr. 1 gilt:

#### **Gefährliche oder umweltschädliche Güter**

1. Sollen gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden, so hat der Absender den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den Angaben nach Artikel 6 Absatz 2 auf die den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmassnahmen schriftlich und deutlich hinzuweisen.
- f) dass schriftliche Weisungen seit einigen Jahren vorgeschrieben sind und dass genügend Möglichkeiten zu deren unproblematischer Beschaffung vorhanden sind.

### **ADNR / ADN 2009**

#### **Änderungsvorschlag Belgiens und der Schweiz**

##### **5.4.3 Schriftliche Weisungen**

##### **5.4.3.1** Für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, die sich während der Beförderung ereignen können, sind im Steuerhaus an leicht zugänglicher Stelle schriftliche Weisungen mitzuführen.

Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in Versandstücken<sup>1</sup> müssen die schriftlichen Weisungen und deren Anwendung den Vorschriften nach 5.4.3.9 oder den folgenden Vorschriften bis einschliesslich 5.3.4.8 entsprechen.

Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in loser Schüttung und in Tankschiffen sind dem Schiffsführer ... (Rest unverändert)

---

<sup>1</sup> Gemäß 1.2.1 fallen unter den Begriff der Versandstücke an Bord von Schiffen auch Container

5.4.3.2 unverändert

5.4.3.3 unverändert

5.4.3.4 An Bord von Bilgenentölungsbooten ist es nicht erforderlich, dass die Weisungen im Steuerhaus leicht auffindbar aufbewahrt werden

(Alternative: An Bord von Bilgenentölungsbooten müssen keine schriftlichen Weisungen mitgeführt werden).

5.4.3.5 unverändert

5.4.3.6 unverändert

5.4.3.7 unverändert

5.4.3.8 unverändert

5.4.3.9.1 Bei der Beförderung von Versandstücken<sup>1</sup> sind vom Beförderer spätestens zum Zeitpunkt des Verladens der gefährlichen Güter schriftliche Weisungen in einer Sprache (in Sprachen), die jedes Mitglied der Besatzung lesen und verstehen kann, bereitzustellen. Der Schiffsführer hat darauf zu achten, dass jedes ~~betreffende~~ Mitglied der Besatzung die Weisungen versteht und in der Lage ist, diese richtig anzuwenden.

Vor Antritt der Fahrt müssen sich die Mitglieder der Besatzung selbst über die geladenen gefährlichen Güter informieren und die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem Unfall oder Notfall zu ergreifenden Maßnahmen einsehen.

Die schriftlichen Weisungen müssen hinsichtlich ihrer Form und ihres Inhalts dem folgenden vierseitigen Muster entsprechen.

---

<sup>1</sup> Gemäss 1.2.1 fallen unter den Begriff der Versandstücke an Bord von Schiffen auch Container

## SCHRIFTLICHE WEISUNGEN

### Maßnahmen bei einem Unfall oder Zwischenfall

Bei einem Unfall oder Zwischenfall, der sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Mitglieder der Besatzung folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können:

- Alle an Bord befindlichen anderen Personen über die Notsituation verständigen und soweit möglich aus der Gefahrenzone retten. Andere Schiffe in unmittelbarer Nähe warnen.
- die im Rahmen der Meldepflicht zuständige Stelle verständigen und dabei soviel wie möglich Informationen über den Unfall oder Zwischenfall, die betroffenen Stoffe und den Ort liefern;
- sich aus der unmittelbaren Gefahrenzone entfernen und die Weisungen der Meldestelle oder Notfalldienste befolgen;
- Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen und keine elektrische Ausrüstung ein- oder ausschalten sofern sie nicht vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ ist und nicht als Hilfemaßnahme dient;
- Beförderungspapiere und Stauplan bei der Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten;
- nicht in ausgelaufene Stoffe treten oder berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufhalten in der dem Wind zugewandten Seite vermeiden;
- sofern dies gefahrlos möglich ist, können Feuerlöscher verwendet werden, um kleine Brände/Brandquellen zu bekämpfen;
- sofern dies gefahrlos möglich ist, können Entstehungsbrände im geschützten Bereich von Mitgliedern der Besatzung bekämpft werden;
- sofern dies gefahrlos möglich ist und nicht dadurch das ganze Schiffe gefährdet wird, geeignete Mittel verwenden, um den Eintrag von Stoffen in Gewässer zu verhindern und um ausgetretene Stoffe einzudämmen;
- falls erforderlich und gefahrlos möglich, ist das Schiff gegen Abtreiben zu sichern;
- kontaminierte Kleidung und gebrauchte kontaminierte Schutzausrüstung ausziehen und Körper mit geeigneten Mitteln reinigen.
- [die den Gefahrennummern aller betroffenen Güter in der nachfolgenden Tabelle zugeordneten zusätzlichen Hinweise beachten. Die Gefahrennummern entsprechen bei der Beförderung in Versandstücken der Nummer der Gefahrezettelmuster.]

<b>Zusätzliche Hinweise für die Mitglieder der Besatzung über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen</b>		
<b>Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren</b>	<b>Gefahreigenschaften</b>	<b>Zusätzliche Hinweise</b>
(1)	(2)	(3)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1 1.5 1.6	Kann eine Reihe von Eigenschaften und Auswirkungen wie Massendetonation, Splitterwirkung, starker Brand/Wärmefluss, Bildung von hellem Licht, Lärm oder Rauch. Schlagempfindlich und/oder stoßempfindlich und/oder wärmeempfindlich.	Schiff in freies Wasser bringen. Schutz abseits von Fenstern suchen.
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1.4	Leichte Explosions- und Brandgefahr.	Schutz suchen.
Entzündbare Gase  2.1	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Kann unter Druck stehen. Erstickungsgefahr. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitze einwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten. Öffnungen zu den Laderäumen schließen.
Nicht entzündbare, nicht giftige Gase  2.2	Erstickungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitze einwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten. Öffnungen zu den Laderäumen schließen.
Giftige Gase  2.3	Vergiftungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitze einwirkung explodieren.	Fluchtgerät verwenden. Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten. Öffnungen zu den Laderäumen schließen.
Entzündbare flüssige Stoffe  3	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Umschließungen können unter Hitze einwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten. Eintrag auslaufender Stoffe ins Gewässer verhindern soweit keine Gefahr für Personen und Schiff.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive Stoffe  4.1	Brandgefahr. Entzündbar oder brennbar, kann sich bei Hitze, Funken oder Flammen entzünden. Kann selbstzersetzliche Stoffe enthalten, die unter Einwirkung von Hitze, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen. Umschließungen können unter Hitze einwirkung explodieren.	Eintrag auslaufender Stoffe ins Gewässer verhindern soweit keine Gefahr für Personen und Schiff.
Selbstentzündliche Stoffe  4.2	Gefahr der Selbstentzündung bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut. Kann heftig mit Wasser reagieren.	
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln  4.3	Bei Kontakt mit Wasser Brand- und Explosionsgefahr.	Ausgetretene Stoffe sollten durch Abdecken trocken gehalten werden.

Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe  5.1	Zünd- und Explosionsgefahr. Gefahr heftiger Reaktion bei Kontakt mit entzündbaren Stoffen.	Vermischen mit entzündbaren oder brennbaren Stoffen (z.B. Sägespäne) vermeiden.
Organische Peroxide  5.2	Gefahr exothermer Zersetzung bei erhöhten Temperaturen, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), Reibung oder Stößen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen.	Vermischen mit entzündbaren oder brennbaren Stoffen (z.B. Sägespäne) vermeiden.
Giftige Stoffe  6.1	Vergiftungsgefahr. Gefahr für Gewässer.	Fluchtgerät verwenden. Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten. Öffnungen zu den Laderäumen schließen.
Ansteckungsgefährliche Stoffe  6.2	Ansteckungsgefahr. Gefahr für Gewässer.	
Radioaktive Stoffe  7A 7B 7C 7D	Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.	Expositionszeit beschränken.
Spaltbare Stoffe  7E	Gefahr nuklearer Kettenreaktion.	
Ätzende Stoffe  8	Verätzungsgefahr. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Gefahr für Gewässer.	Eintrag auslaufender Stoffe ins Gewässer verhindern soweit keine Gefahr für Personen und Schiff.
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände  9	Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Gefahr für Gewässer.	Eintrag auslaufender Stoffe ins Gewässer verhindern soweit keine Gefahr für Personen und Schiff.

- Bem.** 1. Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei gemischten Ladungen muss jede anwendbare Eintragung beachtet werden.
2. Die oben angegebenen zusätzlichen Hinweise können angepasst werden, um die Klassen der zu befördernden gefährlichen Güter und die Beförderungsmittel wiederzugeben.
3. siehe auch Eintrag im Beförderungspapier und Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte 5

**Ausrüstung für den persönlichen und allgemeinen Schutz  
für die Durchführung allgemeiner und gefahrenspezifischer Notfallmaßnahmen,  
die sich gemäß Abschnitt 8.1.5 des ADN(R) an Bord des Schiffes befinden muss**

Die in Kapitel 3.2, Tabelle A, Spalte 9 geforderte Ausrüstung muss sich für alle im Beförderungspapier aufgeführte Gefahren an Bord des Schiffes befinden.

**Änderungen in weiteren Abschnitten:**

1.1.4.2.2 Wenn der Beförderung eine Seebeförderung folgt oder vorausgeht, dürfen anstelle der schriftlichen Weisungen nach 8.1.2.1 in Verbindung mit 5.4.3 auch die Kopien der zutreffenden EmS Tafeln gemäß IMDG-Code verwendet werden. Jedoch müssen die im ADN(R) vorgeschriebenen zusätzlichen Informationen hinzugefügt oder an die zutreffende Stelle eingetragen werden.

1.4.2.1.1 unverändert

1.4.2.2.1 unverändert

1.4.3.1.1 unverändert

**1.4.3.3 *Befüller***

*Pflichten betreffend das Befüllen von Ladetanks:*

Der Befüller:

- 1) hat die in den schriftlichen Weisungen geforderten zusätzlichen Materialien und zusätzliche Schutzausrüstung dem Schiffsführer mitzugeben;

*Pflichten betreffend das Befüllen von Schiffen mit gefährlichen Gütern in loser Schüttung:*

Der Befüller:

- v) hat die in den schriftlichen Weisungen geforderten zusätzlichen Materialien und zusätzliche Schutzausrüstung dem Schiffsführer mitzugeben;

**8.1.2.4** [Die schriftlichen Weisungen nach 5.4.3 müssen vor dem Beladen oder Befüllen dem Schiffsführer übergeben werden. Sie sind im Steuerhaus so aufzubewahren, dass sie leicht auffindbar sind.

Die Beförderungspapiere müssen an Bord von Trockengüterschiffen vor dem Beladen und an Bord von Tankschiffen direkt nach dem Befüllen dem Schiffsführer übergeben werden].

**8.1.2.5** Schriftlichen Weisungen, die auf die im Schiff befindlichen gefährlichen Güter nicht zutreffen, müssen zur Vermeidung von Verwechslungen von den zutreffenden Weisungen getrennt aufbewahrt werden sofern sie nicht 5.4.3.9 entsprechen.

**8.1.5.1** unverändert

**8.1.5.2** Nach „schriftlichen Weisungen“ einfügen: „[oder Begleitpapieren]“

-----