

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(32. Tagung, Genf, 22 bis 26 Januar 2018)  
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung  
**Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die internationale  
Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN):  
Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten**

## **Abschnitt 1.16.0 ADN – Eigner und Betreiber**

**Vorgelegt von Deutschland<sup>1,2</sup>**

### **I. Betroffene Vorschrift:**

**„1.16.0** Für Zwecke dieses Kapitels versteht man unter „Eigner“ den Eigner oder dessen Bevollmächtigten oder, wenn das Schiff von einem Betreiber gechartert wurde, den Betreiber oder dessen Bevollmächtigten.“.

### **II. Auslegungsfrage**

1. Es ist nicht klar, welches Unternehmen hier als „Betreiber“ anzusehen ist.

---

<sup>1</sup> Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/7 verteilt.

<sup>2</sup> Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2017-2018 (ECE/TRANS/WP.15/237 Anlage V (9.3.)).

2. In der Binnenschifffahrt gibt es nach Kenntnis der deutschen Delegation zwei übliche Betreibermodelle:
  - a) Bareboat Charter: die Vermietung eines Binnenschiffs ohne Besatzung und Ausrüstung durch den Eigentümer an ein anderes Unternehmen, dem der Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit gewährt wird; dieses Unternehmen versieht das Schiff mit einer Besatzung und sorgt für die technische Ausrüstung.
  - b) Time Charter: die Überlassung eines ausgerüsteten Binnenschiffs mit Besatzung auf Zeit an ein anderes Unternehmen, dem der Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit gewährt wird, zum Zwecke der Beförderung von Gütern oder Personen oder der Erbringung anderer vereinbarter Leistungen durch denjenigen, der das Schiff zur Verfügung stellt.
3. Wer ein Schiff in Bareboat Charter übernommen hat, kann dieses in Time Charter einem dritten Unternehmen zur Verfügung stellen.
4. Aus den Schifffahrtsvorschriften der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ergibt sich folgende Differenzierung im Hinblick auf den dort bekannten „Ausrüster“ eines Schiffes.
5. Der Ausrüster ist der Betreiber des Schiffes auf eigene Rechnung und eigenes Risiko.
6. Bei der Bareboat Charter (ohne Besatzung und Ausrüstung) ist der Ausrüster der Mieter/Charterer des Schiffes.

⇒ Gibt es ZKR oder EU-Vorschriften mit einer Legaldefinition von Ausrüster?

7. Bei der Zeitcharter oder der Reisecharter ist der Eigentümer normalerweise auch derjenige, dem der Gewinn aus dem Betrieb des Schiffes zusteht.

## Vorschlag

8. Nach Ansicht der deutschen Delegation wird in Abschnitt 1.16.0 ADN derjenige als Betreiber angesprochen, der rechtlich und wirtschaftlich für die technische Ausrüstung des Schiffes verantwortlich ist. Dies ist nur derjenige, der ein Schiff im Modell Bareboat Charter betreibt, aber nicht, wer ein Schiff in Zeitcharter übernimmt.
9. Ein Argument dafür liefert eine Vorschrift aus dem Seeverkehr, nämlich SOLAS Übereinkommen, Kapitel IX Regel 2 Absatz 2:

*„Der Ausdruck "Unternehmen" bezeichnet den Eigentümer des Schiffes oder irgendeine sonstige Stelle oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich durch Übernahme dieser Verantwortung einverstanden erklärt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.“*
10. Deutschland bittet den Sicherheitsausschuss diese Frage zu erörtern und würde sich über eine Bestätigung seiner Auslegung freuen.

\*\*\*