

ADN am 1. Januar 2011 in Kraft getreten

Änderungen gegenüber ADNR 2009

Norbert Spitzfaden/Klaus Ridder

Noch 2010 wurden zwei Verordnungen zur Änderung der Anlage zum ADN-Übereinkommen verkündet (Bundesgesetzblatt vom 23.12.2010 (2. ADNÄndV – BGBl. II S. 1534 – Anlagenband) sowie 3. ADNÄndV – BGBl. II S.1550). Außerdem gab es noch eine Bekanntmachung von Korrekturen (BGBl. II S.1569). Des Weiteren erfolgte mit der Änderungsverordnung zur GGVSEB am 4.3.2011 (BGBl. I S. 347 eine förmliche Inkraftsetzung des ADN auf allen deutschen Binnengewässern. Was wurde geändert und was muss beachtet werden?



Bilder: Ridder

In Sachen „Transport gefährlicher Güter“ geht in Straßburg bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eine Ära zu Ende. Die ADN-Vorschriften kommen nunmehr aus Genf von der Wirtschaftskommission für Europa (ECE).

Mit dem ADN¹ 2011 beginnt eine neue Ära in der Binnenschifffahrt. Das Übereinkommen löst das ADNR² ab und hat Gültigkeit in 16 Staaten Europas. Hier die wichtigsten Änderungen.

Grundlagen

Das ADNR trat 2004 in einer umstrukturierten Form in Kraft. Grundlage war damals das ADR³, das die Beförderung gefährlicher Güter in über 40 Staaten (nunmehr 46) im grenzüberschreitenden Straßenverkehr regelt. Das ADR/ADNR wird in neun Teile unterteilt. Die Teile 4 (Umschließungen) und 6 (Prüfvorschriften) sind nicht im ADN (früher ADNR) enthalten. Hier wird auf das ADR verwiesen. Änderungen im ADN (früher ADNR) gehen in der Regel auf Änderungen im ADR zurück. D. h. wenn beispielsweise Stoffe anders eingestuft werden, so wird das zuerst im ADR geändert. Danach erfolgt eine Änderung im ADN. In der Regel beträgt der Änderungsrhythmus zwei Jahre, jeweils zu Beginn ungerader Jahre mit einer grundsätzlichen Übergangsfrist von sechs Monaten.

Änderungen ab 2011 in der Binnenschifffahrt

Aufhebung des ADNR – Einführung der ADN-Verordnung

Der ZKR-Ausschuss für gefährliche Güter erklärt im Dokument MD (09) 15 rev. 1 vom 21.10.2009: „Die Zentralkommission beschließt mit Wirkung zum 1.1.2011 die mit Beschluss 2001-II-27 (I) angenommene Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in ihrer geänderten Fassung aufzuheben.“ Dies bedeutet, dass seit dem 1.1.2011 im

1 Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

2 Verordnung über die Beförderung auf dem Rhein

3 Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

ADNR ein Verweis auf das ADN erfolgt und somit auch auf dem Rhein bei der Beförderung gefährlicher Güter nur noch das ADN anzuwenden ist. Dem ADN sind bisher 16 Staaten beigetreten. Die Vertragsparteien sind: Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Republik Moldawien, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Slowakei, Ukraine und Ungarn.

Vorschriftenentwicklung ADN – was ändert sich 2011?

Angaben im Beförderungspapier – ADN 5.4.1.1.2: In 5.4.1.1.2 sind die allgemeinen Angaben enthalten, die bei der Beförderung in Tankschiffen im Beförderungspapier aufgeführt sein müssen. Das Beförderungspapier für jeden zur Beförderung aufgegebenen Stoff muss nach 5.4.1.1.2 Buchstabe c) die Angaben in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 5 (= Angabe der Gefahren) enthalten. In Tabelle C („Tankschiffsliste“) werden in Spalte 5 oft mehr als zwei Gefahren aufgeführt. Nach der Einführung der neuen Kriterien für Tankschiffe in 2009 lautet zum Beispiel der Eintrag der Gefahren in Spalte 5 für UN 1203 Benzin: 3+N2+CMR+F. Um mehr Klarheit zu schaffen, wird im ADN 2011 die bisherige Angabe eines Beispiels mit mehr als zwei Gefahren durch die nachfolgende Textpassage ersetzt: *Beispiele für zugelassene Beschreibungen gefährlicher Güter sind: UN 1203 BENZIN, 3 (N2, CMR, F), II oder UN 1203 BENZIN, 3 (N2+CMR,F), VG II.*

Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter – ADN 5.4.4

In das ADN 2011 wird ein neuer Abschnitt mit folgendem Wortlaut aufgenommen:

5.4.4 Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter

5.4.4.1 Der Absender und der Beförderer müssen eine Kopie des Beförderungspapiers für gefährliche Güter und der im ADN festgelegten zusätzlichen Informationen und Dokumentation für einen Mindestzeitraum von drei Monaten aufbewahren. In GGVSEB § 18 (1) 12 und § 19 (1) 3 wird definiert, dass diese Aufbewahrungsfrist von 3 Monaten ab Ende der Beförderung beginnt.

5.4.4.2 Wenn die Dokumente elektronisch oder in einem EDV-System gespeichert werden, müssen der Absender und der Beförderer in der Lage sein, einen Ausdruck herzustellen.

Pumpenraum unter Deck – Spalte 14 Tabelle C – ADN 3.2.3

In Tabelle C (= Tankschiffsliste) Spalte 14 sind die Kriterien aufgeführt, nach denen entschieden wird, ob ein Pumpenraum unter Deck erlaubt ist oder nicht. Dort heißt es für Spalte 14:

Bestimmung, ob Pumpenraum unter Deck erlaubt ist: Nein – alle Stoffe mit T in der Spalte 3b) mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2

Ja – alle übrigen Stoffe.

Nach eingehender Beratung aller sicherheitstechnischen Argumentationen kam der ADN-Sicherheitsausschuss zu der Entscheidung, ein generelles Ver-



Auf dem Rhein gelten künftig die Vorschriften des ADN-Übereinkommens.



bot von Pumpenräumen unter Deck für Stoffe der Gefahrklasse 2 auszusprechen. Dies führt zu folgenden Änderungen im ADN: Für die Stoffe mit den UN-Nummern/Stoffnummern 1005, 1010 (3-mal), 1011, 1012, 1020, 1030, 1033, 1055, 1063, 1077, 1083, 1086, 1912, 1965 (9-mal), 1969, 1978 und 9000 in Kapitel 3.2, Tabelle C, Spalte 14 ist ein Pumpenraum unter Deck bei Gastankschiffen nicht mehr zugelassen. Für derzeitige Gastankschiffe gibt es lange Übergangsregelungen: *Die zum 1.1.2011 in Betrieb befindlichen Tankschiffe mit einem Pumpenraum unter Deck dürfen die in der folgenden Stoffliste aufgeführten Stoffe bis zur Erneuerung des Zulassungszeugnisses ab 1.1.2045 weiter befördern.*

Schriftliche Weisungen – ADN 5.4.3

In 5.4.3 wird die Anwendung der Schriftlichen Weisungen sowie deren Form und Inhalt ausführlich dargestellt. Neu ist, dass nach ADN 5.4.3.2 diese Weisungen vom **Beförderer** vor dem Ladebeginn dem Schiffsführer in einer Sprache (in Sprachen), die der Schiffsführer und der Sachkundige lesen und verstehen können, bereitzustellen sind. Auch müssen sich gemäß ADN 5.4.3.3 sich die Mitglieder der Besatzung selbst über die zu ladenden gefährlichen Güter vor dem Ladebeginn informieren und die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem Unfall oder Notfall zu ergreifenden Maßnahmen einsehen. Hier wurde der Begriff „vor Antritt der Fahrt“ geändert in „vor dem Ladebeginn“ und trägt der Erfahrung aus der Praxis Rechnung.

Nach den seitens der WP¹⁵ getroffenen Entscheidungen zu den Änderungen der Vorschriften für schriftliche Weisungen im ADR 2011 bestand auch Handlungsbedarf für das ADN. Der ADN-Sicherheitsausschuss sprach sich daher dafür aus, die Vorschriften für die schriftlichen Weisungen zu modifizieren und die für die Straße (ADR) beschlossenen Vorschriften – mit gewissen Anpassungen – auch für die Binnenschifffahrt in 2011 zu übernehmen. Zunächst erfolgte eine Ergänzung in der Überschrift: SCHRIFTLICHE WEISUNGEN GEMÄSS ADN. Neu aufgenommen wurden die zusätzlichen Hinweise bezüglich der umwelt-

⁴ Working Party der ECE (Arbeitsgruppe der Wirtschaftskommission für Europa)

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		
Kennzeichnungs- und Warnzeichen	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
 Umweltgefährdende Stoffe	Gefahr für Gewässer oder Kanalisationssysteme	
 Stoffe in erwärmtem Zustand	Verbrennungsgefahr durch Hitze	Kontakt mit heißen Teilen der Beförderungseinheit und mit austretenden Stoffen vermeiden

gefährdenden Stoffe und der Stoffe in erwärmtem Zustand.

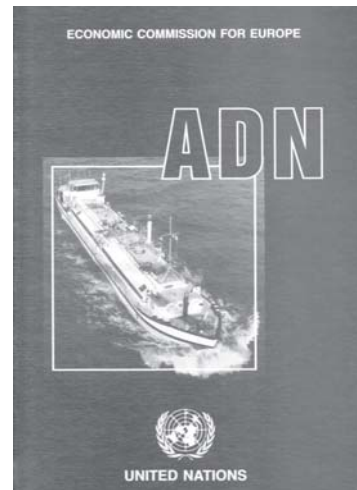
Um den Beförderern genügend Zeit für die Besorgung der Dokumente in allen nötigen Sprachen zu lassen, wurde folgende Übergangsbestimmung eingeführt: „1.6.1.4 – Bestehende schriftliche Weisungen, die dem bis zum 31.12.2010 anwendbaren Abschnitt 5.4.3 entsprechen, dürfen bis zum 31.12.2012 verwendet werden.“ Also eine zweijährige Übergangsvorschrift.

Schnittstelle ADN/CDNI-Begriffsbestimmungen

Aufgrund des Inkrafttretens des CDNI⁵ sind auch im ADN in 1.2.1 – neue Definitionen notwendig. Es gibt ab 2011 die Begriffsbestimmungen zu:

- CDNI:** Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt
 - Restebehälter:** Ein Tank, Großpackmittel (IBC), Tankcontainer und ortsbeweglicher Tank zur Aufnahme von Restladung, Waschwasser, Ladungsrückständen und pumpfähigen Slops
 - Restetank:** Ein fest eingebauter Tank zur Aufnahme von Restladung, Waschwasser, Ladungsrückständen und pumpfähigen Slops
 - Slopbehälter:** Ein Stahlfass zur Aufnahme von nicht pumpfähigen Slops
- Weiterhin müssen gleichfalls in 1.2.1 ADN folgende Begriffsbestimmungen angepasst werden:
- Nachlenzsystem:** ein System nach Anhang II CDNI für das möglichst vollständige Entleeren der Ladetanks und der Lade- und Löschleitungen bis auf Ladungsrückstände
 - Restladung:** flüssige Ladung, die nach dem Löschen ohne Einsatz eines Nachlenzsystems im Ladetank und im Leitungssystem verbleibt

⁵ Verordnung zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt



Das ADN-Übereinkommen löste zum 1. Januar 2011 die Vorschriften des ADNR ab.

- Ladungsrückstände:** flüssige Ladung, die nicht durch das Nachlenzsystem aus dem Ladetank und dem Leitungssystem entfernt werden kann
- Slops:** pumpfähiges oder nicht pumpfähiges Gemisch aus Ladungsrückständen und Waschwasserresten, Rost oder Schlamm

Aufgrund festgestellter Überschneidungen von ADN und CDNI werden redaktionelle Anpassungen notwendig. Beispielfhaft aufgeführt werden hierfür die Änderungen in 9.3.2.26 bzw. 9.3.3.26 (Restetanks und Slopbehälter). In 9.3.2.26.2 und 9.3.3.26.2 wird ab 2011 genau beschrieben, welcher Slopbehälter benutzt werden darf. Hier wird auf die Definition nach ADR verwiesen. „Slopbehälter müssen feuerfest sein und mit Deckeln verschlossen werden können (Fässer mit abnehmbaren Deckeln, entsprechend dem Code 1A2, ADR). Die Slopbehälter müssen gut handhabbar und gekennzeichnet sein.“

Form und Sprache – ADN 5.4.1.4

Da ab 2011 nur noch das ADN anzuwenden ist, kann bezüglich der anzuwendenden Sprache nach ADN einige Verwirrung entstehen. Es ist zwar keine Änderung für 2011 vorgesehen, aber bereits im ADN 2009 wird die niederländische Sprache nicht mehr vorgeschrieben. Das bedeutet, dass z. B. bei Transporten aus den Niederlanden, wenn die niederländische Sprache benutzt wird, immer eine zweite Sprache notwendig ist. Aber hier gibt es nunmehr eine bilaterale Vereinbarung bestimmter ADN-Staaten, Niederländisch als „Amtssprache“ doch wieder zuzulassen. Die Vereinbarung gilt zunächst zwischen den Niederlanden und Deutschland. Es ist davon auszugehen, dass weitere Staaten die Vereinbarung mit der Bezeichnung M 001 zeichnen werden.

Resümee

Die Änderungen waren diesmal nicht so gravierend. So allmählich beruhigt sich das Gefahrgutrecht. Die Anwender werden es dem Gesetzgeber danken! ■

Norbert Spitzfaden, ehemals Referent Transportsicherheit bei der BASF SE für den Bereich Binnenschifffahrt
 Klaus Ridder, ehemals Bundesverkehrsministerium und Leiter der Arbeitsgruppen WP 15 in Genf und MD/G in Straßburg