

VORBLATT

Problem

Während die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße und Schiene sowie im See- und Luftverkehr auf internationalen Übereinkommen mit weiter territorialer Geltung beruhen, wodurch international einheitliche Sicherheitsstandards erzielt werden, fehlt eine entsprechende internationale Regelung für den Bereich der Binnenschifffahrt.

Ziel und Lösung:

Gewährleistung eines international einheitlich hohen Sicherheitsstandards für die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenschiffsverkehr durch Inkraftsetzung des hierfür im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ausgearbeiteten Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN).

Inhalt:

Geltung für die internationale Gefahrgutbeförderung auf Binnenwasserstraßen;

Beförderungsverbot für gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung ausgeschlossen ist; Beförderung der übrigen gefährlichen Güter gestattet, wenn Sicherheitsvorschriften der Verordnung eingehalten;

Inkrafttreten, wenn sieben Staaten die Voraussetzungen für Vertragsparteien erfüllen;

Organe und Verfahren für die Änderung des Übereinkommens bzw. der Anlagen;

Übergangs- und Schlussbestimmungen;

dem Übereinkommen beigefügte Verordnung mit umfassenden und detaillierten technischen, betrieblichen u.a. Sicherheitsbestimmungen, Verfahren für Untersuchungen und Zulassungen, Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften, Kontrollen, Schulungen und Prüfungen von Sachkundigen.

Alternativen:

Keine.

Bei einem Nichtbeitritt Österreichs kann das Inkrafttreten des Übereinkommens verzögert werden, was, insbesondere im Hinblick auf den Gefahrgutverkehr mit in- und ausländischen Schiffen auf der Donau, den österreichischen Interessen nicht entspreche.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine, da die gleichen Sicherheitsbestimmungen materiellrechtlich in Österreich bereits auf Grund der zum Schifffahrtsgesetz erlassenen ADN-Verordnung, BGBl. II Nr. 295/1997 gelten. Ein positiver Effekt könnte sich nach dem Beitritt anderer Donaustaaten durch Angleichung der unterschiedlichen und dadurch wettbewerbsverzerrenden Sicherheitsstandards ergeben.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine, da die gleichen Sicherheitsbestimmungen materiellrechtlich in Österreich bereits auf Grund der zum Schifffahrtsgesetz erlassenen ADN-Verordnung, BGBl. II Nr. 295/1997 gelten und somit Bund und Ländern durch den Beitritt Österreichs zum ADN keine neuen Aufgaben zugewiesen werden.“

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Ein Vorschlag der Kommission für eine ADN- Rahmenrichtlinie, demzufolge die Sicherheitsbestimmungen der dem ADN beigefügten Verordnung auch für den nationalen Verkehr der Mitgliedstaaten umzusetzen sein werden, liegt dem Rat bereits vor.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Sonderkundmachung gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG

ERLÄUTERUNGEN

Allgemeiner Teil

Das Übereinkommen ist gesetzändernd und gesetzergänzend und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter und enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen. Das Übereinkommen ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Einer Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG bedarf es nicht, da keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden.

Wesentlicher Inhalt des Übereinkommens ist:

- Geltung für die internationale, d.h. auf dem Gebiet von mindestens zwei Vertragsparteien stattfindende, Beförderung gefährlicher Güter mit Schiffen auf Binnenwasserstraßen;
- Beförderungsverbot für Güter, deren Beförderung gemäß der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung ausgeschlossen ist;
- Zulässigkeit der Beförderung der übrigen gefährlichen Güter, wenn die Sicherheitsvorschriften gemäß der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung eingehalten sind;
- Befreiungen, Sonderregelungen und Ausnahmegenehmigungen: Voraussetzungen, flankierende Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit;
- Übergangsbestimmungen für Schiffe, die vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens den Gefahrgutregimes für den Rhein (ADNR), für die Donau (ADN-D) oder für innerstaatliche Beförderungen entsprachen;
- Voraussetzungen, die gegeben sein bzw. erfüllt werden müssen, um Vertragspartei zu werden; Inkrafttreten des Übereinkommens, wenn sieben Staaten diese Voraussetzungen erfüllt haben;
- Organe und Verfahren für die Änderung des Übereinkommens bzw. der Anlagen;
- Schlussbestimmungen;
- dem Übereinkommen beigefügte Verordnung mit umfassenden und detaillierten technischen, betrieblichen u.a. Sicherheitsbestimmungen, Verfahren für Untersuchungen und Zulassungen, Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften, Kontrollen, Schulungen und Prüfungen von Sachkundigen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen gilt nur für internationale Beförderungen von gefährlichen Gütern (siehe Definitionen in Artikel 3 lit. b und c), d.h. für Beförderungen in der beigefügten Verordnung erfasster Güter auf dem Hoheitsgebiet von mindestens zwei Vertragsparteien. Diese Gebiete müssen nicht notwendig aneinander grenzen. Der territoriale Anwendungsbereich bedeutet, dass auch Beförderungen mit Schiffen aus Staaten, die nicht Vertragsparteien des ADN sind, dem ADN unterliegen können. Dies wird zweifellos insbesondere bei an ADN-Staaten grenzenden Staaten den Anreiz erhöhen, Vertragspartei des ADN zu werden, es sei denn, dass nur bilaterale Fahrten stattfinden und das in diesem Fall anzuwendende nationale Recht beider Staaten günstiger wäre. Das Übereinkommen gilt auch für Seeschiffe (siehe Definition in Artikel 3 lit. a), allerdings nur dann, wenn die Beförderung auf einer Binnenwasserstraße stattfindet, die auch Seeschifffahrtsstraße ist (siehe Definitionen in Artikel 3 lit. d und e). Kriegsschiffe und andere Staatsschiffe sind ausgenommen, wobei die jeweilige Vertragspartei jedoch dafür zu sorgen hat, dass die Schutzziele des ADN nicht unterlaufen werden.

Zu Artikel 2

Während das Übereinkommen selbst in erster Linie institutionellen Charakter hat und Grundsätze festlegt, sind die eigentlichen Sicherheitsbestimmungen von überwiegend technischer Natur in der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung enthalten. Übereinkommen und Verordnung sind in der Rechtswirkung gleichwertig. Eine Unterscheidung ergibt sich nur hinsichtlich des Änderungsverfahrens (siehe Artikel 19 und 20). Der Wortlaut sieht inhaltlich nur allgemeine und hinsichtlich des Aufbaus keine Vorgaben vor, womit genügend Flexibilität für neue Sachverhalte bzw. für Umstrukturierungen besteht.

Zu Artikel 3

Die Begriffsbestimmungen in lit. a bis e sind hauptsächlich für den Geltungsbereich des ADN (siehe Artikel 1), jene der lit. f bis h für die in der Verordnung geregelten Verfahren der Schiffszulassung und -untersuchung maßgeblich. Hinsichtlich der zuständigen „Behörde“ ist es auf Grund der weit gefassten Definition dem nationalen Recht eingeräumt, auch Stellen tätig werden zu lassen, die keine Behörden der staatlichen Verwaltung sind.

Zu Artikel 4

Abs. 1 und 2 sind die Kernbestimmungen des ADN. Sie bringen mit Bezug auf die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung zum Ausdruck, dass jede Beförderung gefährlicher Güter, bei der entweder ein Verbot verletzt oder eine Bedingung nicht erfüllt wird, grundsätzlich unzulässig ist. Abs. 3 enthält die Vorgabe für die behördlichen Gefahrgutkontrollen, wie sie in Anhang C der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung eingehend geregelt werden.

Zu Artikel 5

Für Befreiungen wird auf die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung verwiesen. Zugleich wird ein Rahmen festgelegt, der die Einführung zusätzlicher Befreiungen begrenzt.

Zu Artikel 6

Neben den als spezielle Verkehrssicherheitsbestimmungen anzusehenden Bestimmungen des ADN bestehen viele andere Regelungen im nationalen und internationalen Recht, welche die Beförderung gefährlicher Güter mit Einschränkungen betreffen. Ein typisches Beispiel sind Regelungen hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit, wie sie z.B. für Kernmaterial, Waffen, Sprengmittel etc. bestehen. Die Einhaltung solcher Bestimmungen hat stets zusätzlich zur Einhaltung der Bestimmungen des ADN zu erfolgen.

Zu Artikel 7

Naturgemäß können die internationalen Bestimmungen nicht alle Gegebenheiten bei den verschiedenen Vertragsparteien berücksichtigen, außerdem können Anpassungen an den technischen Fortschritt angesichts des zeitaufwendigen Änderungsverfahrens nicht immer rechtzeitig vorgenommen werden. Dies wird durch die hier eingeräumten Ausnahmemöglichkeiten berücksichtigt, deren nähere Verfahren in der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung enthalten sind.

Zu Artikel 8

Die mit dem ADN eingeführten, der aktuellen Vorschriftenlage des ADN entsprechende, technischen Anforderungen gemäß der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung können nicht sofort und allgemein auf die vor dem Inkrafttreten zugelassenen Schiffe angewendet werden. Insbesondere können nach bisherigem Recht gültige Zulassungszeugnisse nicht ohne weiteres außer Kraft gesetzt werden. Durch Übergangsbestimmungen wird daher festgelegt, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung gültige Zulassungszeugnisse maximal fünf Jahre ab diesem Zeitpunkt im bisherigen Umfang weitergelten. Die Erneuerung des Zulassungszeugnisses muss auf Grundlage des ADN erfolgen, wobei der Bestand der bisherigen Übergangsbestimmungen des ADN (in Anhang D.1 der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung als „allgemeine Übergangsbestimmungen“ aufgenommen) gewahrt bleibt. Darüber hinaus können bei Schiffen für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen, die nicht dem ADN-Regime unterliegen, territorial entsprechend eingeschränkte ADN-Zulassungszeugnisse auch unter Anwendung von (in Anhang D.2 der Verordnung aufgenommenen) auf bestimmten Binnenwasserstraßen (laut Zulassungszeugnis) geltenden zusätzlichen Übergangsbestimmungen erlangt werden.

Zu Artikel 9

Mit diesem Artikel soll eine Derogationswirkung gegenüber generellen Regelungen, z.B. über Beförderungsverträge im Binnenschiffsverkehr, ausdrücklich ausgeschlossen werden.

Zu Artikel 10

Gemäß dieser Bestimmung können nicht alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen bzw. der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) - mittels Unterzeichnung und/oder Hinterlegung der entsprechenden Urkunde - Vertragsparteien des ADN werden, sondern nur solche Staaten auf deren Gebiet sich Binnenwasserstraßen des sogenannten AGN-Netzes, jedoch unter Ausschluss der für Netzverbindungen einbezogenen Küstenstrecken, befinden. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass nur Staaten Vertragsparteien werden, die von der Thematik der sicheren Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Verkehr auf Binnenwasserstraßen unmittelbar betroffen sind. Nach derzeitigem Stand könnten somit folgende 28 Staaten Vertragsparteien des ADN werden: Belarus, Belgien, Bosnien- und Herzegowina, Bulgarien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Vereinigtes Königreich, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Moldau, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schwe-

den, Schweiz, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Ukraine und Ungarn. Depositär des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen in New York (siehe Artikel 23).

Zu Artikel 11

Haben sieben Staaten die Voraussetzungen für Vertragsparteien gemäß Artikel 10 erfüllt, so tritt das Übereinkommen einen Monat später in Kraft. Die volle Anwendung der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung erfolgt jedoch mit Rücksicht auf notwendige institutionelle Vorbereitungen erst zwölf Monate nach dem Inkrafttreten. Für Staaten, die nach diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen erfüllen, tritt das ADN einen Monat danach unter gleichzeitiger Vollanwendung der Verordnung in Kraft.

Zu Artikel 12 und 13

Kündigungen erfolgen mittels schriftlicher Note an den Depositär und werden zwölf Monate nach Eingang der Note wirksam. Hat das ADN zwölf Monate lang durchwegs nur noch vier oder weniger Vertragsparteien, so tritt es anschließend automatisch außer Kraft (Erlöschen). Weiters treten bei Inkrafttreten eines Weltübereinkommens zur multimodalen Gefahrgutbeförderung, (z.B. bei Umwandlung der UN-ECOSOC Modellvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die derzeit Empfehlungscharakter haben, in ein verbindliches internationales Übereinkommen) zwischen den Vertragsparteien des Weltübereinkommens alle Bestimmungen des ADN außer Kraft, die solchen des Weltübereinkommens widersprechen.

Zu Artikel 14

Abs. 1 betrifft in allererster Linie die französischen Überseegebiete. Abs. 3 lit. a berücksichtigt den Umstand, dass der Geltungsbereich des ADN gemäß Artikel 1 grundsätzlich alle auf dem Gebiet der jeweiligen Vertragspartei befindlichen Binnenwasserstraßen umfasst, die unter die weite Definition gemäß Artikel 3 lit. d („alle schiffbaren Binnengewässer“) fallen, somit auch nicht dem AGN-Netz zugehörige. Solche Binnenwasserstraßen mit zumeist geringerer Verkehrsbedeutung können nunmehr durch Erklärung seitens der betreffenden Vertragspartei ganz oder teilweise vom Geltungsbereich des ADN ausgenommen werden. Dies hat allerdings nur dort einen Sinn, wo internationale Beförderungen im Sinne des ADN überhaupt in Betracht kommen (in Österreich wären das z.B. die March, die Thaya, der Inn, der Neusiedlersee und der Bodensee, auf denen die Beförderung gefährlicher Güter derzeit bis auf wenige Ausnahmen verboten ist; durch die vorbereitete Erklärung Österreichs kommt das Übereinkommen auf diesen Gewässern nicht zur Anwendung). Abs. 3 lit. b betrifft ausschließlich jene Staaten die Vertragsparteien der dem ADNR zugrundeliegenden Mannheimer Akte sind. Diese Staaten müssen, solange im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) kein einstimmiger Beschluss über die Anpassung bzw. Außerkraftsetzung des ADNR nach Inkrafttreten des ADN gefasst worden ist, Konflikte durch die Doppelmitgliedschaft mittels Erklärung über die bedingte Geltung des ADN auf dem Rhein vorbeugen. Abs. 2 und 4 betreffen jeweils die Rücknahme der Erklärungen gemäß Abs. 1 und 3.

Zu Artikel 15 und 16

Im Rahmen der üblichen Streitbeilegungsmodalitäten ist vor dem Schiedsgerichtsverfahren noch die Einschaltung des Verwaltungsausschusses (siehe Artikel 17) möglich. Die Bestimmungen über die Streitbeilegung können als einzige des ADN auch Gegenstand eines Vorbehalts sein.

Zu Artikel 17 und 18

Im Rahmen des ADN sollen zwei Gremien tätig werden, ein Verwaltungsausschuss als Aufsichts- und definitives Beschlussorgan und ein Sicherheitsausschuss, der Änderungen der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung vorbereitet.

Zu Artikel 19 und 20

Für die Änderung des eigentlichen Übereinkommens und jene der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung sind unterschiedliche Verfahren vorgesehen. Das Übereinkommen kann nur geändert werden, wenn zum einen im Verwaltungsausschuss ein diesbezüglicher Beschluss mit Zweidrittelmehrheit gefasst wurde und wenn zum anderen nach Notifizierung der Änderungen durch den Depositär kein einziger Staat gegen diese Einspruch eingelegt hat. Die Einspruchsfrist beträgt zwei Jahre, was als ausreichend für entsprechende innerstaatliche Genehmigungsverfahren anzusehen ist. Da somit sichergestellt erscheint, dass eine allfällige Ablehnung der Änderung durch das österreichische Parlament zur rechtzeitigen Erhebung eines Einspruchs führen und die Änderung unwirksam machen wird, ist Artikel 19 nicht als verfassungsändernd anzusehen.

Hinsichtlich der Änderung der Verordnung lässt sich folgendes festhalten: Sowohl bei der Beschlussfassung im Verwaltungsausschuss als auch nach Notifizierung der Änderungen durch den Depositär werden Einsprüche nur wirksam, wenn sie von mehr als einer Vertragspartei eingelegt werden. Art. 20 Abs. 5

stellt einen Anwendungsfall von Art. 9 Abs. 2 B-VG dar, da bei Nichterreichen der in dieser Bestimmung vorgesehenen Zahl von Einsprüchen eine Bindungswirkung für alle Parteien eintritt.

Zu Artikel 21

Hier werden übliche Depositarpflichten festgelegt.

Zu Artikel 22.

Hier wird Vorsorge für allfällige (totale) Revisionen des ADN getroffen.

Zu Artikel 23

Enthält die Grundlage für Artikel 10 Abs. 3.

Schlussklauseln

Abweichend von den üblichen Gepflogenheiten bei Übereinkommen im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ist der authentische Text des eigentlichen Übereinkommens nicht nur in englisch, französisch und russisch sondern - mit Rücksicht auf die in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt geltenden Sprachen - auch in Deutsch abgefasst. Der authentische Text der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung ist - mit Rücksicht auf den diffizilen technischen Inhalt und den erheblichen Umfang der Bestimmungen - nur in französisch, der gemeinsamen Sprache von ECE und ZKR, abgefasst. ECE und ZKR verfassen entsprechende Übersetzungen in die übrigen Sprachen des Übereinkommens.

Verordnung

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung enthält die eigentlichen Sicherheitsbestimmungen mit überwiegend technischem Inhalt. Sie besteht in der derzeitigen Struktur aus sechs als „Anlagen“ bezeichneten Hauptteilen:

- A: Vorschriften über die gefährlichen Stoffe und Gegenstände,
- B.1: Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken oder in loser Schüttung,
- B.2: Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Tankschiffen,
- C: Vorschriften und Verfahren für Untersuchungen, Ausstellung der Zulassungszeugnisse, Klassifikationsgesellschaften, Abweichungen, Ausnahmegenehmigungen, Kontrollen, Ausbildung und Prüfungen von Sachkundigen,
- D.1: Allgemeine Übergangsbestimmungen und
- D.2: Auf bestimmten Binnenwasserstraßen geltende zusätzliche Übergangsbestimmungen.

Anlage A enthält Begriffsbestimmungen und allgemeine Vorschriften. Hinsichtlich der vom ADN betroffenen gefährlichen Güter wird primär auf das ADR verwiesen. Jedoch werden einige Stoffe (vor allem bei der Tankschiffbeförderung) abweichend vom ADR eingestuft bzw. geregelt. Beförderungen gemäß den (nur teilweise mit jenen des Landverkehrs harmonisierten) Vorschriften für den Seeverkehr (IMDG-Code) sind unter bestimmten Bedingungen ebenfalls zulässig. Für Gefahrgutbeförderungen sind spezielle Papiere (Urkunden) an Bord mitzuführen, insbesondere Beförderungspapier(e) mit bestimmten Mindestangaben über die beförderten gefährlichen Güter, schriftliche Weisungen über das Verhalten bei Unfällen und Zwischenfällen, Schiffszulassungszeugnis, Stauplan, Exemplar des ADN und Bescheinigung des Sachkundigen. Hinsichtlich der Prüfvorschriften für die einzelnen „Klassen“ (Hauptkategorien, z.B. giftige Stoffe) der gefährlichen Güter wird auf andere internationale Regelungen verwiesen.

Anlage B.1 enthält spezielle Bestimmungen hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken (versandfertigen Verpackungen), wobei unterhalb bestimmter Freimengen bedingte Ausnahmen gelten. Weiters sind in dieser Anlage Beförderungen in loser Schüttung (Beförderung fester, schüttfähiger Stoffe ohne Verpackung) geregelt. Diese Beförderungsart muss allerdings für die betreffenden Stoffe ausdrücklich zugelassen sein. Die Bestimmungen für die Versandstückbeförderung gelten auch bei der Beförderung von Containern und von Straßenfahrzeugen. Eingehend sind weiters Bau, Ausrüstung und Ausstattung der Schiffe geregelt, die für die beiden Beförderungsarten verwendet werden. Schiffe die gefährliche Güter über allfälligen Freimengen befördern, müssen mit einem auf sie ausgestellten Zulassungszeugnis nach vorgegebenem Muster versehen sein. Besondere Regelungen werden auch für das Verhalten an Bord von Gefahrgut befördernden Schiffen getroffen. Insbesondere muss ein „Sachkundiger“ mit entsprechend bescheinigter Ausbildung nach den Vorgaben des ADN an Bord sein. Eingehend sind auch das Laden, Löschen und die sonstige Handhabung der Ladung geregelt. Bestimmte Gefahrgüter dürfen nur bis zu bestimmten Mengengrenzen eingeladen werden. Die Kennzeichnung (Bezeichnung)

der Schiffe mit Kegeln/Lichtern richtet sich nach dem Europäischen Code für Binnenwasserstraßen (CEVNI). Die Anzahl (bis zu drei) wird jedoch im ADN festgelegt und hängt von der Art und Menge der beförderten gefährlichen Güter ab.

Anlage B.2 enthält spezielle Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Tankschiffen. Der Aufbau der Anlage deckt sich mit jenem der Anlage B.1. Es werden drei Typen von Tankschiffen unterschieden:

Typ G: für die Beförderung von Gasen unter Druck oder in gekühltem Zustand,

Typ C: für die Beförderung bestimmter Arten von flüssigen Stoffen und

Typ N: für die Beförderung sonstiger flüssiger Stoffe.

Die zur Tankschiffbeförderung zugelassenen Stoffe, ihre Zuordnung zu den einzelnen Schiffstypen und besondere Bedingungen, unter denen sie in diesen Tankschiffen befördert werden dürfen, sind im Anhang 4 (Stoffliste) enthalten. Be- und Entladetätigkeiten dürfen nur nach Ausfüllen der im Anhang 2 vorgegebenen Prüfliste vorgenommen werden.

Anlage C enthält Verfahrensvorschriften für die Erteilung der gemäß Anlagen B.1 und B.2 vorgesehenen Zulassungszeugnisse. Zudem wird die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften geregelt, soweit diese im Rahmen des ADN bei Schiffsuntersuchungen etc. tätig werden sollen. Diese Regelungen haben zum Ziel - unter Wahrung der einzelstaatlichen Souveränität hinsichtlich der generellen Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften - sicherzustellen, dass im Gefahrgutbereich nur entsprechend qualifizierte Klassifikationsgesellschaften herangezogen werden. Diese Regelungen der Anlage gelten jedoch nur, solange nicht ein internationales Übereinkommen zur allgemeinen Regelung des Binnenschiffsverkehrs abgeschlossen wird, das Bestimmungen für den gesamten Tätigkeitsbereich der Klassifikationsgesellschaften und deren Anerkennung enthält und dem alle ADN Vertragsparteien beigetreten sind. Ein weiteres Kapitel der Anlage regelt die Details hinsichtlich der Zulassung von Gleichwertigkeiten sowie der Einzelgenehmigung bzw. der zwei- oder mehrseitigen Vereinbarung von Ausnahmen zu bestimmten Anforderungen der Verordnung. Vorgesehen ist weiters, dass auf dem Gebiet der Vertragsparteien des ADN ein repräsentativer Anteil der Beförderungen gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen Kontrollen nach bestimmten Vorgaben und unter Heranziehung einer vom Verwaltungsausschuss auszuarbeitenden Prüfliste unterzogen wird. Die Möglichkeiten zur Kontrolle von Fahrzeugen aus anderen Staaten gehen weit über den derzeitigen Rahmen hinaus und stellen einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit dar. Schließlich sollen eingehende Detailregelungen zur Ausbildung und Prüfung der Sachkundigen die Gleichwertigkeit der in den verschiedenen Staaten

ausgestellten Bescheinigungen gewährleisten. Anlagen B.1 und B.2 enthalten die angenommenen und zusätzlichen Übergangsbestimmungen (siehe Erläuterungen zu Artikel 8). Die Übergangsbestimmungen sind tabellarisch dargestellt, aufsteigend sortiert nach den betreffenden Bestimmungen der Anlagen B.1 und B.2 samt betroffenem Vorschrifteninhalt und versehen mit Hinweisen, ob bzw. ab wann und unter welchen Voraussetzungen neue oder in Betrieb befindliche Schiffe betroffen sind.

Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Nationalrat vorzuschlagen, anlässlich der Genehmigung des vorliegenden Staatsvertrages gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG zu beschließen, dass die **englische und russische Sprachfassung** des Übereinkommens dadurch kundgemacht werden, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten aufliegen.

Mit Rücksicht auf eine sparsame und zweckmäßige Verwaltung im Sinne des § 23 Abs. 2 GOG wurde von der **Vervielfältigung und Verteilung der gegenständlichen Vorlage samt Materialien in allen Sprachfassungen Abstand** genommen.

Die gesamte Regierungsvorlage liegt in der Parlamentsdirektion zur Einsicht auf.