



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(25. Tagung, Genf, 25. bis 29. August 2014)
Punkt 3 c) der vorläufigen Tagesordnung)

AUSLEGUNG DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG

Neue Übergangsvorschrift 1.6.8 – Schulung der Schiffsführer

Vorgelegt von Deutschland ^{1,2}

I. Einleitung

1. Für das ADN 2015 wurde auf Antrag der niederländischen Delegation die folgende neue Übergangsvorschrift (Abschnitt 1.6.8) beschlossen:

„Bis zum 31. Dezember 2018 muss nicht der hauptverantwortliche Schiffsführer (nach Unterabschnitt 7.2.3.15) sondern kann jedes Mitglied der Besatzung Sachkundiger für die Beförderung von Gasen (nach Unterabschnitt 8.2.1.5) sein, wenn ein Tankschiff des Typs G ausschließlich UN 1972 befördert In diesem Fall muss der hauptverantwortliche Schiffsführer den Aufbaukurs „Gas“ absolviert haben und zusätzlich nach Absatz 1.3.2.2 über die Beförderung von LNG unterwiesen sein.“.

¹ Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für den Zeitraum 2012-2016 (ECE/TRANS/224, Abs. 94, ECE/TRANS/2012/12, Tätigkeitsprogramm 02.7 (A1b)).

² Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/33 verteilt.

II. Auslegungsfrage

2. Es ist nicht klar, wie die Teilnahme am Aufbaukurs „Gas“ gegenüber den Kontroll-behörden nachgewiesen werden kann. Teilnahmebescheinigungen zum Schulungskurs werden im ADN bisher nicht verlangt.
3. Die Dokumentation über die Unterweisung ist heute nach 1.3.3 ADN beim Arbeitgeber aufzubewahren und somit nicht auf dem Schiff verfügbar. Darüber hinaus stellt sich ein besonderes Problem, wenn der Arbeitgeber des Schiffsführers eine Zeitarbeitsfirma ist, die ihren Sitz in einem Land hat, das selbst nicht Vertragspartei des ADN ist (z.B. Zypern).
4. Für Deutschland, in dessen Hoheitsgebiet sich die längste Teilstrecke des Rheins und damit auch die längste Strecke für LNG-Beförderungen befindet, ist es wichtig, dass die Schiffsführer bei Kontrollen ihre Zusatzqualifikation **aktiv** nachweisen können. Die deutsche Delegation bittet daher den Sicherheitsausschuss, hier eine Auslegung zu diskutieren und eine entsprechende Handlungsempfehlung in den Bericht der 25. Sitzung aufzunehmen.
5. Denkbar ist, dass die Schiffsführer sowohl eine Schulungsbescheinigung eines anerkannten Veranstalters als auch eine Bescheinigung des Arbeitgebers über die erfolgte Unterweisung mit sich führen. Dazu müssten sich die Vertragsparteien zu vor über die von ihnen anerkannten Schulungsveranstalter austauschen und es müsste ein Nachweis über das Anstellungsverhältnis an Bord vorliegen.
6. Die allgemeine Sprachregelung, wonach diese Nachweise in einer Amtssprache des Ursprungslandes und, wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, außerdem in Deutsch, Englisch oder Französisch angegeben sein müssen, müsste beibehalten werden.
