

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

### **über die Regierungsvorlage (196 der Beilagen): Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) samt Verordnung und Erklärung**

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.

Die Regierungsvorlage hat die 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) zum Ziel.

#### **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.

Das Übereinkommen ist gesetzändernd und Gesetzesergänzend 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.

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 Rheinschifffahrt 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.

Die Bundesregierung hat dem Nationalrat vorgeschlagen, das Übereinkommen gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG durch Auflage der englischen und russischen Fassung zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten kundzumachen.

Der Verkehrsausschuss hat das gegenständliche Übereinkommen in seiner Sitzung am 30. Juni 2004 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordnete Dr. Evelin **Lichtenberger** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka**.

Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, dem Hohen Haus die Genehmigung des Abschlusses dieses Staatsvertrages zu empfehlen.

Der Verkehrsausschuss vertritt weiters einstimmig die Auffassung, dass die Bestimmungen des Staatsvertrages zur unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Bereich ausreichend determiniert sind, sodass sich eine Beschlussfassung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG zur Erfüllung des Staatsvertrages erübrigt.

Ebenso wurde einstimmig beschlossen, dass die englische und russische Sprachfassung dadurch kundgemacht werden sollen, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme beim Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten aufliegen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Der Abschluss des Staatsvertrages: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) samt Verordnung und Erklärung (196 der Beilagen) wird genehmigt.
2. Gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG ist das Übereinkommen durch Auflage der englischen und russischen Fassung zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten kundzumachen.

Wien, 2004 06 30

**Dipl.-Ing. Mag. Roderich Regler**

Berichterstatter

**Kurt Eder**

Obmann