

## E n t w u r f

**Bundesgesetz, mit dem das Gefahrgutbeförderungsgesetz geändert wird (GGBG-Novelle 2017)**

Der Nationalrat hat beschlossen

Das Gefahrgutbeförderungsgesetz, BGBI. I Nr. 145/1998, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBI. I Nr. 91/2013, wird wie folgt geändert:

*1. Im Inhaltsverzeichnis wird eingefügt:*

„§ 1a. Verweisungen; Bezugnahme auf EU-Rechtsakte“

*2. Im Inhaltsverzeichnis lautet der Eintrag zu § 34:*

„§ 34. Kontrollen; Notifizierung und Untersuchung von Ereignissen“

*3. Im Inhaltsverzeichnis entfällt der Eintrag zu § 41.*

*4. In § 1 Abs. 2 werden am Ende zwei Ziffern angefügt, sodass Z 10 bis 13 wie folgt lautet:*

„10. den Umschlag auf einen oder von einem anderen Verkehrsträger,

11. die besondere Ausbildung im Hinblick auf die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften,

12. Sicherung von gefährlichen Gütern vor Missbrauch und

13. Maßnahmen Dritter zur Verhinderung vorschriftswidriger Beförderungen gefährlicher Güter.“

*5. In § 1 entfällt der Abs. 5.*

*6. Nach § 1 wird folgender § 1a samt Überschrift eingefügt:*

**„Verweisungen; Bezugnahme auf EU-Rechtsakte**

**§ 1a.** (1) Die in diesem Bundesgesetz enthaltenen Verweisungen auf andere Bundesgesetze sowie den Anhang G zum COTIF (ATMF) sind Verweisungen auf die jeweils in Österreich geltende Fassung, sofern im Einzelfall nicht auf eine bestimmte Fassung verwiesen wird.

(2) Verweisungen und Bezugnahmen auf EU-Rechtsakte betreffen, sofern im Einzelfall nicht auf eine bestimmte Fassung verwiesen wird, folgende Fassungen:

1. Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, ABl. Nr. L 260 vom 30.09.2008 S. 13, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2016/2309/EU zur vierten Anpassung der Anhänge der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, ABl. Nr. L 345 vom 20.12.2016 S. 48;

2. Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17.10.1995 S 35, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2008/54/EG, ABl. Nr. L 162 vom 21.6.2008 S. 11;

3. Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1 in der jeweils geltenden Fassung;

4. Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295 vom 12.11.2010 S. 35 in der jeweils geltenden Fassung.

(3) Durch dieses Bundesgesetz werden die Richtlinien 95/50/EG und 2008/68/EG in österreichisches Recht umgesetzt.“

7. *In § 2 Z 3 wird „Anlagen“ durch „Anlage“ ersetzt.*

8. *§ 2 Z 5 lautet:*

„5. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 5:

Anhang 18 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, samt den Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) der ICAO (ICAO-TI), einschließlich der zugehörigen Ergänzungen, Anhänge und Berichtigungen, in der gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012 anzuwendenden Fassung.“

9. *§ 3 Abs. 1 Z 2 lautet:*

„2. Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind gefährliche Güter, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben, massive Zerstörungen oder, insbesondere im Fall der Klasse 7, tiefgreifende sozioökonomische Veränderungen, besteht, und die als solche in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften angeführt sind.“

10. *§ 3 Abs. 1 Z 6 lit. a und b lautet:*

„a) für Beförderungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1: mit Ausnahme von

- Schienenfahrzeugen,
- selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt sind, sowie
- land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, sofern diese nicht mit einer Geschwindigkeit von über 40 km/h fahren, wenn sie gefährliche Güter befördern

ein zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmtes Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern und einer bauarbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie Anhänger solcher Fahrzeuge;

b) für Beförderungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 2: ein Eisenbahnfahrzeug gemäß 1.2.1 RID;“

11. *§ 3 Abs. 2 Z 5 wird am Ende folgender Satz angefügt:*

„Bei Kesselwagen entspricht dem der Halter gemäß den in 1.2.1 RID zu diesem Begriff verwiesenen Vorschriften.“

12. *In § 3 Abs. 2 Z 7 wird die Wortfolge „Beförderers im Rahmen der Zivilluftfahrt“ durch den Begriff „Luftfahrzeugbetreibers“ ersetzt.*

13. *§ 3 Abs. 2 Z 9 lit. d lautet:*

„d) ein Fahrzeug gemäß Abs. 1 Z 6 lit. a oder b von einem Fahrzeug gemäß Abs. 1 Z 6 lit. b, c oder d absetzt.“

14. *§ 3 Abs. 2 werden am Ende folgende Ziffern angefügt:*

„10. Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) ist diejenige Stelle, die gemäß Anlage A zum ATMF zertifiziert und deren Aufgabe die Instandhaltung eines Eisenbahnfahrzeugs ist.

11. Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist jede öffentliche Einrichtung oder jedes Unternehmen, dem insbesondere die Einrichtung und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme übertragen sind.

12. Betreiber von Postdiensten ist ein Unternehmen, das als solcher gemäß Art 2 des Weltpostvertrages dem Weltpostverein bekanntgegeben worden ist.“

15. *In § 7 Abs. 3 Z 2 wird nach „Beförderer“ die Wortfolge „in nachweisbarer Form“ eingefügt.*

16. *In § 7 Abs. 3 Z 3 wird „Kennzeichnungen“ durch „Kennzeichen“ ersetzt.*

## 17. § 7 Abs. 3 Z 5 lautet:

„5. dafür zu sorgen, dass auch ungereinigte und nicht entgaste leere Tanks (Tankfahrzeuge, Kesselwagen, Batterie-Fahrzeuge, Batteriewagen, Aufsetztanks, Wagen mit abnehmbaren Tanks, ortsbewegliche Tanks, Tankcontainer oder MEGC) oder ungereinigte leere Fahrzeuge oder Container für Güter in loser Schüttung entsprechend den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften mit Großzetteln (Placards) versehen, gekennzeichnet und bezettelt werden und dass ungereinigte leere Tanks ebenso verschlossen und undurchlässig sind wie in gefülltem Zustand.“

## 18. § 7 Abs. 6 Z 6 lautet:

„6. hat nach dem Befüllen des Tanks sicherzustellen, dass alle Verschlüsse in geschlossener Stellung sind und keine Undichtheit auftritt;“

## 19. § 7 Abs. 6 Z 8 lautet:

„8. hat, wenn er die gefährlichen Güter zur Beförderung vorbereitet, dafür zu sorgen, dass die Großzettel (Placards), Kennzeichen, orangefarbenen Tafeln, Gefahr- und Rangierzettel vorschriftsgemäß angebracht sind, und“

## 20. § 7 Abs. 7 Z 2 lautet:

„2. die Instandhaltung der Tankkörper und ihrer Ausrüstungen in einer Weise durchgeführt wird, die gewährleistet, dass der Tankcontainer oder ortsbewegliche Tank unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften erfüllt, und“

## 21. § 7 Abs. 8 Z 3 und 4 lautet:

„3. hat die Vorschriften für die Beladung und Handhabung zu beachten;  
4. hat nach dem Verladen gefährlicher Güter in Container die betreffenden Vorschriften des ADR, ADN oder IMDG-Codes für das Anbringen von Großzetteln (Placards), die Kennzeichnung und das Anbringen orangefarbener Tafeln oder, wenn er die gefährlichen Güter dem Beförderer unmittelbar zur Beförderung auf der Bahn übergibt, die Vorschriften des RID für das Anbringen von Großzetteln (Placards), die Kennzeichnung und das Anbringen orangefarbener Tafeln an Fahrzeugen und Containern zu beachten und“

## 22. § 7 Abs. 10 Z 3 lautet:

„3. alle anwendbaren Vorschriften für die Entladung und Handhabung einzuhalten;“

## 23. § 7 Abs. 10 Z 5 lautet:

„5. dafür zu sorgen, dass bei vollständig entladenen, gereinigten und entgifteten Fahrzeugen gemäß § 3 Abs. 1 Z 6 lit. b und Containern keine Großzettel (Placards), keine Kennzeichen und keine orangefarbenen Tafeln mehr sichtbar sind, die entsprechend den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften angebracht wurden.“

## 24. In § 9 Abs. 1 lautet der Schlussteil:

„Die Bewilligung ist auf einzelne Beförderungen zu beschränken oder zeitlich zu befristen und, wenn dies die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit erfordern, unter Bedingungen oder mit Auflagen zu erteilen.“

## 25. In § 10 Abs. 1 entfällt die Wortfolge „über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, ABl. Nr. L 260 vom 30.09.2008 S. 13, zuletzt geändert durch die Entscheidung 2011/26/EU, ABl. Nr. L 13 vom 18.01.2011 S. 64,“

## 26. § 11 Abs. 2 Satz 2 und 3 lautet:

„Jahresberichte sind spätestens bis zum Ende des sechsten auf das Berichtsjahr folgenden Monats zu erstellen. Soweit die genannten Vorschriften nicht anderes bestimmen, sind Jahres- und Unfallberichte der Behörde nur auf deren Verlangen vorzulegen.“

## 27. In § 11 Abs. 3 Satz 2 wird „Ausbildung, Kostentragung der Ausbildung“ ersetzt durch die Wortfolge „der Ausbildung, insbesondere der Anerkennung und Durchführung von Schulungen, Qualifikation des Lehrpersonals und Prüfungen, sowie Kostentragung“

## 28. § 12a Abs. 9 lautet:

„(9) Die Vorschriften der Abs. 1 bis 8 gelten nicht, soweit die gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften Freistellungen von den Bestimmungen für die Sicherung vorsehen.“

29. In § 13 Abs. 1a Z 2 wird die Wortfolge „Informationen zu den zu befördernden Gütern“ durch „Informationen zu den zu befördernden gefährlichen Gütern“ ersetzt.

30. In § 13 Abs. 1a Z 4 wird „das Datum der nächsten“ durch „die Frist für die nächste“ ersetzt.

## 31. § 13 Abs. 1a Z 6 bis 8 lautet:

„6. sich zu vergewissern, dass die für die Fahrzeuge vorgeschriebenen Großzettel (Placards), Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln angebracht sind;

7. sich zu vergewissern, dass die im ADR für die Beförderungseinheit, für die Fahrzeugbesatzung und für bestimmte Klassen vorgeschriebenen Ausrüstungen in der Beförderungseinheit mitgeführt werden, und

8. der Fahrzeugbesatzung die vorgeschriebenen schriftlichen Weisungen bereitzustellen und sich zu vergewissern, dass sie dem ADR gemäß über ihre Pflichten und die Besonderheiten der Beförderung und über das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen ausreichend in Kenntnis gesetzt und unterwiesen ist.“

## 32. In § 13 Abs. 1a lautet der letzte Satz des Schlussteils:

„Der Beförderer kann jedoch in den Fällen der Z 1, 2, 5 und 6 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen, sowie im Fall der Z 3 auf die Angaben, die im Container-/Fahrzeugpackzertifikat bescheinigt werden.“

33. In § 14 Abs. 1 Satz 3 wird nach „hinsichtlich“ die Wortfolge „der Ausbildung, insbesondere der Anerkennung und Durchführung von Schulungen, Qualifikation des Lehrpersonals und Prüfungen, sowie“ eingefügt.

## 34. § 14 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Anerkennung gemäß Abs. 3 ist zu erteilen, wenn der Antragsteller die Bedingungen der in Abs. 1 genannten Vorschriften erfüllt.“

## 35. § 15 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Kontrollen sind anhand der Prüfliste des Anhangs I der Richtlinie 95/50/EG durchzuführen und dürfen für einen Gefahrguttransport nicht länger als 90 Minuten dauern. Die Organe gemäß Abs. 1 dürfen jederzeit Firmenplomben zur Ladungskontrolle öffnen. Festgestellte Mängel sind gemäß § 15a einzustufen.“

36. In § 15a Abs. 1 entfällt die Wortfolge „über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17.10.1995, S 35, in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG, ABl. Nr. L 367 vom 14.12.2004, S. 23“

37. In § 21 Abs. 1 entfällt die Wortfolge „über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17.10.1995, S. 35, in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG, ABl. Nr. L 367 vom 14.12.2004, S. 23“.

38. In § 21 Abs. 2 Satz 2 werden „Verlangt die Behörde eines Mitgliedstaats des Europäischen Wirtschaftsraums Maßnahmen“ und „Verlangen“ durch „Ersucht die Behörde eines Mitgliedstaats des Europäischen Wirtschaftsraums um Maßnahmen“ und „Ersuchen“ ersetzt.

## 39. § 22 Abs. 1 lautet:

„(1) Das Bundesministerium für Inneres hat

1. für jedes Kalenderjahr spätestens neun Monate nach dessen Ablauf über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG nach dem Muster in deren Anhang III einen Bericht zu erstellen und

2. diesen der Europäischen Kommission, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie allen Landeshauptleuten zu übermitteln.“

## 40. § 22 Abs. 3 entfällt.

41. In § 23 Abs. 2 wird in der Einleitung nach „die geladenen gefährlichen Güter“ eingefügt „und deren Position im Zug“ und es entfällt die Wortfolge „durch repräsentative Stichproben“.

42. In § 23 Abs. 2 Z 2 wird die Wortfolge „Informationen zu den zu befördernden Gütern“ durch „Informationen zu den zu befördernden gefährlichen Gütern“ ersetzt.

43. In § 23 Abs. 2 Z 4 wird „das Datum der nächsten“ durch „die Frist für die nächste“ ersetzt.

44. § 23 Abs. 2 Z 6 bis 8 sowie der Schlussteil lautet:

- „6. sich zu vergewissern, dass die für die Fahrzeuge vorgeschriebenen Großzettel (Placards), Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln angebracht sind;
- 7. sich zu vergewissern, dass die in den schriftlichen Weisungen vorgeschriebenen Ausrüstungen auf dem Führerstand mitgeführt werden, und
- 8. dafür zu sorgen, dass die Informationen, die gemäß Art. 15a § 3 ATMF und Art. 5 der Anlage A ATMF der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) zur Verfügung gestellt werden, auch den Tank und seine Ausrüstung erfassen.“

Dies ist anhand der Beförderungsdokumente und der Begleitpapiere durch eine Sichtprüfung des Fahrzeugs oder des Containers und gegebenenfalls der Ladung durchzuführen.

Von den vorstehenden Bestimmungen gelten als erfüllt:

- a) Z 1 bis 7 bei Anwendung des UIC-Merkblattes 471-3 V Punkt 5 und
- b) die Information des Triebfahrzeugführers über die geladenen gefährlichen Güter und deren Position im Zug bei Anwendung des UIC-Merkblattes 472 Anlagen A und B.

Der Beförderer kann jedoch in den Fällen der Z 1, 2, 4, 5 und 6 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen, sowie im Fall der Z 3 auf die Angaben, die im Container-/Fahrzeugpackzertifikat bescheinigt werden.“

45. § 23 Abs. 3 lautet:

- „(3) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 6 erwachsenen Verpflichtungen hat der Befüller
  - 1. Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse des Kesselwagentanks und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Befüllen zu erarbeiten und
  - 2. vor und nach dem Befüllen von Flüssiggas in Kesselwagen die hierfür geltenden besonderen Kontrollvorschriften einzuhalten.“

46. In § 23 werden am Ende folgende vier Absätze angefügt:

„(4) Der Betreiber eines Kesselwagens darf die Organisation der Prüfungen gemäß 6.8 RID an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) übertragen. Er hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 insbesondere dafür zu sorgen, dass

- 1. die Ergebnisse der in § 7 Abs. 7 Z 1 und 3 vorgeschriebenen Tätigkeiten in der Tankakte aufgezeichnet werden;
- 2. die dem Kesselwagen zugewiesene für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) über ein gültiges Zertifikat verfügt, das auch Gefahrgutkesselwagen umfasst;
- 3. die Informationen, die gemäß Art. 15 § 3 ATMF und Art. 5 der Anlage A ATMF der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) zur Verfügung gestellt werden, auch den Tank und seine Ausrüstung erfassen.

(5) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 insbesondere dafür zu sorgen, dass

- 1. die Instandhaltung des Tanks und seiner Ausrüstungen in einer Weise sichergestellt wird, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen die Vorschriften des RID erfüllt;
- 2. die in Art. 15a § 3 ATMF und Art. 5 der Anlage A ATMF festgelegten Informationen auch den Tank und seine Ausrüstung erfassen;
- 3. die Instandhaltungsarbeiten betreffend den Tank und seine Ausrüstung in den Instandhaltungsunterlagen aufgezeichnet werden.

(6) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 10 erwachsenen Verpflichtungen hat der Entlader von Kesselwagentanks Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise von dessen Verschlüssen und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Entladen zu erarbeiten.

- (7) Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 insbesondere
1. dafür zu sorgen, dass die im RID vorgesehenen internen Notfallpläne für Rangierbahnhöfe aufgestellt werden und
  2. sicherzustellen, dass er zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff auf die im RID vorgesehenen Informationen über Zugzusammensetzung, Wagenreihung und gefährliche Güter hat.“

47. § 25 samt Überschrift lautet:

**„Besondere Pflichten von Beteiligten**

**§ 25.** (1) Der Beförderer hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 insbesondere

1. zu prüfen, ob die zu befördernden gefährlichen Güter gemäß ADN zur Beförderung zugelassen sind;
2. sich zu vergewissern, dass alle im ADN vorgeschriebenen Informationen zu den zu befördernden gefährlichen Gütern vom Absender vor der Beförderung zur Verfügung gestellt wurden, dass die vorgeschriebenen Unterlagen an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden oder, wenn anstelle der Papierdokumentation Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustausches (EDI) verwendet werden, die Daten während der Beförderung in einer Art verfügbar sind, die der Papierdokumentation zumindest gleichwertig ist;
3. sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Ladungen keine dem ADN widersprechenden offensichtlichen Mängel, insbesondere keine Undichtheiten oder Risse aufweisen und dass keine Ausrüstungsteile fehlen;
4. sicherzustellen, dass ein zweites Evakuierungsmittel verfügbar ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann, sofern die landseitige Einrichtung nicht mit dem vorgeschriebenen zweiten Evakuierungsmittel ausgerüstet ist und deren Verfügbarkeit gegebenenfalls mit dem Betreiber der landseitigen Einrichtung vor einem Umschlag zu klären;
5. sich zu vergewissern, dass die Fahrzeuge nicht überladen sind;
6. dem Schiffsführer schriftliche Weisungen zu übergeben und sich zu vergewissern, dass die in den schriftlichen Weisungen vorgeschriebene Ausstattung an Bord des Fahrzeugs mitgeführt wird;
7. sich zu vergewissern, dass die für das Fahrzeug vorgeschriebenen Bezeichnungen angebracht sind;
8. sich zu vergewissern, dass beim Laden, Befördern, Löschen und sonstigen Handhaben von gefährlichen Gütern in Laderäumen oder Ladetanks die besonderen Vorschriften beachtet werden,
9. dafür zu sorgen, dass die Schiffsstoffliste fristgerecht den relevanten Änderungen in Kapitel 3.2. Tabelle C des ADN angepasst wird, und
10. sich zu vergewissern, dass das zuständige bei der Beförderung tätige Personal gemäß ADN über seine Pflichten und über die Besonderheiten der Beförderung und über das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen ausreichend in Kenntnis gesetzt und unterwiesen worden ist.

Dies ist gegebenenfalls anhand der Beförderungsdokumente und der Begleitpapiere durch eine Sichtprüfung des Fahrzeugs oder des Containers und gegebenenfalls der Ladung durchzuführen. Der Beförderer kann jedoch in den Fällen der Z 1 und 2 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.

(2) Abweichend von § 3 Abs. 2 Z 2 wird bei Tankschiffen mit leeren oder entladenen Ladetanks hinsichtlich der erforderlichen Beförderungspapiere der Schiffsführer als Absender angesehen.

(3) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 6 erwachsenden Verpflichtungen hat der Befüller von Ladetanks

1. vor dem Befüllen der Ladetanks eines Tankschiffes seinen Teil der im ADN vorgesehenen Prüfliste ordnungsgemäß auszufüllen;
2. Ladetanks nur mit den für diese Tanks zugelassenen gefährlichen Gütern zu befüllen;
3. sofern erforderlich, bei der Beförderung von Stoffen mit einem Schmelzpunkt  $\geq 0$  °C eine Heizinstruktion mitzugeben;
4. sicherzustellen, dass beim Laden der Grenzwertgeber für die Auslösung der Überlausicherung die von der Landanlage übergebene und gespeiste Stromschleife unterbricht und dass er Maßnahmen gegen ein Überlaufen vornimmt;
5. sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann;

6. sicherzustellen, dass in der Gasrückfahrleitung, wenn diese gemäß ADN erforderlich ist, eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt;
7. sicherzustellen, dass die Laderate mit der Instruktion für die Lade- und Löschraten übereinstimmt und der Druck an der Übergabestelle der Gasrückfahr- oder Gasabfahrleitung den Öffnungsdruck des Hochgeschwindigkeitsventils nicht übersteigt;
8. sicherzustellen, dass die von ihm zur Verfügung gestellten Dichtungen zwischen den Verbindungsflanschen der Schiff-Land-Verbindung der Lade- und Löscheitungen aus Werkstoffen bestehen, die weder durch die Ladung angegriffen werden oder eine Zersetzung der Ladung oder eine schädliche oder gefährliche Reaktion mit der Ladung verursachen können, und
9. sicherzustellen, dass für die gesamte Dauer des Beladens eine ständige und zweckmäßige Überwachung sichergestellt ist.

(4) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 6 erwachsenden Verpflichtungen hat der Befüller von Schiffen mit gefährlichen Gütern in loser Schüttung

1. wenn die Sondervorschrift 803 Anwendung findet, durch geeignete Verfahren sicherzustellen und zu dokumentieren, dass die maximal zulässige Temperatur beim Verladen nicht überschritten wird, und dem Schiffsführer in nachweisbarer Form Instruktionen zu erteilen und
2. sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann.

(5) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 8 erwachsenden Verpflichtungen hat der Verlader sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann..

(6) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 9 erwachsenden Verpflichtungen hat der Empfänger die in den gemäß ADN vorgesehenen Fällen vorgeschriebene Reinigung und Entgiftung von Schiffen vorzunehmen.

(7) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 10 erwachsenden Verpflichtungen hat der Entlader sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann.

(8) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 10 erwachsenden Verpflichtungen hat der Entlader von Ladetanks

1. vor dem Entladen seinen Teil der im ADN vorgesehenen Prüfliste auszufüllen;
2. sicherzustellen, dass in der Gasrückfahrleitung, wenn diese gemäß ADN erforderlich ist, eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt;
3. sicherzustellen, dass die Löschraten in Übereinstimmung mit der Instruktion für die Lade- und Löschraten nach 9.3.2.25.9 oder 9.3.3.25.9 ADN ist und der Druck an der Übergabestelle der Gasrückfahr- oder Gasabfahrleitung den Öffnungsdruck des Hochgeschwindigkeitsventils nicht übersteigt;
4. sicherzustellen, dass die von ihm zur Verfügung gestellten Dichtungen zwischen den Verbindungsflanschen der Schiff-Land-Verbindung der Lade- und Löscheitungen aus Werkstoffen bestehen, die weder durch die Ladung angegriffen werden noch eine Zersetzung der Ladung oder eine schädliche oder gefährliche Reaktion mit der Ladung verursachen können;
5. sicherzustellen, dass für die gesamte Dauer des Löschen eine ständige und zweckmäßige Überwachung sichergestellt ist;
6. sicherzustellen, dass beim Löschen unter Verwendung der bordeigenen Löschkumpe diese von der Landanlage aus abgeschaltet werden kann.

48. § 26 Abs. 1 Satz 3 lautet:

„Die näheren Einzelheiten hinsichtlich der Ausbildung, insbesondere der Anerkennung und Durchführung von Schulungen, Qualifikation des Lehrpersonals und Prüfungen, sowie Kostentragung, Gewährung von Freizeit unter Fortzahlung des Lohnes und sonstiger Unterstützung für die besondere Ausbildung werden durch Verordnung geregelt.“

49. § 26 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Anerkennung gemäß Abs. 3 ist zu erteilen, wenn der Antragsteller die Bedingungen der in Abs. 1 genannten Vorschriften erfüllt.“

50. In § 27 Abs. 7 entfällt Satz 2.

51. § 31 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die näheren Einzelheiten hinsichtlich der Ausbildung, insbesondere der Anerkennung und Durchführung von Schulungen, Qualifikation des Lehrpersonals und Prüfungen, sowie Kostentragung, Gewährung von Freizeit unter Fortzahlung des Lohnes und sonstiger Unterstützung für die besondere Ausbildung werden durch Verordnung geregelt.“

52. In § 31 Abs. 2 Satz 1 wird „gemäß § 2 Z 4 in Betracht kommenden“ durch „in Abs. 1 genannten“ ersetzt.

53 § 32 samt Überschrift lautet:

#### **„Besondere Pflichten von Beteiligten“**

**§ 32.** (1) Absender und Verpacker gefährlicher Güter für die Beförderung im Luftverkehr, sowie Sicherheitsunternehmen, die Reisende, Gepäck, Fracht oder Post im Luftverkehr kontrollieren, dürfen hiefür nur Personal verwenden, das entsprechend den gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften sowie § 33 ausgebildet und mit den jeweils erforderlichen Informationen versehen ist. Sie haben Aufzeichnungen über den Aufgabenbereich der betreffenden Personen und über die absolvierten sowie die Termine der nächsten fälligen Schulungen zu führen. Diese Aufzeichnungen sind für mindestens fünf Jahre aufzubewahren.

(2) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 3 erwachsenden Verpflichtungen darf der Absender gefährliche Güter zur Beförderung im Luftverkehr nur übergeben, wenn bei Verwendung von Umverpackungen, Ladeeinheiten und Bergeverpackungen die besonderen Anforderungen dafür erfüllt sind, und nur getrennt von nicht gefährlichen Gütern, soweit das in den gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften vorgesehen ist.

(3) Der Beförderer hat innerhalb von 6 Stunden nach Übergabe der gefährlichen Güter zur Beförderung eine Annahmekontrolle durchzuführen.

(4) Auch Betreiber von Luftfahrzeugen, die der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 nicht unterliegen, dürfen gefährliche Güter nur unter Einhaltung der gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften zur Beförderung annehmen und befördern und haben die in diesen Vorschriften vorgesehenen Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger Beförderungen zu treffen.

(5) Wer in eigener Verantwortung Tätigkeiten des Absenders übernimmt, gilt hinsichtlich dieser selbst als Absender und hat die damit verbundenen Pflichten zu erfüllen.

(6) Soweit ein Abfertigungsagent in eigener Verantwortung Tätigkeiten des Betreibers eines Luftfahrzeugs ausführt, übernimmt er dessen Pflichten im selben Maß und hat sie zu erfüllen. Das gilt auch für die Anforderungen bezüglich der Personalschulung.

(7) Betreiber von Postdiensten müssen über die Verfahren und Genehmigungen verfügen, die in den gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften für die Annahme von Post und deren Einbringung in die Luftbeförderung vorgesehenen sind, und sie einhalten. In Österreich sind diese Genehmigungen von der Austro Control GmbH mit Bescheid zu erteilen. Dafür ist eine Verwaltungsabgabe in Höhe von 1300 Euro zu entrichten.“

54. § 33 Abs. 1 lautet:

„(1) Sehen die gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften eine besondere Ausbildung des Personals von an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten oder Dritter vor, so darf diese in Österreich außer für Personal der Kategorien 4 und 5 nur im Rahmen von Lehrgängen durchgeführt werden, die von der Austro Control GmbH mit Bescheid anerkannt worden sind. Schulungen, für die eine Anerkennung weder erforderlich ist noch vorliegt, dürfen nur von solchen Personen durchgeführt werden, die selbst über eine gültige Schulung der Personalkategorie 6 verfügen und demselben Unternehmen wie das zu schulende Personal angehören. Die näheren Einzelheiten hinsichtlich der Ausbildung, insbesondere der Anerkennung von Schulungen, Qualifikation des Lehrpersonals und Prüfungen, sowie Kostentragung, Gewährung von Freizeit unter Fortzahlung des Lohnes und sonstiger Unterstützung für die besondere Ausbildung werden durch Verordnung geregelt.“

55. In § 33 Abs. 2 wird „gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden“ durch „in Abs. 1 genannten“ ersetzt.

56. § 34 Abs. 1 lautet:

„§ 34. (1) Betreiber von Luftfahrzeugen und deren Abfertigungsagenten unterliegen hinsichtlich der Einhaltung der gemäß diesem Gesetz oder der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 auf sie anwendbaren Gefahrgutvorschriften der Inspektion durch besonders geschulte und ermächtigte Organe der Austro Control GmbH.“

57. § 34 Abs. 2 Satz 1 lautet:

„(2) Die Inspektionen sind durch angekündigte oder unangekündigte Kontrollen der Versandstücke, Dokumente, Luftfahrzeuge und Tätigkeiten sowie systematische, vorangekündigte Audits wahrzunehmen.“

58. § 34 Abs. 5 und 6 lautet:

„(5) Dieselben Befugnisse kommen den Kontrollorganen gegenüber anderen Beteiligten an der Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Zivilluftfahrt sowie Dritten gemäß § 7 und § 32 zu. Diese sind zu kontrollieren

1. beim Verdacht, dass festgestellte Mängel auf sie zurückzuführen sind, und
2. hinsichtlich ihrer Pflichten gemäß § 32 Abs. 1 und 5.

(6) Die Austro Control GmbH hat gemäß dem Supplement der ICAO-TI Unfälle und sonstige Ereignisse mit gefährlichen Gütern zu notifizieren und zu untersuchen sowie darüber zu berichten. Die Pflichten und Befugnisse gemäß Abs. 2 bis 4 kommen dabei sinngemäß zur Anwendung. Diesen Aufgaben ist nicht nachzukommen, wenn es wahrscheinlich oder bekannt ist, dass gefährliche Güter zu einem Unfall oder einer schweren Störung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 geführt und damit die Zuständigkeit der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes begründet haben.“

59. § 34 wird am Ende folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Ist die Austro Control GmbH nicht selbst die zuständige luftfahrtrechtliche Aufsichtsbehörde, so hat sie dieser Verstöße, die zu einer Untersagung der Beförderung geführt haben, sowie Meldungen gemäß Abs. 6 der zuständigen luftfahrtrechtlichen Aufsichtsbehörde zur Kenntnis zu bringen. Beteiligten an der Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Zivilluftfahrt sowie Dritten gemäß § 7 und § 32, die keine luftfahrtrechtliche Bewilligung benötigen, hat sie die Ausübung von Tätigkeiten, die in diesem Gesetz und den darin verwiesenen Vorschriften geregelt sind, und für die sie die Voraussetzungen nicht erfüllen, mit Bescheid zu untersagen und die Untersagung auf ihrer Homepage zu veröffentlichen oder unter Androhung der Untersagung Verbesserungsmaßnahmen aufzutragen. Rechtsmitteln gegen diese Bescheide kommt keine aufschiebende Wirkung zu.“

60. In § 35 Abs. 3 wird nach „obliegt“ ein Beistrich und die Wortfolge „sofern nicht ausdrücklich anderes festgelegt ist,“ eingefügt.

61. In § 36 Abs. 1 entfällt Z 3; Z 4 wird Z 3 und der Schlussatz lautet:

„Für die gemäß Z 2 oder 3 Tätigen dürfen keine Interessenskonflikte vorliegen.“

62. § 37 Abs. 2 Z 1 lautet:

„1. als Absender oder Betreiber von Postdiensten gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 3 oder § 13 Abs. 1 oder § 23 Abs. 1 oder § 32 Abs. 1, 2, 5 oder 7 zur Beförderung übergibt oder“

63. In § 37 Abs. 2 Z 5 wird nach „§ 7 Abs. 7“ „,oder § 23 Abs. 4“ eingefügt.

64. § 37 Abs. 2 Z 7 lautet:

„7. als Empfänger, dem die gefährlichen Güter nicht als Verbraucher zugestellt worden sind oder werden sollten, entgegen § 7 Abs. 9 oder § 25 Abs. 6 die ihn betreffenden Bestimmungen nicht einhält oder“

65. § 37 Abs. 2 Z 8 lautet:

„8. als Beförderer gefährliche Güter entgegen § 13 Abs. 1a oder § 23 Abs. 2 oder § 25 Abs. 1 oder § 32 Abs. 3 oder 4 oder der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 befördert oder zur Beförderung annimmt oder“

66. In § 37 Abs. 2 Z 10 wird nach „§ 7 Abs. 10“ ein Beistrich und „§ 23 Abs. 6“ eingefügt.

67. § 37 Abs. 2 Z 11 lautet:

„11. als Abfertigungsagent entgegen § 32 (6) Tätigkeiten des Beförderers ausführt oder“

68. § 37 Abs. 2 werden nach Z 11 folgende drei Ziffern angefügt:

„12. als Betreiber eines Luftfahrzeugs die in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder § 32 Abs. 4 vorgesehenen Maßnahmen zur Verhinderung rechtswidriger Beförderungen nicht trifft oder

13. als für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) seinen Pflichten gemäß § 23 Abs. 5 nicht nachkommt

14. als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur seinen Pflichten gemäß § 23 Abs. 7 nicht nachkommt.“

69. In § 39 entfällt Abs. 1; Abs. 2 wird Abs. 1, Abs. 3 wird Abs. 2

70. § 39 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Unbefristete, für eine unbestimmte Anzahl von Beförderungen erteilte Ausnahmebewilligungen gemäß § 9 treten spätestens am 1.1.2020 außer Kraft. Schulungen, die gemäß § 33 in der Fassung vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2016 durchgeführt worden sind und letzterem nicht entsprechen, behalten ihre Gültigkeit im bisherigen Umfang, unterliegen im Weiteren aber den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.“

71. § 41 entfällt.