|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **INF.7** | |
| **Economic Commission for Europe**  Inland Transport Committee  **Working Party on the Transport of Dangerous Goods**  **Joint Meeting of Experts on the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) (ADN Safety Committee)**  **Thirty-seventh session**  Geneva, 25-29 January 2021  Item 4 (c) of the provisional agenda  **Implementation of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)  interpretation of the Regulations annexed to ADN** | | 1 December 2020 German |

Beförderung von begasten Schüttgütern in Laderäumen und begaste Laderäume von Trockengüterschiffen

Eingereicht von Deutschland

1. Deutschland war in den vergangenen Jahren häufiger das Ziel von Schiffstransporten mit Agrargütern wie zum Beispiel Mais und Raps zur Öl-Herstellung oder von Sonnenblumenkernen, die in loser Schüttung durchgeführt wurden und bei denen die Ladung offensichtlich mit Substanzen zur Schädlingsbekämpfung versehenen war (insbesondere Methylbromid oder Phosphin). Dabei wurde die Ladung entweder schon vor dem Einfüllen in die Binnenschiffe begast (in den Lägern an Land) oder der Ladung wurde zu Beginn der Beförderung in den Laderaumen der Schiffe das Begasungsmittel zugesetzt (z.B. phosphin-haltige Tabletten).

2. Durch die Freisetzung dieser Begasungsmittel während der Fahrt oder am Entladeort kam es wiederholt zu einer Gefährdung oder sogar Schädigung von an Bord beschäftigten Personen und von Personen, die am Entladen der Schiffe beteiligt waren.

3. Bisher unterliegen solche Güterbeförderungen nicht dem ADN.

4. Deutschland ist der Meinung, dass durch die Aufnahme von Regelungen zum Umgang mit begasten Laderäumen oder begasten Schüttgütern während der Beförderung, in das ADN eine Gefährdung der an Bord von Binnenschiffen und an den Entladestellen beschäftigten Personen weitestgehend ausgeschlossen werden muss und kann. Diese Regelungen sollten den Vorschriften für begaste Güterbeförderungseinheiten (CTU) nachgebildet sein.

5. In Abschnitt 5.5.2 ADN sind die Anforderungen für die Beförderung von begasten Güterbeförderungseinheiten (CTU) festgelegt. Allerdings sind in Kapitel 1.2 ADN als CTU (Cargo transport unit, Güterbeförderungseinheit) nur „Fahrzeug, Wagen, Container, Tankcontainer, ortsbeweglicher Tank oder MEGC“ genannt, nicht aber Binnenschiffe oder die Laderäume von Binnenschiffen.

6. Es ist bekannt, dass im europäischen Verband FEDIOL, dem Zusammenschluss der europäischen Vegetable Oil and Proteinmeal Industry, Empfehlungen für Vertragsklauseln bezüglich der Begasung von Ladungen entwickelt wurden. Die deutsche Delegation hat aber den Eindruck, dass dieses Angebot für eine freiwillige Selbstverpflichtung der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer nicht ausreichend ist, sichere Beförderungen von begasten Futtermitteln oder Saatgutladungen im Binnenschiffsverkehr sicherzustellen.

7. Die Lösung könnte eine Erweiterung des Kapitels 5.5 des ADN um den Transport begaster Ladung, die in loser Schüttung befördert wird, sein. Ähnlich wie bei den begasten Güterbeförderungseinheiten (CTU) (UN-Nummer 3359) könnte die Beförderung von Schüttgütern, die selber nicht als Gefahrgut einzustufen sind, in begastem Zustand nur den anwendbaren Vorschriften eines neu einzufügenden Abschnitts 5.5.5 unterliegen. Dazu wären auch Änderungen in den Klassifizierungsvorschriften und in der Tabelle A des ADN erforderlich.

8. Deutschland bittet die anderen im Sicherheitsausschuss vertretenen Delegationen, über ihre Erfahrungen mit solchen begasten Transporten von Agrargütern zu berichten. Der Sicherheitsausschuss könnte sich darauf verständigen, diesen Lösungsweg weiter zu verfolgen oder eine andere Regelung zur Lösung des Problems finden.

9. Deutschland ist darauf vorbereitet, für die 38. Sitzung einen förmlichen Änderungsantrag für das ADN 2023 vorzulegen, der die Beiträge dieser Sitzung berücksichtigen wird.