

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(40. Tagung, Genf, 22. – 26. August 2022)
Punkt 5) zur vorläufigen Tagesordnung
Berichte Informeller Arbeitsgruppen

Korrespondenzgruppe „Begaste Ladung“

Eingereicht von Deutschland*.**

Einleitung

1. Der Sicherheitsausschuss erteilte in seiner 38. Sitzung im August 2021 das Mandat für eine Korrespondenzgruppe, die, basierend auf dem Antrag Deutschlands für einen neuen Abschnitt 5.5.5 (ECE/TRANS/ WP.15/AC.2/2021/22 und informelles Dokument INF.5 (Österreich)), den Regelungsbedarf zur Beförderung von begasten Schüttgütern in Laderäumen und begaste Laderäume von Trockengüterschiffen erörtern soll. Ein neuer Vorschlag sollte sich auf die Sicherheit der Besatzungsmitglieder und anderer Personen an Bord konzentrieren und alle denkbaren Risiken berücksichtigen.
2. Deutschland hat den Vorsitz der Korrespondenzgruppe übernommen und auf einem nationalen staatlich betriebenen Dokumentenserver einen Arbeitsbereich bereitgestellt. An der Gruppe beteiligten sich bisher neben den Vertragsparteien Deutschland, Frankreich und Niederlande die Delegationen von EBU/ESO und GAFTA.
3. Der Vorsitz hatte einige Hintergrunddokumente wie Fachartikel über die Begasung von Getreide-ladungen in Seeschiffen zusammengetragen und diese der Gruppe im genannten Arbeitsbereich zur Verfügung gestellt. Auch eine englische Übersetzung der deutschen nationalen Vorschriften zu Begasungen von und in Transportmitteln wurde verfügbar gemacht. GAFTA und EBU/ESO haben Erklärungen zu Begasungsvorgängen und zu den erwarteten Sicherheitsmaßnahmen abgegeben, die Niederlande haben einen geänderten Antrags-entwurf beigesteuert. Frankreich stellte Auszüge aus den korrespondierenden IMO-Vorschriften für Seeschiffe zur Verfügung.

* Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/42 verteilt.

** A/76/6 (Kap. 20) Abs. 20.76.

I. Vorläufige Ergebnisse

4. Sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland bestehen Rechtsvorschriften, die im Bereich des Arbeitsschutzes Begasungsmaßnahmen auch auf Binnenschiffen regeln, auf entsprechenden Verordnungen der Europäischen Union zum Umgang mit Bioziden beruhen, aber im Detail unterschiedliche Vorschriften zur Begasung an Bord von Binnenschiffen enthalten.

5. Die niederländische Delegation und die Delegation von EBU/ESO sprechen sich dafür aus, dass eine erstmalige Begasung der Ladung im Laderaum eines Binnenschiffes, vor Beginn oder während der Fahrt, nicht erlaubt sein sollte (keine „on-board-fumigation“), während GAFTA eine ordnungsgemäße Begasung vor Fahrtbeginn für vertretbar hält, wenn das Schiff bis zur Freigabe [clearance] im Hafen bleibt.

6. Stattdessen sollten Szenarien betrachtet werden, bei denen das Binnenschiffe eine im Vorlauf begaste Ladung an Schüttgütern übernimmt. Das könnte sein die Beladung mit Gütern

- a) die zuvor in einem Silo einer Landanlage begast wurden,
- b) die zuvor in einem Seeschiff begast wurden,
- c) die für einen vorhergehenden Transport mit einem Güterzug begast wurden.

7. Als erforderliche Maßnahmen, die eine sichere Beförderung auf dem Binnenschiff ermöglichen, wurden insbesondere die folgenden, zum Teil widersprüchlichen Vorschläge und Forderungen gemacht.

a) Für die Schiffe, die begaste Schüttgüter befördern, ist kein Zulassungszeugnis erforderlich. Es muss kein ADN-Sachkundiger an Bord sein.

b) Der Schiffsführer muss bei der Beladung umfassend darüber informiert werden, dass die übernommene Ladung zuvor begast wurde.

c) Die begaste Ladung darf keine giftigen Gase freisetzen, die über einem noch zu definierenden Grenzwert („legal PPM threshold“) liegen. Das muss durch eine (amtliche) Messung bestätigt werden. In diesem Zusammenhang muss der Zustand „begast“ noch näher definiert werden.

d) Güter sollten erst aus einem Seeschiff/Lager/Zug ausgeladen werden, nachdem ein lizenzierter/ausgebildeter Begaser dies für sicher erklärt hat, d. h. sie sollten in jedem Fall erst von anderen Beförderungsmitteln oder Lagern auf ein Binnenschiff verladen werden, wenn sie den Grenzwert unterschreiten.

e) Ladung, deren Ausdünstungen unter diesem Grenzwert liegen, werden nicht dem ADN unterworfen. Ladung, die den vorgenannten Grenzwert überschreitet, darf nur unter besonderen Bedingungen und nur nach einer individuellen Zulassung durch Hafenbehörden befördert werden.

f) Beim Beladen des Binnenschiffes müssen Messungen durchgeführt werden und das Beladen muss unter der Aufsicht einer lizenzierten Person stehen. Dem Schiffsführer des Binnenschiffes müssen Instruktionen für weitere Messungen und die geeigneten Handlungen, die während der Reise bei steigender Konzentration von giftigen Gasen vorzunehmen sind, mitgegeben werden.

g) Alle an Bord befindlichen Personen sind mit einer persönlichen Schutzausrüstung und mit am Körper getragenen Gaswarngeräten auszustatten.

h) Die Laderäume des Schiffes sind so dicht wie möglich verschlossen, damit sich giftige Gase nicht unkontrolliert an Bord des Schiffes verbreiten können. Derzeit sind die Laderaumabdeckungen von Trockengüterschiffen aber nicht gasdicht (gas tight) ausgeführt.

i) Das Schiff wird im Bereich der Laderäume an mehreren Stellen mit besonderen Warntafeln versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass sich in den Laderäumen begaste Ladung befindet. Hier ist zu beachten, dass solche Warntafeln auch bereits nach den weiter oben genannten Vorschriften des Arbeitsschutzrechts am Schiff anzubringen sind. Die Vorgaben für die Gestaltung der Warntafel sollten sich in den verschiedenen Regelwerken nicht unterscheiden.

j) Nach dem Entladen der Binnenschiffe müssen die Laderäume ausgiebig gelüftet werden, bevor die Warntafeln weggenommen werden dürfen.

8. Der Vorschlag Österreichs, statt einen neuen Abschnitt 5.5.5 einzufügen, den Abschnitt 5.5.2 zu erweitern, (Informelles Dokument INF.5 zur 38. Tagung) wurde bisher nicht erörtert.

9. Die Vorschriften des ADN sollen unter dem Vorbehalt stehen, dass andere Rechtsvorschriften die Beförderung begaster Schüttgüter allgemein verbieten können.

10. Regeln, von wem und wie an Bord von Seeschiffen oder in Silos an Land Begasungen durchgeführt werden sollen und dürfen, sind nicht Gegenstand der Beförderungsvorschriften des ADN.

II. Weiteres Vorgehen

11. Der Sicherheitsausschuss wird gebeten, die vorläufigen Arbeitsergebnisse zu erörtern und zu bewerten. Er könnte der Korrespondenzgruppe Hinweise geben, in welche Richtung weiter zu arbeiten ist.
