

# Economic and Social Council

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

22 January 2024

German

Original: English

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)

Forty-third session

Geneva, 22-26 January 2024

Item 5(b) of the provisional agenda

Proposals for amendments to the Regulations annexed to ADN:  
other proposals

## 7.2.4.22 Öffnen von Öffnungen und Zudosierung zusätzlicher Additive

Eingereicht von FuelsEurope

### *Zusammenfassung*

**Verbundene Dokumente:**

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/7 (Deutschland)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/20 (FuelsEurope)

**Analytische Zusammenfassung:**

Nach der Veröffentlichung auf der UNECE stellte sich heraus, dass unsere Vorschläge im Dokument 2024/20 nicht mehr mit denen übereinstimmen, auf die in Dokument 2024/7 (Deutschland) verwiesen wird.

Um die Lesbarkeit der Vorschläge von FuelsEurope, wie sie in Dokument 2024/20 erfasst wurden, zu verbessern, folgen diese nun der Struktur des Dokuments 2024/7 (Deutschland).

## Einleitung

1. In der Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vom August 2023 bot der Vertreter Deutschlands an, zusätzlich eingegangene Kommentare zum Thema Öffnen von Öffnungen mit Blick auf eine Diskussion in der Sitzung im Januar 2024 zu prüfen. Die konkreten zu prüfenden Unterabschnitte wurden im Protokoll ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 genannt.
2. FuelsEurope begrüßt die in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47 enthaltenen Vorschläge. Es wurde jedoch vonseiten der Industrie festgestellt, dass diese den aktuellen Bedürfnissen der Befüller im operativen Prozess der Beförderung flüssiger gefährlicher Güter nicht in vollem Umfang Rechnung tragen.
3. Dieser Bedarf betrifft die nachträgliche Zudosierung zusätzlicher Additive an Bord von Binnenschiffen, und FuelsEurope hat das Dokument 2024/20 vorgelegt, das Vorschläge in der Struktur des Dokuments 2023/47 widerspiegelt.
4. Nach der wesentlichen Änderung der Struktur, die nun im Dokument 2024/7 zum Ausdruck kommt, besteht die Notwendigkeit, die Vorschläge, wie sie im Dokument 2024/20 festgehalten sind, neu zu strukturieren.

5. Um eine reibungslose Diskussion sowie einen Vergleich von Bestimmungen und Vorschlägen zu ermöglichen, stellen wir hiermit unsere Vorschläge nach der Struktur des Dokuments 2024/7 vor.
6. Identisch mit der nachträglichen Zudosierung von Stabilisatoren, wie sie in den deutschen Vorschlägen beschrieben ist, kann auch die nachträgliche Zudosierung anderer Additive an Bord auf sichere Weise erfolgen.
7. Die Vorschläge stimmen in jeder Hinsicht mit den zwischen den Vertragsparteien vereinbarten unten stehenden Grundsätzen des ADN überein:

**„EUROPÄISCHES ÜBEREINKOMMEN  
ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON  
GEFÄHRLICHEN GÜTERN  
AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
(ADN)**

**DIE VERTRAGSPARTEIEN,**

**IN DEM WUNSCH, gemeinsam einheitliche Prinzipien und Regeln aufzustellen mit dem Ziel:**

- a) die Sicherheit der internationalen Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen zu verstärken
- b) durch Vermeidung von Verschmutzungen, die bei Unfällen und Zwischenfällen bei solchen Beförderungen entstehen könnten, wirksam zum Umweltschutz beizutragen und
- c) die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern,“

## **I. Vorschläge für die Gestattung einer Zudosierung zusätzlicher Additive**

### **7.2.4.22, Öffnen von Öffnungen der Ladetanks (Allgemein):**

8. in Unterabsatz 7.2.4.22.1, nach *„Für die nachträgliche Zugabe von Stabilisator in Ausnahmefällen“* wird ein neuer Spiegelstrich mit folgendem Wortlaut aufgenommen:

**„\*zur nachträglichen Zugabe sonstiger Additive im Ausnahmefall nach dem Beladen, aber vor Fahrtbeginn oder nach Fahrtende, aber vor dem Entladen.“.**

- In 7.2.4.22.13 wird *“oder Stabilisator”* mit *“, Stabilisator oder sonstigen Additiven”* ersetzt.
- Eine neue Überschrift 7.2.4.15 und einen neuen Absatz 7.2.4.15.1 sowie neunten Absatz 7.2.4.15.2 wird eingefügt:
- **„7.2.4.22.15 Zugabe von Stabilisator oder sonstigen Additiven im Ausnahmefall**
- **7.2.4.22.15.1 Wenn aufgrund einer unerwarteten Verlängerung der Fahrtzeit während der Beförderung in einem oder mehreren Ladetanks zusätzlicher Stabilisator beigelegt werden muss, darf das ausschließlich über die Probeentnahmeöffnung erfolgen. Eine statische Aufladung muss verhindert werden.**
- **7.2.4.22.15.2 Wenn die Messdaten eine niedrigere als die gesetzlich vorgeschriebene Dosierate in der Ladung ergeben und wenn deshalb während der Beförderung in einem oder mehreren Ladetanks zusätzliches Additiv beigelegt werden muss, darf das ausschließlich über die**

**Probenahmeöffnung erfolgen. Eine statische Aufladung muss verhindert werden.“.**

9. Aufgrund der für 7.2.4.22.13 vorgeschlagenen Änderung wiederholen wir unseren Vorschlag gemäß dem Arbeitsdokument 2024/20 für eine Änderung von Abschnitt 7.2.4.16.8, zweiter Absatz:

7.2.4.16.8, nach: "...*Probenentnahme vornehmen,* " und bevor "*oder eine Peilung ...*", wird folgender Wortlaut eingefügt : **Additive beifügen (siehe Unterabschnitt 7.2.4.22).**

10. Angesichts der Tatsache, dass die zusätzliche Additivierung an Bord die kurzfristige Unterbringung von Versandstücken im Ladungsbereich erfordert, wird des Weiteren die Aufnahme eines neuen Absatzes 7.2.4.1.5 mit den zu einzuhaltenden Bedingungen vorgeschlagen:

**„7.2.4.1.5 An Bord von Schiffen ist es allein zum Zwecke der Additivierung (siehe 7.2.4.22) für die ausschließliche Dauer des Additivierungsvorgangs gestattet, Versandstücke mit Additiven im Ladungsbereich unterzubringen. Die Additivierung hat nach dem Ende des Beladevorgangs und vor Fahrtbeginn oder nach Fahrtende und vor Beginn des Entladevorgangs zu erfolgen. Die Einzelheiten von Absatz 7.2.4.22 sind zu berücksichtigen. Die Gesamtmenge der Versandstücke darf ... nicht überschreiten und das Gesamtgewicht der vollen Versandstücke darf ... kg nicht überschreiten. Das Gewicht eines einzelnen Versandstücks ist auf... kg zu begrenzen.“.**

## II. Begründung

11. Sicherheit: Weniger zusätzliche Handling-/Entlade-/Ladevorgänge sowie Schiffsbewegungen: Falls die Dosierrate unter den gesetzlich vorgeschriebenen Normen liegt und es keine rechtlichen Möglichkeiten gibt, die Konzentration an Bord von Schiffen zu erhöhen, müssten die Schiffe die Umschlagsanlage verlassen und an einer anderen Umschlagsanlage die Ladung löschen und erneut laden. In der Regel können Umschlagsanlagen keine Ladung zurücknehmen, wenn sie Additive enthält.

12. Dies ist ein zusätzliches Handling von Hunderten oder Tausenden von Tonnen gefährlicher Güter auf bereits überlasteten Wasserstraßen in Hafengebieten und damit ein zusätzliches, vermeidbares Risiko im Vergleich zur sicheren zusätzlichen Dosierung relativ kleiner Mengen über ein Probenahmesystem an Bord von Binnenschiffen.

13. Die Additivierung erfolgt von Fall zu Fall und Landtanks enthalten das reine, unadditivierte Produkt. Die Landtanks enthalten so gut wie nie additiviertes Produkt. Die Entladung einer additivierten Ladung zurück in den Landtank würde bedeuten, dass das reine Produkt verloren geht und dass das Rohrleitungssystem (das auch für andere Produkte verwendet wird) inakzeptable Mengen an Additiven enthält

14. Die Ermöglichung der beschriebenen nachträglichen, zusätzlichen Dosierung von Additiven über die Probenahmeöffnung in vorgeschriebenen Fällen bedeutet vergleichsweise geringes Risiko.

15. Zur weiteren Begründung verweisen wir auf das Arbeitsdokument 2024/20.

## III. Schlussfolgerung

16. Die Vorschläge unter Abs. 8 sind Wiederholungen der Vorschläge des Arbeitsdokuments 2024/20, folgen aber nun der neuen Nummerierung, die im Arbeitsdokument 2024/7 eingeführt wurden.

17. Auch die Vorschläge unter den Abs. 9 und 10 sind Wiederholungen der Vorschläge im Arbeitsdokument 2024/20. Sie werden in diesem INF erwähnt, da die Vorschläge unter Abs. 8 eine Änderung in 7.2.4.16.8 erfordern und ein neuer Artikels 7.2.4.1.5 eingeführt werden müsste.

18. Für andere Schlussfolgerungen, z. B. die Beimischung an Bord; Versandstücke im Ladungsbereich und die sichere Nutzung mobiler Dosiersysteme verweisen wir auf das Dokument 2024/20.

#### **IV. Bezug zu den Zielen der nachhaltigen Entwicklung**

19. Neue Erkenntnisse über den Umgang mit (Gefahr)stoffen und die Berücksichtigung ihrer Folgen für die weitere sichere Handhabung, Lagerung und Beförderung dieser gefährlichen Stoffe können mit dem Ziel für nachhaltige Entwicklung 3: Gute Gesundheit und Wohlbefinden – Verringerung der Gesundheitsrisiken von Gefahrstoffen verknüpft werden.

20. Da dies mit einer nachhaltigen Beförderung verbunden ist, kann auch auf das Ziel 11 der nachhaltigen Entwicklung verwiesen werden

#### **V. Zu ergreifende Maßnahme**

21. FuelsEurope bittet den ADN-Sicherheitsausschuss daher, die in den Absätzen 8, 9 und 10 aufgeführten Vorschläge unter Berücksichtigung der Begründung laut Absätze 11 und 12, zu prüfen und die aus seiner Sicht notwendigen Maßnahmen mit Blick auf ein Inkrafttreten am 1. Januar 2025 zu ergreifen.

---