

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(44. Tagung, Genf, 22. – 30. August 2024)
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung
Vorschläge zur Änderung der dem ADN beigefügten Verordnung
Sonstige Vorschläge

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/48 (EBU/ESO)

"HGK/Seafar" project on the use of remote control technology on inland waterway vessels transporting goods that fall under the scope of the ADN – Phase 2 and 3a

Eingereicht von Deutschland **

Einleitung

1. Deutschland dankt der Delegation von EBU/ESO für die ausführliche Analyse der bestehenden Vorschriften. Der besondere Bedarf, auch in der Binnenschifffahrt den zunehmenden Mangel an Fachkräften eventuell durch Technik auszugleichen, wird anerkannt.
2. Besonders wichtig ist die Aussage, dass sowohl in Phase 2 als auch in Phase 3a der „hauptverantwortliche Schiffsführer“ stets an Bord des Schiffes ist.
3. Deutschland sieht noch einige andere Punkte, die geprüft werden müssen.
4. Es ist noch nicht bekannt, ob nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften die Fernsteuerzentrale rechtlich und organisatorisch als Teil des Schiffes angesehen wird, und ob dann der Operator Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein Subunternehmer ist.

Es gilt aber Unterabschnitt 1.1.4.6 Anwendbarkeit anderer Verordnungen bei der Beförderung auf Binnenwasserstraßen, wonach die Fernsteuerung nach den allgemeinen schifffahrtspolizeilichen Vorschriften zulässig sein muss und auch wie dort vorgeschrieben ausgeführt werden muss.

5. **1.3.2.2.1:** Muss auch das Personal der Fernsteuerzentrale (der Operator und alle anderen an der Fahrt des Schiffes beteiligte Personen) aufgabenbezogen unterwiesen werden? In welchem Umfang?
6. **1.3.2.2.5 und 5.4.3.2:** Muss der Schiffsführer auch dem Personal der Fernsteuerzentrale die schriftlichen Weisungen zur Kenntnis geben und muss auch dieses in der Lage sein, die schriftlichen Weisungen zu verstehen? Muss der Schiffsführer darauf zu achten, dass jede betreffende Person in der Fernsteuerzentrale die Weisungen versteht und in der Lage ist, diese richtig anzuwenden?

** A/78/6 (Kap. 20) Tabelle 20.5.

7. **1.3.2.3:** Muss auch das Personal der Fernsteuerzentrale, das an der Fahrt des Schiffes beteiligt ist, eine Sicherheitsunterweisung erhalten?
8. **1.3.3:** Bei welchem Arbeitgeber muss die Dokumentation über die Unterweisung aufbewahrt werden?
9. **1.4.2.2.1 g) und 8.1.2.4:** Muss sich der Schiffsführer vergewissern, dass die schriftlichen Weisungen in der Fernsteuerzentrale vorliegen und ob sie dort so aufbewahrt sind, dass sie leicht auffindbar sind?
10. **1.8.1.4:** Können in der Fernsteuerzentrale als Teil des Unternehmens des Beförderers Kontrollen durchgeführt werden? Welche Vertragspartei ist dafür zuständig, wenn die Fernsteuerzentrale im Land A angesiedelt ist, das Schiff aber in Land B fährt?
11. **1.8.3.1:** Muss der Betreiber der Fernsteuerzentrale einen oder mehrere Gefahrgutbeauftragte bestellen, weil seine Tätigkeit das Befördern gefährlicher Güter umfasst?
12. **1.10.:** Muss die Fernsteuerzentrale in die vorgeschriebenen Maßnahmen für die Sicherung einbezogen werden? Ist auch der Operator in der Fernsteuerzentrale ein „Mitglied der Schiffsbesatzung“? Dann kann sein Lichtbildausweis nicht nach 1.10.1.4 an Bord sein, weil er selbst auch nicht an Bord ist. Wo muss dieser Lichtbildausweis vorhanden sein? Bei welchem Arbeitgeber muss die Beschreibung der Unterweisung nach 1.10.2.4 aufbewahrt werden?
13. Besondere Herausforderungen können sich für einen remote zugeschalteten Steuermann aus **7.x.5.4 Stilliegen und 7.1.5.5 Anhalten der Schiffe** ergeben, wenn sich der aktuell diensthabende Steuermann nicht an Bord befindet und er deswegen die örtlichen Gegebenheiten nicht eindeutig erkennen und bewerten kann.
14. Soweit es bekannt ist, kann sich die beteiligte Fernsteuerzentrale auch ausserhalb desjenigen Staates befinden, in dem das Schiff unterwegs ist. Deswegen muss bei möglichen Verstößen gegen die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen weiterhin der Schiffsführer an Bord der rechtliche Adressat der zuständigen Behörden sein. Das gilt auch dann, wenn ein Verstoß zu einem Zeitpunkt festgestellt oder angenommen wird, zu dem der Operator in der Fernsteuerzentrale die Kontrolle über das Schiff hat.
