

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN
GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN (ADN) BEIGEFÜGTE
VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(44. Tagung, Genf, 26. – 30. August 2024)
Punkt 4 b) der vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung: Weitere
Änderungsvorschläge**

„HGK/Seafar“-Projekt über den Einsatz von Fernsteuerungstechnologie auf Binnenschiffen, die Güter aus dem Anwendungsbereich des ADN befördern – Phase 3 b

**Eingereicht von der Europäischen Binnenschiffahrts-Union und der
Europäischen Schifferorganisation (EBU/ESO)*, ****

Einleitung

1. Mehrere Marktteilnehmer führen derzeit Testfahrten mit ferngesteuerten Binnenschiffen durch. Die Projekte finden auf dem Rhein und anderen Wasserstraßen in mehreren europäischen Ländern statt.
2. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und verschiedene nationale Behörden haben einigen ferngesteuerten Schiffen bereits eine entsprechende Genehmigung erteilt.
3. Unter den Schiffen, die derzeit mit Fernsteuerungstechnologie fahren, sind auch Tankschiffe, die Güter aus dem Anwendungsbereich des ADN befördern.
4. Der ADN-Sicherheitsausschuss hat sich bereits mehrfach mit der Frage der Fernsteuerung von Binnenschiffen befasst (siehe informelles Dokument INF.3 der vierzigsten Sitzung), zuletzt im Januar 2024 (siehe informelles Dokument INF.19 der dreiundvierzigsten Sitzung).
5. Die Diskussionen, insbesondere auf der Sitzung im Januar 2024, haben ergeben, dass eine Anpassung des ADN für die Phase 3b (kein verantwortlicher Schiffsführer mehr an Bord) notwendig ist.

* Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/47 verteilt.

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

6. Die Anpassung kann analog zu den bestehenden Vorschriften für die Be- und Entladung und die Ballastierung von Tankschiffen vorgenommen werden.

7. Neben dem hauptverantwortlichen Schiffsführer, der das Schiff von einer Fernsteuerungszentrale aus steuert, muss weiterhin ein Sachkundiger an Bord sein.

Vorschlag

8. EBU/ESO schlagen die Aufnahme einer neuen Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 vor:

„**Ferngesteuertes Tankschiff**: Ein Tankschiff, dessen Kurs und Geschwindigkeit von einem Schiffsführer bestimmt wird, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet.“

9. EBU/ESO schlagen ferner vor, den Wortlaut von Unterabschnitt 7.x.3.15 ADN wie folgt zu ändern (die Änderungen sind **unterstrichen und fettgedruckt**):

„Sachkundiger an Bord

Bei der Beförderung von gefährlichen Stoffen muss der hauptverantwortliche Schiffsführer zugleich Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.2 sein. Zusätzlich muss er

- bei der Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (6) ein Tankschiff des Typs G vorgeschrieben ist, ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.5, und
- bei der Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (6) ein Tankschiff des Typs C vorgeschrieben ist, ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.7

sein.

Bei der Beförderung von gefährlichen Stoffen mit ferngesteuerten Tankschiffen, bei denen sich kein Schiffsführer an Bord befindet, muss mindestens ein Besatzungsmitglied an Bord ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.2 sein. Dieser Sachkundige nimmt die Aufgaben des Schiffsführers an Bord gemäß dieser Verordnung wahr.

Bem.: Welches Mitglied der Schiffsbesatzung hauptverantwortlicher Schiffsführer ist, hat der Beförderer festzulegen und an Bord zu dokumentieren. Erfolgt keine solche Festlegung, so gilt die Anforderung für jeden Schiffsführer.

Abweichend davon ist es bei der Be- oder Entladung gefährlicher Güter in Tankschubleichter **oder ferngesteuerte Tankschiffe** ausreichend, dass derjenige, der für die Be- und Entladung und für die Ballastierung des Tankschubleichters **oder des ferngesteuerten Tankschiffs** die Verantwortung trägt, über die geforderte Sachkunde nach **Unterabschnitt 8.2.1.2** verfügt.

Bei der Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (6) ein Tankschiff des Typs C und in Spalte (8) ein Ladetanktyp 1 vorgeschrieben ist, genügt bei der Beförderung in einem Tankschiff des Typs G ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.5.“
