

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN
GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN (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**

Änderungsvorschläge zu Unterabschnitt 1.4.3.3 und Absatz 1.4.3.7.1 ADN – Sicherheitspflichten der Hauptbeteiligten

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

Zusammenfassung

Verbundene Dokumente:

- Informelles Dokument INF.23 der 31. Sitzung
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (Absatz 60)
- Informelles Dokument INF.20 der 41. Sitzung
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84 (Absatz 49)
- Informelles Dokument INF.20 der 42. Sitzung
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (Absätze 67 - 70)
- Informelles Dokument INF.25 der 43. Sitzung
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (Absatz 64)

* Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/59.

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

Einleitung

1. EBU/ESO möchten ein Problem, das bereits auf der einunddreißigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses im August 2017 (siehe informelles Dokument INF.23 der einunddreißigsten Sitzung), im Januar 2023 (siehe informelles Dokument INF.20 der einundvierzigsten Sitzung), im August 2023 (siehe informelles Dokument INF.20 der zweiundvierzigsten Sitzung) und im Januar 2024 (siehe informelles Dokument INF.25 der dreiundvierzigsten Sitzung) behandelt wurde, ins Bewusstsein zurückrufen und erneut zur Diskussion stellen.
2. Die Besatzungsmitglieder sind nach wie vor mit dem Problem konfrontiert, dass die Ladearme/Schläuche nicht (vollständig/effizient) entleert und/oder vor und/oder nach dem Laden/Löschen nicht druckentlastet werden, was ständig zu Leckagen und in manchen Fällen auch zu Umweltverschmutzungen und/oder einer Exposition der Besatzungsmitglieder führt. Die Lösung dieses Problems ist dem Binnenschiffahrtsgewerbe ein großes Anliegen und zielt auf eine Verbesserung der Sicherheit bei diesem wichtigen Teil der Beförderung, dem physischen Verbinden/Trennen mit Befüllern und Entladern, ab.
3. Sowohl auf der einundvierzigsten als auch auf der zweiundvierzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses legten EBU/ESO die aus der Datenbank „Platform Zero Incidents“ abgeleiteten Unfallstatistiken zu dem unter Punkt 2 beschriebenen Sachverhalt vor. Das informelle Dokument INF.20 der zweiundvierzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses enthält eine Beschreibung der „Platform Zero Incidents“ und eine Erläuterung der Anzahl der erfassten Vorfälle und Beinahe-Vorfälle.
4. EBU/ESO möchten dem ADN-Sicherheitsausschuss mit diesem Dokument eine Aktualisierung der Vorfalldaten vorlegen (siehe Aktualisierung der Vorfalldaten 2015 bis 2024 in Absatz 6). Insgesamt wurden seit 2015 mehr als 170 Vorfälle auf der „Platform Zero Incidents“ gemeldet.
5. EBU/ESO finden es positiv, wie das Gewerbe in den Niederlanden, wo auch die zuständige Behörde involviert ist, mit diesem Thema umgeht. Das Problem wurde erkannt, und es werden gemeinsame Anstrengungen unternommen, um bewährte Verfahren zur Verringerung des Expositionsrisikos für Besatzungsmitglieder und die Umwelt zu ermitteln. Dennoch halten EBU/ESO weiterhin eine Änderung der ADN-Vorschriften für notwendig, um Besatzungsmitglieder und die Umwelt noch besser vor dem Kontakt mit gefährlichen Gütern zu schützen.
6. In den Anlagen I und II dieses Dokuments sind detailliertere Informationen über die Vorfälle der Jahre 2015-2023 und 2024 enthalten.

Änderungsanträge

7. In Übereinstimmung mit den wichtigsten allgemeinen Sicherheitsmaßnahmen gemäß Unterabschnitt 1.4.1.1 ADN:

„Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten. Sie haben in jedem Fall die für sie jeweils geltenden Bestimmungen des ADN einzuhalten.“
8. beantragen EBU/ESO beim ADN-Sicherheitsausschuss die Prüfung der Aufnahme einer zusätzlichen Pflicht in Unterabschnitt 1.4.3.3 ADN:

„1.4.3.3 **Befüller**

Im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 hat der Befüller insbesondere folgende Pflichten:

...

*Pflichten betreffend das **Befüllen von Ladetank:***“

Vorschlag 1

In Unterabschnitt 1.4.3.3 einfügen:

„l) hat sicherzustellen, dass die von ihm bereitgestellte(n) Schiff-Land-Verbindung(en) ausreichend entleert ist/sind und gegebenenfalls ein etwaiger Überdruck abgelassen wird/wurde. Diese Maßnahmen sind zu ergreifen, um eine sichere Verbindung/Trennung zu gewährleisten, und zwar vor der Verbindung/Trennung;“

Fazit: Buchstabe l) war bereits im ADN 2023 für etwas offen gehalten worden.

9. EBU/ESO ersuchen den ADN-Sicherheitsausschuss auch um Prüfung der Aufnahme einer zusätzlichen Pflicht in Absatz 1.4.3.7.1 ADN:

„1.4.3.7 **Entlader**

1.4.3.7.1 Im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 hat der Entlader insbesondere folgende Pflichten:

...

*Zusätzliche Pflichten betreffend das **Entladen von Ladetanks**:“*

Vorschlag 2

In Absatz 1.4.3.7.1 einfügen:

„n) hat sicherzustellen, dass die von ihm bereitgestellte(n) Schiff-Land-Verbindung(en) ausreichend entleert ist/sind und gegebenenfalls ein etwaiger Überdruck abgelassen wird/wurde. Diese Maßnahmen sind zu ergreifen, um eine sichere Verbindung/Trennung zu gewährleisten, und zwar vor der Verbindung/Trennung;“

10. Abschließend bitten EBU/ESO den ADN-Sicherheitsausschuss, diese Pflichten in die ADN- Sicherheitsprüfliste in Abschnitt 8.6.3 aufzunehmen, wo das entsprechende Kästchen nur vom Befüller/Entlader anzukreuzen ist.

Vorschlag 3

In Abschnitt 8.6.3 einfügen:

In Teil 6 „Schiff-Land-Verbindung“ könnte eine neue Frage mit folgendem Wortlaut eingefügt werden:

„Ist sichergestellt, dass die landseitigen Ladearme und/oder Schläuche vor dem An-/Abkoppeln ausreichend entleert sind und ein etwaiger Überdruck abgelassen wird (wurde)?“

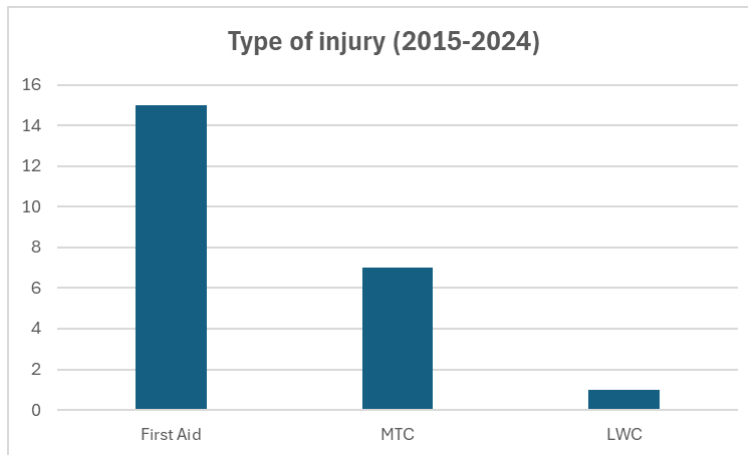
Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)

11. Dieser Vorschlag knüpft an die Ziele für nachhaltige Entwicklung *Gesundheit und Wohlergehen der Arbeitnehmer* (SDG 3) und *Menschenwürdige Arbeit* (SDG 8) an. Umweltverschmutzungen müssen vermieden werden, was an die Ziele *Sauberes Wasser* (SDG 6) und *Leben unter Wasser* (SDG 14) anknüpft.

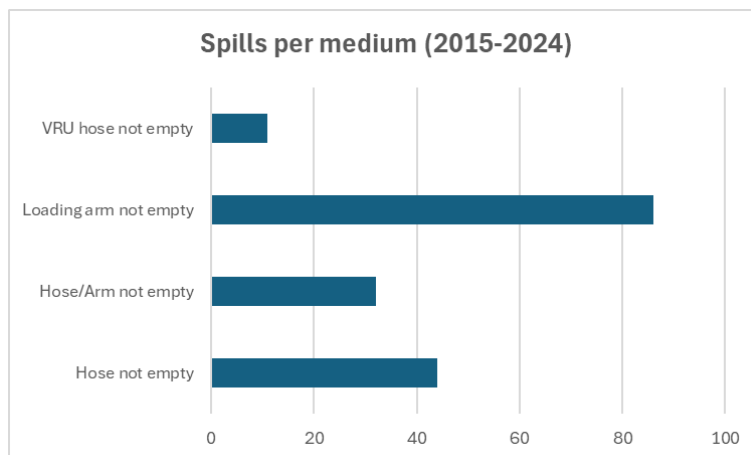
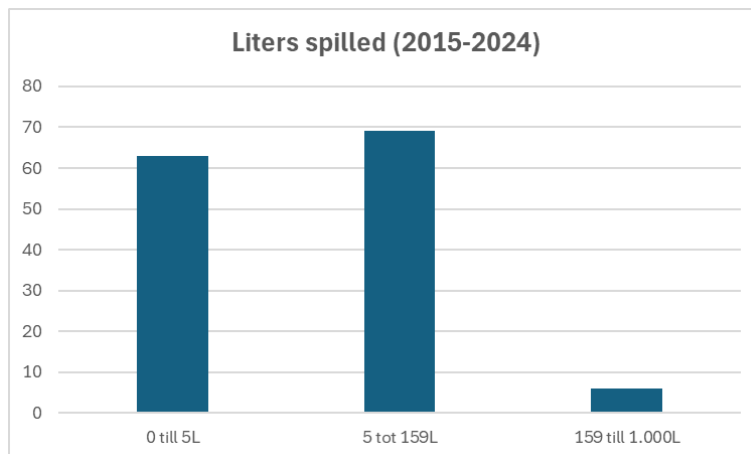
Anlage I

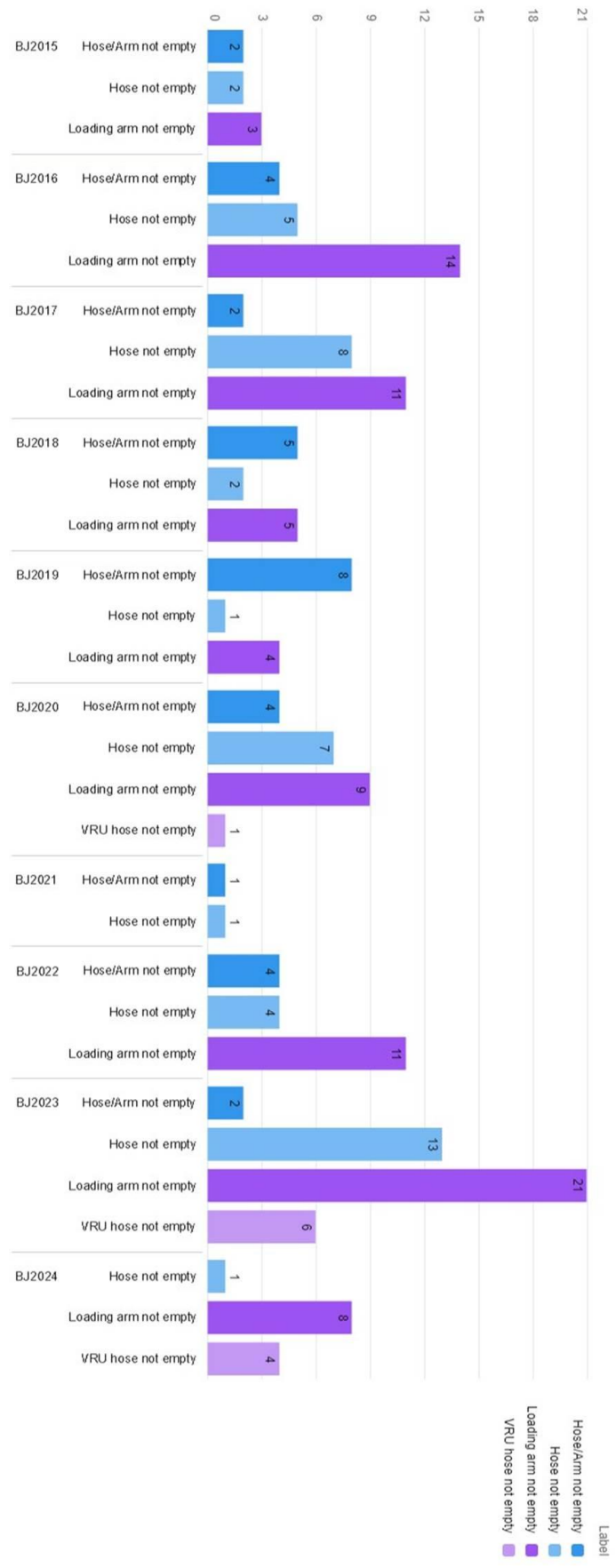
[Nur Englisch]

Statistics Platform Zero Incidents 2015 to 2024



First Aid = First Aid injury, MTC = Medical Treatment Case, LWC = Lost Workday Case



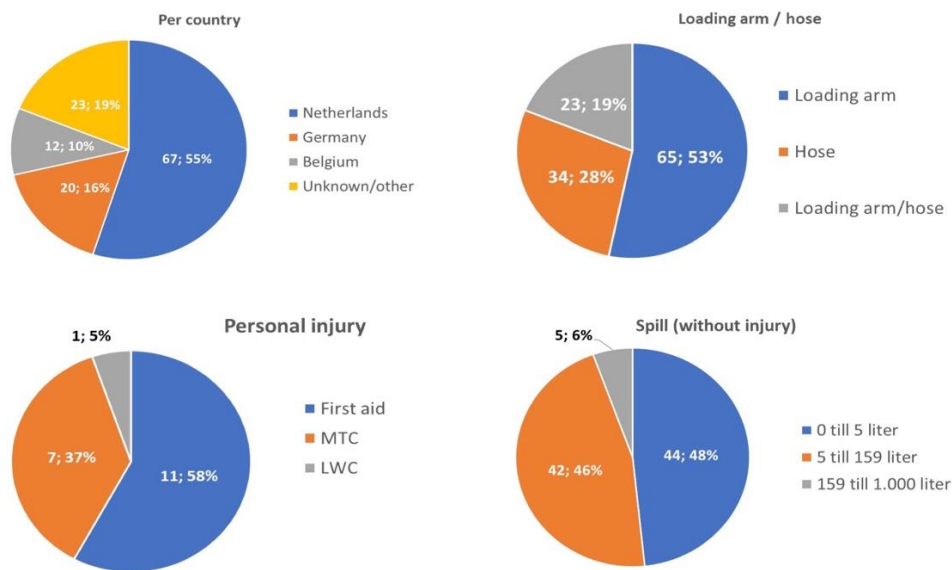


Anlage II

[Nur Englisch]

Explanatory text on incident statistics from informal document INF.20 of the forty-second session

1. The Platform Zero Incidents (PZI) started its activities in 2015. PZI strives to reduce the number of incidents by learning from near misses and incidents reported by its members. Between 2015 and 2023, more than 90 per cent of the inland tanker shipping sector has joined the initiative.
2. The incident statistics presented are derived from the PZI database.



Explanation Personal Injury: First aid = First Aid Cases | MTC = Medical Treatment Cases | LWC = Lost Work Cases

3. It should be emphasized that this concerns the incidents reported to PZI and therefore not the actual number of incidents in the period 2015-2023, this number is higher for the following reasons:
 - At the start of PZI, approximately 30 per cent of the industry joined. Over time, this has increased to over 90 per cent of the industry. The number of reported incidents has therefore increased over the period.
 - Willingness to report ships to operators due to different reasons, amongst others, risk normalisation. The issue described is a known and recognized problem in the industry. Over time it has become part of the process. As a result, there may be risk normalization, so that these types of incidents are no longer identified as incidents on both the shore and the ship side. Consequently, the incidents are not reported.
 - Operators' willingness to report to the Platform Zero Incidents. There are differences between the various PZI members in terms of willingness to report.
4. The actual number of incidents is therefore probably several factors higher.
