

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN  
ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN  
GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN (ADN) BEIGEFÜGTE  
VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(45. Tagung, Genf, 27. – 31. Januar 2025)  
Punkt 9) der vorläufigen Tagesordnung  
**Verschiedenes**

## **Entgasen von Ladetanks während der Fahrt (bei geschlossenen Bedingungen)**

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

### *Zusammenfassung*

**Analytische Zusammenfassung:** Im vorliegenden Dokument wird der Sicherheitsausschuss um die Prüfung einer Anpassung des ADN gebeten, um das Entgasen von Ladetanks während der Fahrt (bei geschlossenen Bedingungen) zu ermöglichen.

**Zu ergreifende Maßnahme:** Ergreifen der aus Sicht des Sicherheitsausschusses notwendigen Maßnahmen

**Verbundene Dokumente:** Informelles Dokument INF.18 der 25. Sitzung  
Informelles Dokument INF.19 der 26. Sitzung  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/29  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56 (Abs. 70 – 74)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/25  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58 (Abs. 73 – 74)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/49  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60 (Abs. 53 – 61)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/47  
Informelles Dokument INF.37 der 31. Sitzung  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (Abs. 70)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 Add.1  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13  
Informelles Dokument INF.10 der 34. Sitzung  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/90 (Abs. 88)

\* Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2025/6 verteilt.

\*\* A/79/6 (Kap. 20) Tabelle 20.6.

## Einleitung

1. Das Entgasen von Binnenschiffen und die Entwicklungen hinsichtlich des Ventilierungsverbots gemäß CDNI<sup>1</sup> sind für das Gewerbe ein aktuelles Thema.
2. Die informelle Arbeitsgruppe „Entgasen“ war 2017/2018 tätig, um die Entgasungsbestimmungen zu überarbeiten, die 2019 in das ADN aufgenommen wurden. Zweck der informellen Arbeitsgruppe war es, Bestimmungen festzulegen, um die Möglichkeit eines sicheren Entgasens in die Atmosphäre (sofern dies nicht durch andere Rechtsvorschriften verboten ist) und an einer Annahmestelle an Land zu verbessern.
3. Diese Bestimmungen traten 2019 in Kraft und die Annahmestellen wurden seitdem eingerichtet.
4. Mit der Verabschiedung des revidierten CDNI wurde die Ventilierung von Ladungsdämpfen in die Atmosphäre deutlich eingeschränkt. Das Binnentankschiffahrtsgewerbe ist bestrebt, bei dieser Maßnahme mitzuwirken, und begrüßt das Ventilierungsverbot zugunsten der Besatzung, der Anwohner der Wasserstraßen und der Umwelt.
5. Soweit Ladetanks noch entgast werden müssen, kann dies an sogenannten Entgasungsanlagen erfolgen. Diese Entgasungsanlagen befinden sich, wie im ADN festgelegt, an Land.
6. Aus den Berichten der informellen Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“ geht hervor, dass der Ausdruck „an einer bordeigenen mobilen Annahmestelle“ hinzugefügt wurde, um zu verhindern, dass während der Fahrt an eine mobile Anlage entgast wird, z. B. durch das Heranführen eines anderen mit einer mobilen Entgasungsanlage ausgestatteten See- oder Binnenschiffs. Zu jenem Zeitpunkt wurde eine Untersuchung durchgeführt und festgestellt, dass die Behandlung von Ladungsdämpfen an Bord des Schiffes selbst keine praktikable Option ist.
7. Damals wurde dem neuen Absatz 7.2.3.7.2.1 folgender letzter Satz hinzugefügt: „Das Entgasen an einer bordeigenen mobilen Annahmestelle ist verboten.“.

## I. Neue Entwicklungen

8. Zur Lösung des Entgasungsproblems in Verbindung mit dem Mangel an ausreichenden Annahmestellen an Land werden Schiffseignern, Hafenbehörden und Ministerien mittlerweile neue Techniken vorgestellt. Es gibt neue, bewährte Technologien, mobile oder stationäre Annahmeeinrichtungen, die an Bord eines Schiffes eingebaut werden könnten. Dies bedeutet, dass eine geschlossene Entgasung (ohne Freisetzung gefährlicher Gase/Dämpfe) möglich ist.
9. Diese Techniken haben sich an Land bewährt und wurden umfassenden Risikoanalysen, HAZID-Studien und ATEX-Zulassungen unterzogen.
10. EBU/ESO würden die Entwicklung neuer Techniken unterstützen, um das Problem des Ventilierungsverbots zu lösen. Dies würde Flexibilität bringen und unnötige zusätzliche Fahrten zum Standort der Annahmestelle vermeiden, was „die Beförderung erleichtert“. Dies ist einer der Grundpfeiler des ADN-Übereinkommens.

## II. Antrag

11. EBU/ESO möchten den ADN-Sicherheitsausschuss fragen, ob die Mitglieder der informellen Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“ wieder zusammentreten und die aktuellen Bestimmungen im Lichte der Untersuchung und Erforschung möglicher neuer Techniken von heute neu bewerten sollten.

---

<sup>1</sup> Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI).

12. Sollte der ADN-Sicherheitsausschuss diesen Vorschlag unterstützen, könnte die informelle Arbeitsgruppe folgende Fragen prüfen:

- a) Welche neuen Techniken sind verfügbar? In der informellen Arbeitsgruppe könnten Präsentationen/Demonstrationen von Unternehmern gehalten werden.
- b) Wie hoch ist das Sicherheitsniveau dieser neuen Techniken, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Explosionssicherheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer?
- c) Könnten diese Techniken an Bord von Tankschiffen angewendet werden?
- d) Welche Bestimmungen des ADN müssten geändert werden, um eine Annahmeeinrichtung an Bord zu erlauben?

### **III. Begründung**

13. Angesichts der Dringlichkeit der Probleme im Zusammenhang mit dem Entgasen während der Fahrt in Verbindung mit dem Mangel an Aufnahmestellen an Land und dem Bedürfnis des Gewerbes nach größtmöglicher Flexibilität bei der Beförderung gefährlicher Güter sind EBU/ESO der Ansicht, dass eine Lösung für ein sicheres geschlossenes Entgasen während der Fahrt gefunden werden sollte.

### **IV. Zu ergreifende Maßnahme**

14. Der ADN-Sicherheitsausschuss wird gebeten, den Antrag unter Punkt II zu prüfen und die aus seiner Sicht notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

### **V. Ziele für nachhaltige Entwicklung**

15. Unser Vorschlag knüpft an die Ziele 3.9, 12.5 und 17.14 zur Stärkung der politischen Kohärenz im Interesse einer nachhaltigen Entwicklung an und unterstützt somit die Nachhaltigkeitsziele 3.9 (*Gewährleistung eines gesunden Lebens für alle Menschen jeden Alters und Förderung ihres Wohlergehens*), 12.5 (*Sicherstellung nachhaltiger Konsum- und Produktionsmuster*) und 17.14 (*Stärkung der Mittel zur Umsetzung und Wiederbelebung der globalen Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung*).

\*\*\*