

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(36. Tagung, Genf, 27. - 31. Januar 2020)
Punkt 5 b) zur vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung:
Weitere Änderungsvorschläge**

UN 3082 Bilgenwasser

Vorgelegt von Deutschland^{1,2}

Verbundene Dokumente:

Informelles Dokument INF.7 von der 35. Sitzung (Bericht über die 11. Sitzung der Informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“)
Abschnitt G „Ölschlamm und Bilgenwasser als Umweltgefährdende Stoffe der UN 3082“.

Einleitung

1. Nach der Beratung des Berichts zur 11. Sitzung der Informellen Arbeitsgruppe Stoffe sprach sich der Sicherheitsausschuss grundsätzlich dafür aus, wie vorgeschlagen in Tabelle C einen neuen Eintrag UN 3082 (BILGENWASSER ENTHÄLT ÖLSCHLAMM) aufzunehmen. Die deutsche Delegation hatte aber den Einwand erhoben, dass die von der Arbeitsgruppe unter Nummer 29. aufgeworfene Frage, wie mit der in Absatz 7.2.4.25.5 ADN geforderten Gasrückführung umzugehen ist, vor einer Aufnahme geprüft werden sollte. Daraufhin fasste der Sicherheitsausschuss in dieser Sache keinen Beschluss.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/7 verteilt.

² Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2018-2019, (ECE/TRANS/2018/21/Add.1 (9.3)).

I. Antrag

2. Deutschland übernimmt den Vorschlag der Informellen Arbeitsgruppe Stoffe und beantragt Folgendes:
- In Unterabschnitt 3.2.3.2 Tabelle C des ADN beim Eintrag für UN 3082 Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n.a.g. (Bilgenwasser) in Spalte (2) die Benennung und Beschreibung wie folgt ersetzen: „UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (BILGENWASSER, FREI VON ÖLSCHLAMM)“.
 - In Spalte (20) zu diesem Eintrag die Bemerkung „45“ einfügen.
 - In Unterabschnitt 3.2.3.2 Tabelle C des ADN die folgende neue Zeile einfügen:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3082	UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (BILGENWASSER, ENTHÄLT ÖLSCHLAMM)	9	M6	III	9+CMR+N1	N	2	3		10	97		3	ja			nein	PP, EP, TOX, A	0	45

- In Abschnitt 3.2.3.1 ADN am Ende die folgende Bemerkung anfügen:
 „45. Während der Übernahme dieses Stoffes als Schiffsbetriebsabfall von Seeschiffen sind an Bord der Schiffe geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, um die Exposition des Personals an Bord durch die beim Beladen aus den Ladetanks des den Stoff aufnehmenden Schiffes austretenden Gas/Luftgemische zu vermeiden oder so weit wie möglich zu reduzieren und um den Schutz des Personals an Bord während dieser Tätigkeiten zu gewährleisten. Den betreffenden Beschäftigten ist eine geeignete persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung zu stellen, die sie während der gesamten Dauer der erhöhten Exposition tragen müssen.“
- In Absatz 7.2.4.25.5 „Die beim Beladen austretenden Gas/Luftgemische“ ändern in: „Die Gas/Luftgemische, die beim [Beladen] [Befüllen] durch eine Landanlage aus den Ladetanks des aufnehmenden Schiffes austreten,“.

Konsolidierter Text:

„7.2.4.25.5 Die Gas/Luftgemische, die beim [Beladen] [Befüllen] durch eine Landanlage aus den Ladetanks des aufnehmenden Schiffes austreten, sind über eine Gasrückfuhrleitung an Land abzuführen, wenn...“.

- Absatz 7.2.4.2.1 ADN wird wie folgt neu gefasst:
 „7.2.4.2.1 Die Übernahme von flüssigen, unverpackten öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen aus Binnenschiffen muss im Saugbetrieb erfolgen; die Übernahme aus Seeschiffen darf auch im Druckbetrieb erfolgen.“

II. Begründung

3. Für die Aufnahme des neuen Eintrages in Tabelle C wird auf die Ausführungen im Bericht der Informellen Arbeitsgruppe Stoffe an die 35. Tagung des ADN-Sicherheitsausschusses verwiesen (Informelles Dokument INF.7).

4. Die Unterscheidung dieses neuen Eintrages vom ebenfalls neuen Eintrag UN 3082 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (ÖLSCHLAMM) kann wie folgt vorgenommen werden:

Der eigentliche **Ölschlamm** ist von der Konsistenz her pastös und schon näher zu einem festen Stoff, **Bilgenwasser** ist verunreinigtes Wasser, z.B. aus der Kondensation (Schwitzwasser), Reinigungs- und Leckwasser. Eine Variation dazwischenliegender, theoretisch möglicher Mischungsverhältnisse ist aus den im alltäglichen Schiffsbetrieb stattfindenden Prozessen nicht bekannt, sodass es nicht erforderlich ist, auf bestimmte prozentuale Anteile von Bilgenwasser zu Ölschlamm einzugehen.

5. Seeschiffe sind weder für die Übergabe von Schiffsbetriebsabfällen noch für die Abgabe von Ladung aus ihren Ladetanks in Binnentankschiffe mit Gasrückführsystemen ausgestattet. Eine solche Bauvorschrift in das ADN aufzunehmen würde zu einem Konflikt mit den Regelwerken der Seeschifffahrt führen.

6. Es sind keine verfügbaren Systeme zur Reinigung oder Sammlung der aus den Ladetanks des Binnenschiffes austretenden Gas/Luftgemische an Bord dieses Binnenschiffes bekannt. Entwicklung und Bereitstellung derartiger Systeme würde nach Einschätzung der deutschen Delegation viele Jahre in Anspruch nehmen, bei ungewisser Wirtschaftlichkeit.

7. Eine Übernahme von Schiffsbetriebsabfällen nur in entgaste oder gasfreie Ladetanks von Binnentankschiffen wäre zwar technisch umsetzbar, würde für die Betreiber der entsorgenden Binnentankschiffe aber erhebliche logistische Herausforderungen hervorrufen und hohe Investitionen in die Schiffe verlangen.

8. Daher erscheint es unverhältnismäßig, bei der Übernahme von Schiffsbetriebsabfällen aus Seeschiffen in Binnentankschiffe den Absatz 7.2.4.25.5 ADN anzuwenden.

9. Absatz 7.2.4.25.5 ADN kann bereits nach seinem Wortlaut so ausgelegt werden, dass er für das Beladen der Tanks eines Binnenschiffes mit Gütern aus einem (See-)Schiff nicht anwendbar ist:

„Die beim Beladen austretenden Gas/Luftgemische sind über eine Gasrückföhrleitung **an Land** abzuführen, wenn ...“

Bei einem Beladen, das nicht von Land aus erfolgt, ist diese Anforderung nicht sinnvoll.

10. Zur Klarstellung soll Absatz 7.2.4.25.5 wie vorgeschlagen geändert werden. Der Vorschlag umfasst auch eine Klarstellung, wo denn die angesprochenen Gas/Luftgemische überhaupt austreten.

11. Das bedeutet aber, dass trotz der identifizierten CMR-Eigenschaften (krebserzeugend, erbgutverändernd oder fortpflanzungsgeföhrend) der Schiffsbetriebsabfälle, egal ob UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (BILGENWASSER, FREI VON ÖLSCHLAMM) oder UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (BILGENWASSER, ENTHÄLT ÖLSCHLAMM) würden nachgewiesen schädliche Gas/Luftgemische in die Umgebungsluft abgegeben und das an Bord befindliche Personal würde CMR-Stoffen ausgesetzt.

12. UN 3082 zählt nicht zu den Ladegütern, für die in der 2017 beschlossenen Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ein Entgasungsverbot ausgesprochen wurde. Weiterhin handelt es sich bei UN 3082 nicht um einen Stoff, für den die europäische VOC-Richtlinie mit seinen Freisetzungsverboten einschlägig wäre. Abschnitt 7.2.3.7 ADN betrifft nicht das mit dem Beladen verbundene Freisetzen von Gas/Luftgemischen, sondern nur aktive, unabhängige Entgasungsmaßnahmen.

13. In den Seehäfen könnten ausserhalb des Gefahrgutrechts lokale oder nationale Rechtsvorschriften gültig sein, die ein Abführen des Gas/Luftgemisches in die Atmosphäre verbieten. In diesem Fall obliegt es nach Ansicht der deutschen Delegation den nationalen Hafenbehörden, ausserhalb des ADN nach anderem Recht Auffang- oder Reinigungseinrichtungen vorzuschreiben.

14. Der Schutz des an der Übernahme der Schiffsbetriebsabfälle beteiligten Personals kann dadurch erreicht werden, dass an Bord befindliche Personen nur so kurz wie nötig und möglich dem austretenden Gas/Luftgemisches ausgesetzt werden und eine Persönliche Schutzausrüstung verwenden müssen. Zusätzlich könnte eine Ableitung des aus den aufnehmenden Ladetanks des Binnenschiffes austretenden Gas/Luftgemisches über eine Abluftleitung in einer Art und Weise erfolgen, das Personen an Bord der beteiligten Schiffe dem austretenden Gas/Luftgemisch nicht ausgesetzt werden. Der gewählte Text ist den nationalen deutschen Vorschriften zum Arbeitsschutz entlehnt, die ihrerseits auf Rechtsvorschriften der Europäischen Union beruhen. Diese sollten daher bei allen Vertragsparteien des ADN, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind, gleichlautend sein.

15. Darüber hinaus muss bei der Übernahme von Schiffsbetriebsabfällen durch Binnentankschiffe Absatz 7.2.4.2.1 ADN beachtet werden. Danach ist die Übernahme von flüssigen, unverpackten öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen durch Binnentankschiffe nur den Saugbetrieb zulässig. Nach Erkenntnissen der deutschen Delegation werden bei der Übergabe von Schiffsbetriebsabfällen von Seeschiffen die Abfälle jedoch stets im Druckbetrieb aus dem Seeschiff in das Entsorgungsfahrzeug gepumpt. Bei der Vielzahl der in einem Seehafen anfallenden Vorgänge erscheint es unpraktikabel, jedes Mal eine Einzelfallgenehmigung der zuständigen Behörde nach Absatz 7.2.4.2.4 ADN herbeizuführen.

16. Deutschland bittet den Sicherheitsausschuss, die vorgetragenen Überlegungen zu prüfen und die geeigneten Maßnahmen zu treffen.
