

BEMERKUNGEN zu ADN/WP.15/AC.2/2012/14

Diverse Änderungsvorschläge zur Sicherstellung der Stabilität von
Binnentankschiffen

Eingereicht von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU)

Einführung

Die EBU begrüßt die Initiative der deutschen Regierung, auf dem Hintergrund der Havarie der TMS Waldhof am 13. Januar 2011 zur besseren Berücksichtigung und Sicherstellung der Stabilität von Binnentankschiffen bei der Beförderung gefährlicher Güter. Der vorliegende Vorschlag ist das Ergebnis einer intensiven Diskussion. Dennoch ist die EBU der Meinung, dass in einigen Punkten das gesetzte Ziel bezogen auf die Ausbildung auf einfachere Art und Weise erreicht werden kann. EBU möchte die Umsetzbarkeit der Vorschläge der deutschen Regierung verbessern.

Vorschlag

1. Die EBU schlägt vor, alle Sachkundigen gem. ADN in Fragen der Stabilität zu unterrichten. Hierzu sollen der Basiskurs und der Wiederholungskurs verlängert werden. In den zusätzlichen Unterrichtseinheiten soll das Thema Stabilität vermittelt werden. In der Prüfung am Ende des Basiskurses und in dem Test nach den Wiederholungskursen soll das Wissen abgefragt werden. Es sollen weder separate Kurse noch Prüfungen oder Tests in Fragen der Stabilität durchgeführt werden, wie dies der Vorschlag der deutschen Regierung vorsieht.

Das bedeutet, dass nach 2013 alle Personen, die zu Sachkundigen im Sinne des ADN geschult werden, in Stabilitätsfragen unterrichtet werden.

Personen, die bereits heute Sachkundige im Sinne des ADN sind, werden im Rahmen des jeweils nächsten Wiederholungskurses in Fragen der Stabilität unterrichtet.

Im Hinblick auf die von der deutschen Delegation vorgeschlagene Neuerung bezüglich der Einführung eines hauptverantwortlichen Schiffsführers in 7.2.3.15 wird eine Übergangsregelung bis zum 31. Dezember 2017 benötigt.

2. Die EBU schlägt vor, für die Erstellung neuer Schiffs-Stofflisten eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2014 einzuräumen.
3. Im Vorschlag der deutschen Regierung unter 7.2.3.20.1 sollte es heißen:
Fest installierte Anzeigeräte für die Ballasttanks

4. Im Vorschlag der deutschen Regierung unter 9.3.x.13.3 sollte ergänzt werden:

Wenn die Tankbreite weniger als 0,7 x Schiffsbreite beträgt, kann der Ladungsrechner entfallen.

5. Im Vorschlag der deutschen Delegation sollte klargestellt werden, dass Doppelhüllentankschiffen oder Schiffen mit eingesetzten Tanks, die auf Grund von Übergangsregelungen (9.3.1.13, 9.3.3.13 und 9.3.3.13.3 Absatz 2) die bestehenden Stabilitätskriterien bis zum 31. Dezember 2044 nicht erfüllen müssen, die Forderung nach einem Ladungsrechnersystem nicht erfüllen müssen.

Begründung

1. Wenn die Frage der Schulung in Stabilitätsfragen an Ladegütern und hierzu zugeordneten Schiffstypen festgemacht wird, werden nicht alle Sachkundigen erreicht. Es ist heute gängige Praxis, dass Ladegüter, die in Einhüllentankschiffen transportiert werden dürfen, in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. In diesen Situationen müssen bei den Sachkundigen ebenfalls Kenntnisse in Stabilitätsfragen vorhanden sein.

Die Vorgabe, alle Sachkundigen in Stabilitätsfragen zu schulen, ist einfach und klar. Unterschiedliche Ausbildungsstände bei den Sachkundigen (in Stabilitätsfragen geschult oder nicht geschult – wie dies nach dem Vorschlag der deutschen Regierung möglich wäre) schaden der Transparenz und der Praktikabilität des Ausbildungssystems und erschweren die Disposition des Personals.

2. Die Erstellung der neuen Listen sollte nicht unter Zeitdruck erfolgen.
3. Die Worte „Fest installiert“ dienen der Klarheit.
4. Hier sollte von vornherein klargestellt werden, dass diese Schiffe (mit Mittellängsschott) keinen Ladungsrechner benötigen.
5. Der Textvorschlag der deutschen Regierung zu 9.3.X.13.3 mit den Begriffen „soweit erforderlich“ wird von der EBU so verstanden, dass die Übergangsregelungen erhalten bleiben. Die Einführung des Ladungsrechners soll nicht dazu führen, dass bestehende Übergangsregelungen ausgehebelt werden.
