

ESTA NEWSLETTER

2024 - ISSUE 4 - DE



Anmeldeformulare für die ESTA Awards 2025 jetzt erhältlich

Die Anmeldeformulare für die ESTA Awards 2025 - die führende Veranstaltung für die europäische Schwerlast- und Schwertransportindustrie - sind ab sofort auf der ESTA-Webseite unter „Awards“ erhältlich.

Einzelheiten zu den Sponsoring-Möglichkeiten sind auch bei der ESTA-Marketingleiterin Connie Lindhoud unter marketing@estaeurope.eu erhältlich.

Einsendeschluss ist der 10. Januar 2025, das Preisverleihungsdinner findet am Abend des 10. April im Westin Grand Hotel, München, statt.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an ESTA Office Manager Caroline van Geest unter officemanager@estaeurope.eu oder an ESTA Communications Manager Graham Anderson unter andersonmedia@btinternet.com.

In dieser Ausgabe

- **2025 ESTA Awards Sponsoring und Teilnahmeformulare**
- **ESTA dankt YMB für Erfolg in Istanbul**
- **Neues ICSA-Dokument zur Sicherheit beim Arbeiten in der Nähe von Stromleitungen**
- **ESTA-Vorstands- und Führungswechsel**
- **ETOL-Transport-Ausbildungsstruktur veröffentlicht**
- **ESTA-Untersuchung zeigt Sicherheitsbedenken bei AdBlue auf**
- **ESTA-Manifest legt Fünfjahresprioritäten für den Bereich Transport fest**
- **Neue Mitglieder: ESTA erreicht neuen Rekord**

SAVE THE DATE 10 APRIL 2025

The Westin Grand Munich
Munich, Germany

ESTA AWARDS OF EXCELLENCE



ESTAs Dank an YMB für den Erfolg in Istanbul

ESTA hat am 24. und 25. Oktober in Istanbul eine Reihe wichtiger und erfolgreicher Sitzungen abgehalten. Dies geschah im Zusammenhang mit unserem Herbstdinner, das vom türkischen Mitgliedsverband YMB ausgerichtet wurde.

Die Sitzung der Sektion Transport befasste sich mit den Herausforderungen des Schwertransportsektors und ein Vortrag von Sebastian Wagner von HeavyGoods.net zeigte, wie intelligente IT-Lösungen die Arbeitsweise von Schwertransportunternehmen verbessern können.

In der Sitzung der Sektion Krane lag der Schwerpunkt auf der Sicherheit. Marcel Schets von Mammoet, Mitglied der ESTA-HSE-Kommission, präsentierte eine praktische Lösung zur Vermeidung von Verletzungen bei der Handhabung von Abstützplatten, während die Arbeitsgruppe Risikomanagement den neuen Leitfaden für das Risikomanagement bei Hebevorgängen vorstellte.

In der gemeinsamen Sitzung zeigte uns Dr. Sven Krause, Experte für große Sprachmodelle und CEO des Öltechnologieunternehmens Lubrisense, die erstaunlichen Möglichkeiten der KI.

Mehr über diese und andere Geschichten aus Istanbul finden Sie in diesem Newsletter und auf der ESTA-Website.

Zu guter Letzt möchten wir uns noch einmal bei Yük Mühendisliği Birliği (YMB) für die großartige Abendveranstaltung und die gesamte Veranstaltung in Istanbul bedanken.

Wir werden uns im April während der Bauma in München wieder treffen, und das Herbsttreffen im nächsten Jahr wird in Kopenhagen bei unseren dänischen Kollegen stattfinden.





Neue Sicherheitsrichtlinien für Krane in der Nähe von Freileitungen

Die „International Crane Stakeholders Assembly“ (ICSA) hat einen wichtigen neuen Leitfaden für den sicheren Betrieb von Kränen in der Nähe von Hochspannungsleitungen veröffentlicht. ICSA ist die Organisation, die weltweit Kranhersteller und -betreiber, darunter auch ESTA, zusammenbringt.

Das ausführliche 30-seitige Dokument, das bei ESTA und ICSA kostenlos erhältlich ist, soll die Regulierungsbehörden bei der Bewertung der Anforderungen zur Verhinderung von Stromleitungskontakt unterstützen. Es besagt, dass die Risiken durch eine detaillierte und angemessene Standortplanung und die entsprechende Durchführung solcher Projekte gemindert werden müssen.

Die einzige Möglichkeit, um die mit solchen Kranarbeiten verbundenen Gefahren vollständig auszuschalten, besteht darin, die Stromleitungen vor Beginn der Kranarbeiten spannungsfrei zu schalten und zu erden.

Der Leitfaden kommt zu dem Schluss: "Daher ist es notwendig, ein Risikomanagementsystem auf der Grundlage einer Risikobewertung einzuführen, um ein sicheres Arbeitssystem für den Betrieb/die Arbeitsstelle zu entwickeln."

In der Europäischen Union rückte das Thema im vergangenen Jahr durch die neue europäische Maschinenverordnung in den Mittelpunkt. Sie schreibt vor, dass mobile Maschinen wie Krane so konstruiert sein müssen, dass sie nicht mit einer unter Strom stehenden Freileitung in Berührung kommen können - was nach Aussage der Hersteller unmöglich ist.

Die Debatte geht weiter. ESTA und die Hersteller argumentieren, dass die Entwicklung der Gesetze und nationalen Vorschriften, die festlegen, wie die neue Maschinenverordnung in den Mitgliedstaaten ausgelegt wird, die praktische Realität widerspiegeln muss.

Der ICSA-Leitfaden ist nicht dazu gedacht, Dokumente und Anleitungen von Kranherstellern oder lokale oder staatliche Vorschriften zu ersetzen, aber die Veröffentlichung verleiht den in Europa von ESTA und den Kranherstellern vorgebrachten Argumenten weiteres Gewicht.

Ihr Exemplar erhalten Sie in der **Bibliothek** auf der ESTA-Website.



ESTA-Vorstand und Führungswechsel

Die Generalversammlung der ESTA hat einstimmig eine Reihe von Änderungen auf höchster Ebene beschlossen, um die Organisation auf die nächste Entwicklungsstufe und die künftigen Herausforderungen vorzubereiten.

ANDRÉ FRIDERICI | ALESSIO SCOLLO

Alessio Scollo, Verkaufsdirektor von SIMI Trasporti aus Italien, wurde zum neuen Vizepräsidenten der Sektion Verkehr gewählt und arbeitet mit der Präsidentin der Sektion Verkehr, Iffet Türken, zusammen.

Scollo, der zuvor bei Fagioli tätig war, wird auch dem ESTA-Board angehören. Er übernimmt seine neue Aufgabe von dem sehr geschätzten André Friderici, dem technischen Direktor des Schweizer Schwertransport- und Hebeunternehmens Friderici Spécial.

Friderici tritt nach mehr als einem Jahrzehnt an der Spitze der Sektion Verkehr zurück, in der er sowohl als Präsident als auch als Vizepräsident tätig war. In dieser Zeit ist der Einfluss und das Ansehen der ESTA erheblich gewachsen.

Alexandre Ferrus, Geschäftsführer von Scales, dem französischen Experten für schwere Hebeaufgaben und Transporte mit Sitz in der Nähe von Paris, wird ebenfalls Mitglied des ESRA-Boards.

Ferrus ist Absolvent der Université Paris Nanterre und arbeitet seit mehr als zwei Jahrzehnten in der Transport- und Logistikbranche.

Darüber hinaus begrüßten die Mitglieder der Generalversammlung die Ernennung eines „Policy Officer“. Diese neu geschaffene Position wird der spanische Experte für Schwergut- und Sondertransporte Miguel Florez de la Colina einnehmen. In dieser Position wird er als Beauftragter für ESTA-interne Prozesse und Abläufe verantwortlich sein.

Miguel spricht fließend Englisch und Französisch und hat in Spanien an Projekten für Wagenborg Towage, Roll-Lift und Hareket gearbeitet. Er unterrichtet außerdem in Teilzeit an der Universidad Politécnica de Madrid, eine Position, die er seit 2007 innehat.

Zuvor war Miguel Florez de la Colina über 15 Jahre lang bei Mammoet tätig. Er wird voraussichtlich im März nächsten Jahres in die ESTA-Verwaltung eintreten.

Dreistufige ETOL-Ausbildungsstruktur vereinbart

Die ESTA macht nach der letzten Sitzungsrunde in Istanbul weiterhin rasche Fortschritte bei der Schaffung einer Lizenz für Bediener für modulare hydraulisch gefederte Transporter (MHST) – zu denen u.A. die SPMTs gehören.

Die Mitglieder, die Hersteller und Anwender aus ganz Europa vertreten, haben sich auf eine dreistufige Ausbildungsstruktur und die Lernergebnisse geeinigt. Diese Lernergebnisse legen den Umfang der Ausbildung fest und sind in einer Reihe von Dokumenten festgelegt.

Die nächsten Schritte sind, die Einigung auf ein Glossar mit Definitionen in mehreren Sprachen, um ein einheitliches Verständnis zu gewährleisten, und die Erstellung der Aufgabensammlung. Das ist die Liste der Prüfungsfragen mit den zugehörigen Antworten, um die Kompetenz der Bediener prüfen zu können.

Die ESTA-Experten, die den Prozess vorantreiben, hoffen, die Ergebnisse ihrer Arbeit auf der Frühjahrstagung der Organisation auf der Bauma in München im kommenden April vorstellen zu können.

Das dreistufige Ausbildungssystem wurde von der ECTOL während der ESTA-Herbsttagung in Istanbul in Zusammenarbeit mit dem türkischen Mitgliedsverband YMB endgültig genehmigt.

Der Vorstand stimmte zu, die MHST-Ausbildung in drei verschiedene Stufen zu unterteilen:

- Stufe 1: E-Learning-Modul - eine prüfungsfreie Einstiegsstufe, um ein Mindestmaß an Wissen und Sicherheit zu gewährleisten.
- Stufe 2: Präsenzs Schulung – eine theoretische Prüfung durch einen Schulungsanbieter, die zu einem Bediener-Zertifikat führt, sie entspricht den heute von vielen Herstellern angebotenen Schulungen.
- Stufe 3: Präsenzunterricht - eine kombinierte theoretische und praktische Prüfung durch einen zugelassenen Schulungsanbieter, die zu einem vollständigen ETOL-Benutzerzertifikat führt.

Derzeit wird diskutiert, was in die unterschiedlichen Ausbildungsstufen aufgenommen werden soll, bzw. was ausgeschlossen werden soll.





ESTA-Untersuchung zeigt Ausmaß der AdBlue-Sicherheitsbedenken

Die von der ESTA durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass im Schwertransport- und Hebesektor große Besorgnis über Motorstörungen besteht, die durch AdBlue-Zusätze verursacht werden.

Die ESTA hat ihre Mitglieder aufgefordert, Informationen über Probleme mit der Verwendung von AdBlue in Mobilkränen und SPMTs zu übermitteln, nachdem im Sommer bei einem Treffen zwischen Verbandsmitgliedern und Vertretern der Kranhersteller in der FEM, dem Europäischen Verband für Materialumschlag, Bedenken geäußert wurden.

Daraufhin beschloss die ESTA, das genaue Ausmaß und die Art der Probleme zu ermitteln. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts hatten sich 55 Unternehmen aus zehn verschiedenen Ländern bei ESTA gemeldet, wobei die meisten Rückmeldungen aus dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Frankreich kamen.

Sie berichteten über Probleme mit Mobil- und Raupenkränen, Lastkraftwagen und SPMTs. Der häufigste Vorfall waren Pannen auf öffentlichen Straßen, wobei fast die Hälfte der Befragten angab, dass die Sicherheit dadurch beeinträchtigt wurde.

Einige berichteten über gefährliche Unterbrechungen der Arbeiten an Windkraftanlagen und beim Verladen in Häfen. Noch besorgniserregender ist, dass viele der Unternehmen angaben, in den letzten zwei Jahren mehrere Zwischenfälle erlebt zu haben, drei davon mit mehr als 20 in dieser Zeit.

AdBlue ist ein Gemisch aus Wasser und Harnstoff, das in Dieselmotoren verwendet wird, um die Produktion von Stickoxiden (NOx) zu minimieren.

Ein Hauptproblem besteht darin, dass bei einer Fehlfunktion des AdBlue-Systems - etwa weil der Motor zu kalt ist - der Motor an Leistung verlieren und schließlich abschalten kann, was gefährliche Folgen haben kann.

Die ESTA wird weiterhin Informationen sammeln und sich mit den Mitgliedern der gemeinsamen ESTA-FEM-Arbeitsgruppe "Europäische Verordnungen" beraten, die das Problem zuerst aufgeworfen haben, um über die nächsten Schritte zu entscheiden.



ESTA legt in Manifest die Prioritäten für die nächsten fünf Jahre im Bereich Transport fest

ESTA hat ein Fünf-Jahres-Manifest für den europäischen Schwerlastverkehr veröffentlicht, um unsere mittelfristigen strategischen Prioritäten für den Zeitraum von jetzt bis 2029 herauszustellen.

Das Manifest "Competitive and Harmonised Abnormal Transport in Europe" (Wettbewerbsfähiger und harmonisierter Schwertransport in Europa) soll die Erfüllung des ESTA-Auftrags zur Verbesserung von Sicherheit und Effizienz des lebenswichtigen europäischen Schwertransportsektors unterstützen.

ESTA-Direktor Ton Klijn sagte: "Es ist von entscheidender Bedeutung, dass unsere politischen Entscheidungsträger die Notwendigkeit eines koordinierten Ansatzes über europäische Grenzen hinweg erkennen, damit die potenziell großen Effizienz- und Sicherheitsgewinne für die Industrie und unsere Kunden genutzt werden und nicht verloren gehen. "Wir hoffen, dass unser Manifest dazu beitragen wird, diese Debatte voranzutreiben.

Es gibt zwei Versionen des Manifests - eine Kurzversion für die Öffentlichkeit und eine längere, ausführlichere Version, die nur den Mitgliedern zugänglich ist. Beide können über die ESTA-Website abgerufen werden.

Die vier Hauptprioritäten des Manifests sind:

- Harmonisierte Vorschriften für Sondertransporte auf der Straße
- Zugang zu sicheren und geschützten Parkplätzen
- Verabschiedung sektorspezifischer Vorschriften und Beseitigung länderspezifischer Hindernisse
- Einrichtung von Verkehrskorridoren für Sondertransporte

In der Einleitung des Manifests sagt die ESTA: "Wir wollen, dass Europa klare und harmonisierte, sektorspezifische Regeln für Sondertransporte bekommt. Mit diesem Manifest für die Legislaturperiode 2024-2029 rufen wir alle EU-Entscheidungsträger auf, unsere Werte und Prioritäten zu unterstützen

"ESTA hat auch Mitglieder, die nicht in der Europäischen Union ansässig sind. Wir hoffen und erwarten, dass die Verabschiedung eines vernünftigen und effizienten Regulierungssystems innerhalb der EU zu ähnlichen Reformen und einer Angleichung in Gesamt-Europa und darüber hinaus führen wird.

ESTA begrüßt Kommentare und Vorschläge, insbesondere konstruktive. Wenn Sie sich an den Diskussionen beteiligen möchten, wenden Sie sich bitte an das ESTA-Büro unter officemanager@estaeurope.eu.

Neue Mitglieder: ESTA erreicht neuen Rekord



Die ESTA hat eine Rekordzahl von 110 Mitgliedern aus 25 Ländern erreicht, was unseren wachsenden Einfluss und unsere Reichweite widerspiegelt, während wir an vielen Fronten kämpfen.

Die 110 Mitglieder umfassen alle Kategorien - Vollmitglieder, Sondermitglieder, angeschlossene Mitglieder und Förderer - sowie die neu geschaffene Kategorie der Einzelmitgliedschaft.

Einzelheiten wurden auf der ESTA-Generalversammlung in Istanbul bekannt gegeben. Zu den kürzlich aufgenommenen neuen Mitgliedern gehören Bechtel, Tenge doo, DyCat, Terminal du Grand Ouest und Yilnak. Wenn Sie sich ihnen anschließen möchten, wenden Sie sich bitte an das ESTA-Büro.



UNTERSTÜTZE ESTA!

Wenn Sie und Ihre Organisation sich stärker in die Arbeit der ESTA einbringen und gleichzeitig an einem erstklassigen und angenehmen Networking teilnehmen möchten.

Dann sollten Sie prüfen, ob Sie offizieller ESTA-Unterstützer werden können.

Die Mitgliedschaft kostet nur 840 Euro pro Jahr und bietet eine Reihe von Vorteilen. Weitere Informationen finden Sie [unter](#)

