CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2021/3

Allgemeine Verteilung

9. November 2020

Or. DEUTSCH

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRAẞEN (ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)

(37. Tagung, Genf, 25. – 29. Januar 2021)

Punkt 5 b) zur vorläufigen Tagesordnung

**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung: Weitere Änderungsvorschläge**

Entgasen von Binnentankschiffen an Annahmestellen – Federbelastetes Niederdruckventil
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2020/36 - (Niederlande)

**Vorgelegt von Deutschland[[1]](#footnote-1),[[2]](#footnote-2)**

**Einleitung**

1. Deutschland dankt den Niederlanden für die Initiative, auf frühere Beratungen im Sicherheitsausschuss einzugehen und die Vorschriften für das Entgasen von Binnentankschiffen an Annahmestellen zu verbessern.

2. In der Einleitung des Dokumentes wird die Funktion des „Niederdruckventils“ erklärt. In Abschnitt 1.2.1 fehlt eine Begriffsbestimmung für Niederdruckventil. In den Unterabschnitten 9.3.x.62 ist diese Funktion ebenfalls nicht deutlich genug formuliert.

INF.35 (EBU/ESO) – nur Deutsch - der 35. Sitzung, Abschnitt 3: *„Davon abgesehen scheint auch die Funktionsweise eines neuen, federbelasteten Niederdruckventils neben dem bereits bestehenden Unterdruckventil nicht ausreichend durchdacht zu sein,“*.

3. Nach Ansicht der deutschen Delegation ist die Auslegung der Informellen Gruppe der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften (INF.11 zur 35. Sitzung, Bericht über das 17. Treffen; Abschnitt 4. r) bis 6 nicht überzeugend: *„The group recommend that the available under-pressure safety valve should be used to lead the air into the cargo tanks. This is common practice at sea going ships.“*.

4. Die Unterabschnitte 9.3.x.62 enthalten einen erheblichen Fehler, weil der Vorschriftentext nicht mit dem Arbeitsergebnis der Informellen Arbeitsgruppe „Entgasen von Tankschiffen“ übereinstimmt. Deutschland hatte diesen Punkt bereits in der 35. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses im August 2019 vorgetragen (Dokument INF.14 der 35. Sitzung).

5. Deutschland schlägt vor, bei der Beratung des Antrages in Dokument ECE/TRANS/WP.15/ AC.2/2020/36 die folgenden Änderungsvorschläge mit zu beraten, um die Vorschriften zum Niederdruckventil in allen Aspekten zu verbessern:

a) Ein Ventil zum Druckausgleich in den Ladetanks ist erforderlich für die beim Luftansaugen bestimmte Leitung an Bord des Schiffes, und nicht, wie man es heute im Vorschriftentext findet, für die zum Luftabsaugen bestimmte Leitung. (Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2017/47, Absätze 9 und 10)

b) Die Funktion dieses Ventils, nämlich beim Druckausgleich in einem offenen System zum Entgasen das Anspringen der übrigen Unterdruckventile nach 9.3.2.22.4 oder 9.3.3.22.4 an den Ladetanks zu verhindern, muss im Vorschriftentext besser beschrieben werden. (Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/72, Absatz 10)

Zu diesem Zweck sollte der Begriff „Niederdruckventil“ durch „zusätzliches Unterdruckventil“ ersetzt werden.

c) Das Entgasen von Tankschiffen des Typs G ist an Annahmestellen im Sinne des CDNI nicht vorstellbar. Deswegen sind in Abschnitt 9.3.1 keine Bauvorschriften für Niederdruckventile/zusätzliche Unterdruckventile erforderlich.

d) Überschrift und Vorschriftentext des Absatz 7.2.3.7.2.1 sollten den gleichen Inhalt haben.

e) Die Betriebsvorschriften in Teil 7 sollen keine Bauvorschrift wiederholen, die schon in den Unterabschnitten 9.3.x.62 enthalten ist.

f) Im Katalog des Abschnitts 1.4.2 ADN, Pflichten der Hauptbeteiligten, ist nicht deutlich genug geregelt, wer den Schutz der an Bord für den Druckausgleich genutzten Öffnung durch ein zusätzliches Unterdruckventil sicherzustellen hat und wer für die Flammendurchschlagsicherungen in den Leitungen zwischen Schiff und Annahmestelle verantwortlich ist.

g) Laut der Prüfliste Entgasen an Annahmestellen, Abschnitt 8.6.4 ADN, Frage 6.2, ist der Betreiber der Annahmestelle dafür verantwortlich, dass die Zuluftöffnung zum Druckausgleich im Ladetank mit einem federbelasteten Niederdruckventil [neu: zusätzliches Unterdruckventil] versehen ist. Der Betreiber der Annahmestelle hat aber meist keinen Zugriff auf technische Einrichtungen, die sich an Bord des Schiffes befinden.

**Änderungsvorschläge**

6. Den Unterabschnitt 9.3.1.62 streichen.

7. Die Unterabschnitte 9.3.2.62 und 9.3.3.62 ADN wie folgt neu fassen:

**„9.3.x.62 Zusätzliches Unterdruckventil zum Entgasen an Annahmestellen**

Eine Öffnung der Lade- und Löschleitung oder der Gasabfuhrleitung, die beim Entgasen der Ladetanks und der Lade- und Löschleitungen an Annahmestellen zum Druckausgleich für das Ansaugen von Umgebungsluft benutzt wird (siehe Absatz 7.2.3.7.2.3), muss mit einem Anschluss für ein bewegliches oder mit einem fest eingebauten zusätzlichen Unterdruckventil versehen sein.

Der Ansprechdruck dieses Ventils muss so eingestellt sein, dass das Unterdruckventil nach 9.3.x.22.4 während des Entgasens nicht anspricht.

Wenn die Schiffsstoffliste nach Absatz 1.16.1.2.5 Stoffe enthält, für die nach Unterabschnitt 3.2.3.2 Tabelle C, Spalte (17) Explosionsschutz erforderlich ist, muss dieses zusätzliche Unterdruckventil mit einer deflagrationssicheren Flammendurchschlagsicherung versehen sein. Wenn das Schiff nicht an einer Annahmestelle entgast wird muss die Öffnung mit einem Blindflansch verschlossen sein.

**Bem.**: Für das Öffnen dieser Öffnung gilt Absatz 7.2.4.22.1.“.

8. In Absatz 7.2.3.7.2.1 ADN folgende Änderung vornehmen:

Im ersten Satz nach dem Wort „Ladetanks“ die Worte „und Lade- und Löschleitungen“ einfügen.

9. In Absatz 7.2.3.7.2.3 ADN folgende Änderungen vornehmen:

a) im zweiten Satz „federbelasteten Niederdruckventil“ ersetzen durch „zusätzlichen Unterdruckventil nach den Unterabschnitten 9.3.1.62, 9.3.2.62 oder 9.3.3.62“.

b) den dritten Satz „Das Niederdruckventil muss so eingebaut sein, dass das Unterdruckventil unter normalen Betriebsbedingungen nicht betätigt wird.“ streichen.

10. In Absatz 1.4.2.2.1 ADN (Pflichten des Beförderers) in Buchstabe i) „Löschen und sonstigen Handhaben“ ändern in: „Löschen, Entgasen und sonstigen Handhaben“.

11. In Absatz 1.4.3.8.1 ADN (Pflichten des Betreibers eine Annahmestelle) den Buchstaben b) wie folgt ändern:

„sicherzustellen, dass, soweit gemäß Absatz 7.2.3.7.2.3 erforderlich, in ~~der Leitung~~ allen Leitungen der Annahmestelle, die an das zu entgasende Schiff angeschlossen ~~ist~~ sind, eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von der Annahmestelle aus schützt.“.

12. In Abschnitt 8.6.4 „Prüfliste Entgasen an Annahmestellen“folgende Änderung vornehmen:

Die Zeile für Frage 6.2 erhält folgende Fassung:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 6.2 Ist die Zuluftöffnung für den Druckausgleich im Ladetank [the air inlet] [L’orifice d’aspiration d’air] Teil eines geschlossenen Systems oder mit einem ~~federbelasteten Niederdruckventil~~ zusätzlichen Unterdruckventil versehen? | O\*\*) | O\*\*), \*\*\*) |

\*\*) *Gilt nur, wenn die Luftströme durch Unterdruck erzeugt werden.*

\*\*\*) *Gilt nur, wenn sich die Zuluftöffnung in einer Leitung der Annahmestelle an Land befindet*

\*\*\*

1. Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3 verteilt. [↑](#footnote-ref-1)
2. Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2020 gemäß dem Entwurf des Programmhaushalts für 2020 (A/74/6 (Titel V, Kapitel 20), Abs. 20.37). [↑](#footnote-ref-2)