



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(19. Tagung, Genf, 22. bis 25. August 2011)
Punkt 4 (b) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER ANLAGEN ZUM ADN

Schweres Heizöl

Eingereicht durch die Regierung von Deutschland^{1 2}

Einleitung

1. In der 18. Sitzung vom 24. bis 26. Januar 2011 wurden auf der Grundlage des von Deutschland eingereichten INF.11 Fragen in Zusammenhang mit der Beförderung von schwerem Heizöl diskutiert. Der Sicherheitsausschuss bat darum, zur 19. Sitzung einen Vorschlag für einen Eintrag in Tabelle C vorzulegen, der es ermöglicht, schweres Heizöl in Tankschiffen von Typ N-Doppelhülle zu befördern (siehe Bericht der 18. Sitzung des Sicherheitsausschusses ECE/TRANS/WP.15/AC.2/38 Par. 25-28).

2. Die Informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ hat sich während der Sitzung am 18./19. Mai 2011 mit diesem Thema beschäftigt. Dabei erwies es sich als erforderlich, dass neben dem eigentlichen Thema zuvor noch zu grundsätzlichen Klassifizierungsfragen in Zusammenhang mit der Zuordnung zu den ADN-spezifischen 9000-er Nummern Einigung erzielt werden musste.

Ergebnisse

3. Die Ergebnisse der Diskussion in der Informellen Arbeitsgruppe zu grundsätzlichen Klassifizierungsfragen sind im Folgenden zusammengefasst:

a) Die Teilnehmer der Informellen Arbeitsgruppe kamen zu der einheitlichen Auffassung, dass eine Zuordnung zu ADN-spezifischen 9000-er Nummern nur dann erfolgen soll, wenn die Kriterien für eine Zuordnung zu regulären UN-Nummern nicht erfüllt sind. Es wurde dabei aber festgestellt, dass sich dieser Grundsatz in den aktuellen Texten der Anlagen zum ADN nicht eindeutig widerspiegelt.

b) Nach Meinung der Teilnehmer der Informellen Arbeitsgruppe sollten auch bei der Zuordnung zu den 9000-er Nummern die der Tabelle der überwiegenden Gefahr in 2.1.3.10 zu Grunde liegenden Prinzipien angewendet werden. Auch hier wurde festgestellt, dass dieser Grundsatz in den aktuellen Texten der Anlagen zum ADN nicht enthalten ist.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2011/39 verteilt.

² Gemäß dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses 2010-2014 (ECE/TRANS/2010/8, 02.7 (b)).

4. Zum Problem der Vorschriften für die Beförderung von schwerem Heizöl sind in der Informellen Arbeitsgruppe verschiedene Lösungswege diskutiert worden. Im Zuge der Diskussion wurde deutlich, dass die Entscheidung zwischen den einzelnen Möglichkeiten zum Teil politischen Charakter hat. Deshalb hat sich die Informelle Arbeitsgruppe dazu entschlossen, die aus ihrer Sicht möglichen Lösungen in diesem Dokument darzustellen und dem Sicherheitsausschuss zu empfehlen, diese Frage nochmals zu beraten.

5. Im Ergebnis der Diskussion in der Informellen Arbeitsgruppe wurden folgende Varianten gesehen:

a) Es wird keine Änderung der Vorschriften vorgenommen. Dies hätte zur Folge, dass schweres Heizöl in Tankschiffen vom Typ C befördert werden müsste. Als Abstufung wurde dabei noch gesehen, dass in einigen Fällen auf Grundlage von vorliegenden Daten ein Zuordnung der Umweltgefahr „N2“ oder „N3“ erfolgen kann. Als Konsequenz daraus wäre entsprechend eine Beförderung in Tankschiffen vom Typ N-Doppelhülle bzw. N-Einhülle möglich.

b) Schweres Heizöl wird namentlich abweichend von den bestehenden Kriterien gesondert geregelt.

c) Die UN-/Stoff-Nummern, denen schweres Heizöl nach den neuen Erkenntnissen zugeordnet werden kann (3082, 9001 und 9003) werden gesondert geregelt. Dies hätte zur Folge, dass neben dem schweren Heizöl auch alle anderen diesen Nummern zugeordneten Stoff den gesonderten Regelungen unterliegen würden.

d) In „Entscheidungsdiagramm, Schemata und Kriterien für die Festlegung der anwendbaren besonderen Vorschriften (Spalten 6 bis 20 der Tabelle C)“ wird eine weitere Differenzierung vorgenommen.

Das Entscheidungsdiagramm wird an zwei Stellen geändert:

- i) in der zweiten Box der 8. Anstrich „Akute oder chronische aquatische Giftigkeit 1 (N1: siehe Absatz 2.2.9.1.10.2)“ wird ergänzt mit: „ und mit Dampfdruck bei $50\text{ °C} \geq 110\text{ kPa}$ “
- ii) in der fünften Box der 4. Anstrich „Chronische aquatische Giftigkeit 2 oder 3 (N2: siehe Absatz 2.2.9.1.10.2)“ wird geändert in: „Akute aquatische Giftigkeit 1 und Chronische aquatische Giftigkeit 1, 2 oder 3 (N1 und N2: siehe Absatz 2.2.9.1.10.2)“

Dies würde bedeuten, dass Stoffe, die der aquatischen Umweltgefahr „N1“ zuzuordnen sind und die gleichzeitig einen hohen Dampfdruck haben, in einem Tankschiff vom Typ C befördert werden müssen.

Stoffe, die der aquatischen Umweltgefahr „N1“ zuzuordnen sind und die einen niedrigen Dampfdruck haben (z.B. schweres Heizöl), kommen in ein Tankschiff vom Typ N-Doppelhülle.

e) In „Entscheidungsdiagramm, Schemata und Kriterien für die Festlegung der anwendbaren besonderen Vorschriften (Spalten 6 bis 20 der Tabelle C)“ wird eine Änderung vorgenommen.

Das Entscheidungsdiagramm wird an zwei Stellen geändert:

- i) in der zweiten Box der 8. Anstrich „Akute oder chronische aquatische Giftigkeit 1 (N1: siehe Absatz 2.2.9.1.10.2)“ wird gestrichen
- ii) in der fünften Box der 4. Anstrich „Chronische aquatische Giftigkeit 2 oder 3 (N2: siehe Absatz 2.2.9.1.10.2)“ wird geändert in: „Akute aquatische Giftigkeit 1 und Chronische aquatische Giftigkeit 1, 2 oder 3 (N1 und N2: siehe Absatz 2.2.9.1.10.2)“

Dies würde bedeuten, dass alle Stoffe, die der aquatischen Umweltgefahr „N1“ zuzuordnen sind, nicht mehr in einem Tankschiff vom Typ C sondern in einem Tankschiff vom Typ N-Doppelhülle befördert werden müssen.
