



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(23. Tagung, Genf, 26. bis 30. August 2013)
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG

Weitere Änderungsvorschläge

7.2.4.16.9 - Druckausgleich beim Laden

Eingereicht durch die Europäische Binnenschifffahrts Union (EBU)¹

1. Absatz 7.2.4.16.9 lautet:

„Beim Laden oder Löschen von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 6 und 7 ein Typ N offen oder ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung gefordert wird, dürfen bei einem geschlossenen Tankschiff die Ladetanks mittels der in Absatz 9.3.2.22.4 a) oder 9.3.3.22.4 a) genannten Einrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Ladetanks geöffnet werden.“

2. EBU schlägt vor, diesen Unterabschnitt in zwei Teile zu unterteilen.

Für Ladegüter, die in Schiffen des Typs N offen mit Flammendurchschlagsicherung befördert werden müssen:

„a) Beim Laden oder Löschen von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 6 und 7 ~~ein Typ N offen oder~~ ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung gefordert wird, dürfen bei einem geschlossenen Tankschiff die Ladetanks mittels der in Absatz 9.3.2.22.4 a) oder 9.3.3.22.4 a) genannten Einrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Ladetanks geöffnet werden.“

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/22 verteilt.

Für Ladegüter, die in Schiffen des Typs N offen befördert werden dürfen:

„b) Beim Laden oder Löschen von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 6 und 7 ein Typ N offen ~~oder ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung~~ gefordert wird, dürfen bei einem geschlossenen Tankschiff die Ladetanks mittels der in Absatz 9.3.2.22.4 a) oder 9.3.3.22.4 a) genannten Einrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Ladetanks oder über eine andere geeignete Öffnung der Gassammelleitung geöffnet werden. Diese Öffnung muss so gebaut sein, dass jede Ansammlung von Wasser und dessen Eindringen in die Ladetanks verhindert wird.“

Begründung

3. Für Ladegüter, für die ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung gefordert wird und die in Tankschiffen des Typs N geschlossen befördert werden, soll sich nichts am bestehenden Text ändern.

4. Für Ladegüter, für die ein Typ N offen gefordert wird und die in Tankschiffen des Typs N geschlossen befördert werden, soll im ADN eine technische Lösung verankert werden, die nicht als mehrdeutig oder unklar empfunden wird und zugleich mindestens gleich hohe Sicherheit wie bei Tankschiffen des Typs N offen bietet.

5. Bereits anlässlich der 21. Sitzung des Sicherheitsausschusses in Genf sind von der EBU Probleme mit der praktischen Anwendung von Absatz 7.2.4.16.9 geltend gemacht worden. Der Sicherheitsausschuss hat daraufhin eine Auslegung dieses Unterabschnitts vorgenommen, die in Absatz 57 des Protokolls über diese Sitzung niedergelegt wurde (CCNR-ZKR/ADN//WP.15/AC.2/44).

6. EBU ist der Auffassung, dass angesichts der Tatsache, dass solche Situationen (Beförderung von Ladegütern, für die ein Typ N offen gefordert ist, in Tankschiffen des Typs N geschlossen) immer häufiger vorkommt, weil die Zahl der Schiffe des Typs N offen immer weiter abnimmt. Zur Vermeidung von Missverständnissen sollte der von der EBU vorgeschlagene Text in das ADN aufgenommen werden.
