

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(38. Tagung, Genf, 23. – 27. August 2021)
Punkt 4 b) der vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung:
Weitere Änderungsvorschläge**

Änderungsvorschläge

Vorgelegt von der Donaukommission^{1,2}

I. Änderungsvorschläge

1. Vorgeschlagene Änderungen sind fettgedruckt, kursiv und unterstrichen und gestrichener Text ist durchgestrichen.

a) 1.2.1 d):

„*Membrantank*: Ein Ladetank, der aus einer dünnen, flüssigkeits- und gasdichten Schicht (Membran) und einer Isolierung besteht, die bei einem Schiff mit Doppelwänden und Doppelboden durch den angrenzenden Innenrumpf ~~die angrenzende innere Rumpf- und Bodenkonstruktion eines Doppelhüllenschiffes~~ gestützt werden.“

Begründung: Gemäß den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften (z. B. Russian River Register) sieht der Aufbau eines Schiffes Doppelwände und einen Doppelboden vor. Gegebenenfalls sollte der Begriff „Doppelhülle“ in Abschnitt 1.2.1 Buchstabe d) aus technischer Sicht gesondert erläutert werden.

¹ Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/16 verteilt.

² Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2021 gemäß dem Entwurf des Programmbudgets für 2021 (A/75/6 (Kap. .20), Abs. 20.51).

b) 9.3.1.18.1, letzter Absatz:

„Die Kontrolleinrichtungen müssen beim Unterschreiten eines vorgegebenen Druckes oder einer vorgegebenen Inertgaskonzentration im Dampfraum einen optischen und akustischen Alarm an der Bedienungsstelle im Maschinenraum (oder an der örtlichen Bedienungsstelle) im Steuerhaus auslösen. ~~Wenn das Steuerhaus nicht besetzt ist, muss der Alarm zusätzlich an einer von einem Besatzungsmitglied besetzten Stelle wahrnehmbar sein.~~ Für den Fall, dass die Besatzung an der Bedienungsstelle nicht reagiert, muss der Alarm im Steuerhaus wahrnehmbar sein.“

Begründung: Im Steuerhaus laufen viele Informationen zusammen, die vor allem die Wasserverdrängung des Schiffes und die Steuerung der Betonung betreffen. Die Kontrolleinrichtung sollte nach Ansicht des Sekretariats der Donaukommission einen Alarm auslösen, wenn der Druck oder die Konzentration des Inertgases abfällt, und zwar zunächst an der örtlichen Bedienungsstelle (oder, je nach Bauart des Schiffes, an der zentralen Bedienungsstelle im Maschinenraum) und dann im Steuerhaus.

c) 9.3.1.18.2, letzter Absatz:

Beim Unterschreiten eines vorgegebenen Druckes, einer vorgegebenen Temperatur oder einer vorgegebenen Konzentration des Inertgases müssen diese Kontrolleinrichtungen einen optischen und akustischen Alarm ~~im Steuerhaus~~ an der Bedienungsstelle im Maschinenraum (oder an der örtlichen Bedienungsstelle) auslösen. ~~Wenn das Steuerhaus nicht besetzt ist, muss der Alarm zusätzlich an einer von einem Besatzungsmitglied besetzten Stelle wahrnehmbar sein.~~ Für den Fall, dass die Besatzung an der Bedienungsstelle nicht reagiert, muss der Alarm im Steuerhaus wahrnehmbar sein.

Begründung: Der letzte Satz der Absätze 9.3.1.18.1 und 9.3.1.18.2 enthält die Anforderung, dass an allen Stellen, an denen sich Besatzungsmitglieder befinden, ein Signal eingerichtet werden muss. Um diese Situation zu beseitigen, wird vorgeschlagen, dass bei einem Druck- oder Temperaturabfall durch die Kontrolleinrichtung ein Alarm in der örtlichen Bedienungsstelle ausgelöst wird und erst wenn die Besatzung an der Bedienungsstelle nicht darauf reagiert, der Alarm parallel im Steuerhaus ausgelöst wird.

Eventuell wäre es zum besseren Verständnis ratsam, die letzten Absätze der Absätze 9.3.1.18.1 und 9.3.1.18.2 in einem Absatz zusammenzufassen.

II. Weiteres Vorgehen

2. Das Sekretariat der Donaukommission bittet den ADN-Sicherheitsausschuss, die oben genannten Änderungsvorschläge zusammen mit den Begründungen zu prüfen und die von ihm als angemessen erachteten Maßnahmen zu ergreifen.
