

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

3.2.3.3 Schema B

Vorgelegt von den Niederlanden^{1,2}

Analytische Zusammenfassung:	Zur Anpassung von Schema B an die geänderten Schemata A und C wird vorgeschlagen, Schema B zu ändern, um die Lesbarkeit zu verbessern.
Zu ergreifende Maßnahme:	Der ADN-Sicherheitsausschuss wird in Absatz 13 um Billigung der vorgeschlagenen Änderungen gebeten.
Verbundene Dokumente:	Informelles Dokument INF.10 der 34. Sitzung ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70 (Abs. 55-56) Informelles Dokument INF.7 der 35. Sitzung ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72 (Abs. 68-70)

Einleitung

1. Auf der vierunddreißigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses schlug die niederländische Delegation vor, den Unterabschnitt 3.2.3.3 Schema A zu ändern, um die Lesbarkeit (Lesen des Schemas von links nach rechts) und die Benutzerfreundlichkeit zu verbessern und die Gefahr einer falschen Anwendung des Schemas zu verringern. Der ADN-Sicherheitsausschuss bat die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“, die Schemata A, B und C des Unterabschnitts 3.2.3.3 zu verbessern.

¹ Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/28 verteilt.

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

2. Die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ legte während der fünfunddreißigsten Sitzung Vorschläge zur Änderung der Schemata A, B und C vor, um die Lesbarkeit zu verbessern. Die Vorschläge für die verbesserten Schemata A und C wurden vom Ausschuss gebilligt, der Vorschlag für Schema B wurde jedoch auf eine weitere Sitzung vertagt, um den Delegationen die Möglichkeit zu geben, zusätzlich zu den von der informellen Arbeitsgruppe vorgeschlagenen redaktionellen Verbesserungen auch inhaltliche Verbesserungen an Schema B vorzunehmen.
3. Die Ausarbeitung inhaltlicher Verbesserungen für Schema B erwies sich als schwierig. So wurden noch keine substanziellen Verbesserungen für Schema B vorgeschlagen. Die Schemata A und C wurden mithin so geändert, dass sie von links nach rechts gelesen werden, während Schema B unverändert geblieben ist und weiterhin von rechts nach links zu lesen ist.
4. Da nach Kenntnis der niederländischen Delegation keine wesentlichen Verbesserungen an Schema B vor der Fertigstellung stehen, schlägt sie, unabhängig von möglichen inhaltlichen Vorschlägen in diesem Zweijahreszeitraum, die nachstehenden Änderungen zur Verbesserung der Lesbarkeit von Schema B vor, um zu vermeiden, dass Schema B in der nächsten Ausgabe des ADN unverändert bleibt.

Erläuterung der Änderungsvorschläge

5. Zur Angleichung von Schema B an die Schemata A und C schlägt die niederländische Delegation vor, eine Kopfzeile oberhalb von Schema B einzufügen, um die Anwendung des Schemas zu erläutern. Da für bestimmte Stoffe mehrere Spalten relevant sein können, wird zur Klarstellung ein Satz hinzugefügt, dass die strengste resultierende Ladetankausrüstung zu verwenden ist.
6. Zur Verbesserung der Lesbarkeit und zur Angleichung von Schema B an die Schemata A und C schlagen wir vor, die ganz links befindliche Spalte nach rechts zu verschieben.
7. Da die sich ergebenden Anforderungen der Logik nach allesamt in der letzten Spalte genannt werden sollen, wird vorgeschlagen, zwei zusätzliche Zeilen einzufügen. Die erste dient der Unterscheidung zwischen „Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa, **mit** Kühlung“ und „Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa, **ohne** Kühlung“. Die zweite dient der Unterscheidung zwischen „Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa, **mit** Berieselung“ und „Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa, **ohne** Berieselung“.
8. Die Überschneidung der P_{d50} -Werte für Klasse 3 zwischen der dritten und vierten Spalte des derzeitigen Schemas B führt zu unnötiger Verwirrung. Daher wird vorgeschlagen, für P_{d50} -Werte zwischen 150 und 175 kPa und für P_{d50} -Werte zwischen 110 und 150 kPa gesonderte Spalten einzuführen. Bei P_{d50} -Werten zwischen 110 und 150 kPa könnten die Absender zwischen Schiffen wählen, die mit „Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa (ohne Berieselung)“ oder „Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa (mit Berieselung)“ ausgestattet sind. Zu beachten ist, dass die resultierende Ladetankausrüstung für alle P_{d50} -Werte die gleiche ist wie im aktuellen Schema B.
9. Derzeit sieht das Feld für CMR³-Stoffe eine bedingte Berieselung vor, wenn der Dampfdruck laut Berechnung höher als 10 kPa ist. Da zwischen den Zeilen für 10 kPa mit und ohne Berieselung unterschieden werden soll, wird folglich ein zweites Feld für CMR-Stoffe mit einem Dampfdruck kleiner oder gleich 10 kPa vorgeschlagen.
10. Zusammengefasst führen diese Vorschläge zu einem besser lesbaren und anwendbaren Schema B. Es kann von links nach rechts gelesen werden, genau wie die Schemata A und C.

³ CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Genf, 19. Mai 1956) in der jeweils geänderten Fassung.

Änderungsvorschlag

11. Die niederländische Delegation schlägt folgende Änderung zu Unterabschnitt 3.2.3.3 Schema B des ADN vor. Die Änderungsvorschläge sind fettgedruckt und unterstrichen, gestrichener Text ist durchgestrichen:

Schema B: Kriterien für die Ladetankausrüstung von N-Schiffen mit geschlossenen Ladetanks

Feststellen, welche Stoff-/Ladetank-Eigenschaften aus den ersten sechs Spalten relevant sind. In der relevanten Spalte die anwendbare Zeile auswählen. In dieser Zeile sind dann in der siebten Spalte die sich ergebenden Anforderungen für die Ladetankausrüstung in N-Schiffen mit geschlossenen Ladetanks dargestellt. Wenn mehrere Spalten relevant sind, die oberste relevante Zeile in der siebten Spalte auswählen.

Ladetank- ausrüstung	Stoff-/Ladetank-Eigenschaften					Sich ergebende Anforderungen	
	Klasse 3, Flammpunkt < 23 °C	Ätzende Stoffe	CMR-Stoffe			Ladetankausrüstung	
Drucktank (400 kPa)	175 kPa ≤ P _{d50} < 300 kPa, ohne Kühlung					Drucktank (400 kPa)	
Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa	175 kPa ≤ P _{d50} < 300 kPa, mit Kühlung (Ziffer 1 in Spalte (9))	110 kPa ≤ P _{d50} < 175 kPa, ohne Berieselung				Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa (mit Kühlung (Ziffer 1 in Spalte (9)))	
		150 kPa ≤ P_{d50} < 175 kPa	110 kPa ≤ P_{d50} < 150 kPa, ohne Berieselung			Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa	
Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa			110 kPa ≤ P _{d50} < 150 kPa, mit Berieselung (Ziffer 3 in Spalte (9))	P _{d50} < 110 kPa	Verpackungsgruppe I oder II mit P _{d50} > 12,5 kPa oder mit Wasser gefährlich reagierend oder mit gelösten Gasen	Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa; wenn Tankinnenüberdruck höher als ≥ 10 kPa, mit Berieselung (Berechnung des Dampfdrucks nach der Formel für Spalte (10), jedoch v _a = 0,03)	Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa (mit Berieselung (Ziffer 3 in Spalte (9)))
				P_{d50} < 110 kPa	Verpackungsgruppe I oder II mit P_{d50} > 12,5 kPa oder mit Wasser gefährlich reagierend oder mit gelösten Gasen	Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa; wenn Tankinnenüberdruck ≤ 10 kPa, mit Berieselung (Berechnung des Dampfdrucks nach der Formel für Spalte (10), jedoch v _a = 0,03)	Mit Öffnungsdruck Überdruck-/Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa

12. Im Folgenden ist das vorgeschlagene Schema B der Übersichtlichkeit halber ohne sichtbare Änderungen dargestellt:

Schema B: Kriterien für die Ladetankausrüstung von N-Schiffen mit geschlossenen Ladetanks

Feststellen, welche Stoff-/Ladetank-Eigenschaften aus den ersten sechs Spalten relevant sind. In der relevanten Spalte die anwendbare Zeile auswählen. In dieser Zeile sind dann in der siebten Spalte die sich ergebenden Anforderungen für die Ladetankausrüstung in N-Schiffen mit geschlossenen Ladetanks dargestellt. Wenn mehrere Spalten relevant sind, die oberste relevante Zeile in der siebten Spalte auswählen.

Stoff-/Ladetank-Eigenschaften						Sich ergebende Anforderungen
Klasse 3, Flammpunkt < 23 °C				Ätzende Stoffe	CMR-Stoffe	Ladetankausrüstung
175 kPa ≤ P _{d 50} < 300 kPa, ohne Kühlung						Drucktank (400 kPa)
175 kPa ≤ P _{d 50} < 300 kPa, mit Kühlung						Mit Öffnungsdruck Überdruck- /Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa (mit Kühlung (Ziffer 1 in Spalte (9)))
	150 kPa ≤ P _{d 50} < 175 kPa	110 kPa ≤ P _{d 50} < 150 kPa, ohne Berieselung				Mit Öffnungsdruck Überdruck- /Hochgeschwindigkeitsventil 50 kPa
		110 kPa ≤ P _{d 50} < 150 kPa, mit Berieselung			Tankinnenüberdruck > 10 kPa (Berechnung des Dampfdrucks nach der Formel für Spalte (10), jedoch v _a = 0,03)	Mit Öffnungsdruck Überdruck- /Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa (mit Berieselung (Ziffer 3 in Spalte (9)))
			P _{d 50} < 110 kPa	Verpackungsgruppe I oder II mit P _{d 50} > 12,5 kPa oder mit Wasser gefährlich reagierend oder mit gelösten Gasen	Tankinnenüberdruck ≤ 10 kPa (Berechnung des Dampfdrucks nach der Formel für Spalte (10), jedoch v _a = 0,03)	Mit Öffnungsdruck Überdruck- /Hochgeschwindigkeitsventil 10 kPa

Zu ergreifende Maßnahme

13. Die niederländische Delegation bittet den ADN-Sicherheitsausschuss, die Änderungsvorschläge in den Absätzen 11 und 12 zu prüfen und die aus seiner Sicht notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.
