

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(42. Tagung, Genf, 21. – 25. August 2023)
Punkt 3 a) zur vorläufigen Tagesordnung
Status des ADN

ADN Prüfliste

Beitrag zu ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/44 (Niederlande)

Vorgelegt von Deutschland

Einleitung

1. Entsprechend der Aufforderung während der 41. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses hatte die deutsche Delegation der niederländischen Delegation am 4. April einige Ideen und Vorschläge für die gewünschte Überarbeitung der ADN Prüfliste (8.6.3 ADN) übermittelt.

Fachlicher Beitrag

2. Deutschland möchte seine Vorschläge, die von der niederländischen Delegation nicht berücksichtigt wurden, im Plenum zur Diskussion stellen.

- **Prüfliste in einer digitalen Form anstelle von Papierblättern**
 - Anerkennung einer reinen elektronischen Prüfliste (incl. Beantwortung der Fragen sowie der Unterschriften Land / Schiff)
 - Versand der Prüfliste nur per Mail Land >>Schiff
 - Ablage der Prüfliste und Aufbewahrung in elektronischer Form (Schiff und Land)
 - Dieser Punkt würde dazu führen, dass die Prüfliste nicht mehr in Papierform verwendet wird und somit zu einer erheblichen Einsparung von Ressourcen führen.
- **Information über die vorhergehende Ladung (Status „gasfrei/entgast“)**
 - *Hier sollte auch der Nachweis der „Gasfreiheit“ des Schiffs (auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Anforderungen des CDNI, Entgasen von Schiffen) angegeben werden.*
- **Punkt 6.1 (unnötige Frage, doppelt mit 6.2 bis 6.4):**
 - Die zweite Frage von Punkt 6.1. „Sind sie richtig angeschlossen“ sollte gestrichen werden. Begründung: Die Frage ist redundant, da sie durch die Punkte 6.2 bis 6.4 beantwortet wird.
- **Punkt 6.3 „Sind alle Verbindungsbolzen eingesetzt und angezogen?“ (andere technische Lösungen als „Verbindungsbolzen“ zulassen)**
 - Darüber hinaus halten wir folgende Ergänzung für sinnvoll (sofern diese Verbindungsart verwendet wird, siehe vorheriger Punkt): „Sind alle Verbindungsbolzen eingesetzt, angezogen und besteht Gewindeüberstand?“
(Diese Sicherheitsmaßnahme wird *teilweise* von den Schiffsführern ignoriert).

- **Punkte 12.1 und 12.2: (Auflösung einer Fußnote, Erweiterung auf das „Entladen“, weil die Gasrückführung auch beim Entladen durchgeführt wird),**
 - In Punkt 12.1. ist „Beladung“ im Text erwähnt, in 12.2 über eine Fußnote. Dies sollte vereinheitlicht werden
 - Die Punkte 12.1 und 12.2 gelten aktuell nur für die Beladung. Sie könnten allgemeiner gehalten werden, so dass das Entladen eingeschlossen wird.
Begründung: Gase werden auch beim Löschen *gependelt* – nicht immer, aber das wird durch die Klammer „(soweit erforderlich bzw. vorhanden)“ abgedeckt. Daher ist fraglich ist, warum 12.1 nur beim Beladen gelten soll.
 - Die Frage stellt sich analog auch für Punkt 12.2: Es werden Gase auch beim Löschen *gependelt* und das Schiff auf der Landseite so gesichert, dass die Überdrucksicherungen dort möglichst nicht ansprechen.

- **Punkte 15.1 und 15.2: (Bestätigung sowohl durch den Schiffsführer als auch durch die verantwortliche Person der Lade-/Löschstelle)**
 - Beide Punkte sollten sowohl vom Schiffsführer als auch der Lade-/Löschstelle bestätigt werden.
Begründung: Bei beiden Punkte geht es um die Abstimmung der Pumpen des Schiffes (15.1) an den Betriebsdruck der Landanlage und bei 15.2 der Landpumpe an den Betriebsdruck der Bordanlagen. Bei 15.1 bestätigt dies nur der Schiffsführer, bei 15.2 nur die verantwortliche Person der Lade-/Löschstelle.

- **Punkt 17: (siehe auch Punkt 15)**
 - Punkt 17 sollte in zwei Punkte 17.1 und 17.2 für das Laden und das Löschen getrennt werden, analog zum Aufbau von Punkt 15.1 und 15.2
Begründung: Größere Klarheit
