

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN
GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN (ADN) BEIGEFÜGTE
VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(44. Tagung, Genf, 26. – 30. August 2024)
Punkt 4 b) der vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung: Weitere
Änderungsvorschläge**

Änderungsvorschläge zu den Absätzen 9.3.2.21.7 und 9.3.3.21.7 ADN betreffend Druckalarm auf Schiffen des Typs C und des Typs N

**Eingereicht von der Europäischen Binnenschifffahrts-Union und der
Europäischen Schifferorganisation (EBU/ESO) *, ****

Zusammenfassung

Verbundene Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/27
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (Absatz 59)

Einleitung

1. EBU/ESO schlagen eine Änderung für die Einstellungen und die Nutzung des Überdruckalarms an Bord von Schiffen des Typs C und N gemäß ADN zur Verbesserung der Sicherheit der Besatzung bei der Beförderung giftiger Stoffe vor.
2. Bei Umsetzung dieses Vorschlags würde die Besatzung vor Erreichen des Öffnungsdrucks des Hochgeschwindigkeitsventils in den Ladetanks gewarnt und es würde verhindert, dass die Besatzungsmitglieder beim Öffnen und Abblasen des Hochgeschwindigkeitsventils den Dämpfen giftiger Stoffe ausgesetzt sind. Dies würde zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit beitragen.

* Von der UNECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/60.

** A/78/6 (Kap. 20) Tabelle 20.5.

I. Problem

3. Der derzeitige Wortlaut von Absatz 9.3.x.21.7 ADN bedeutet in der Praxis, dass bei Erreichen des Öffnungsdrucks des Hochgeschwindigkeitsventils in den Ladetanks zunächst der Überdruck abgebaut wird und die Besatzung giftigen Dämpfen ausgesetzt sein könnte, bevor der Druckalarm ausgelöst wird.
4. Es existieren bereits Sicherheitsmaßnahmen gegen eine Überfüllung und eine Beschädigung der Ladetanks, doch der Zweck dieser Maßnahmen besteht nicht darin, das Öffnen eines Überdruckventils im Falle eines zu hohen Drucks in den Ladetanks zu verhindern. Aus Sicherheitsgründen ist das Ansprechen des Hochgeschwindigkeitsventils insbesondere bei Produkten mit toxischen oder CMR-Eigenschaften¹ nicht wünschenswert.
5. Obwohl gemäß Unterabschnitt 7.2.4.28.2 ADN im Steuerhaus ein optischer und akustischer Alarm ausgelöst werden muss, wenn der Überdruck in einem Ladetank 40 kPa (0,4 bar) überschreitet, muss dieser Alarm nur während der Fahrt eingeschaltet werden. Für den Ladevorgang ist eine solche Verpflichtung nicht erforderlich (siehe Absatz 9.3.x.21.7 ADN).
6. Allerdings handelt sich nicht um eine betriebliche Anforderung, die in Kapitel 7 des ADN behandelt werden sollte, sondern um eine technische Anforderung in der Schiffsstoffliste.

II. Vorschlag

7. EBU/ESO schlägt vor, die Absätze 9.3.2.21.7 und 9.3.3.21.7 des ADN wie folgt zu ändern:

Einen neuen Buchstaben b) mit folgendem Wortlaut einfügen:

b) eines Überdrucks des 0,80-fachen des Öffnungsdrucks der Überdruckventil-/Hochgeschwindigkeitsventile bei der Beförderung von Stoffen der Klasse 6.1 oder anderer Klassen, die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (3b) den Buchstaben „T“ enthalten, oder von Stoffen mit CMR-Eigenschaften gemäß Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (5);

Der bisherige Buchstabe b) wird zu c).

8. Und, in 1.6.7.2.2.2 (Tabelle der allgemeinen Übergangsvorschriften Tankschiffe) folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

9.3.2.21.7 9.3.3.21.7	Überdruck des 0,80-fachen des Öffnungsdrucks des Hochgeschwindigkeitsventils bei der Beförderung von Stoffen der Klasse 6.1 oder anderer Klassen, die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (3b) den Buchstaben „T“ enthalten, oder von Stoffen mit CMR-Eigenschaften gemäß Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (5)	N.E.U. ab 1. Januar 2027 Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2029
--------------------------	--	--

III. Begründung

9. Die bestehenden Alarmarten an Bord, die ursprünglich dazu bestimmt sind, die Ladetanks vor einer Beschädigung durch zu hohen Druck zu schützen, können auch als zusätzlicher Alarm zum Schutz der Sicherheit und der Gesundheit der Besatzung und der Umwelt genutzt werden.

¹ Produkte mit CMR-Eigenschaften sind Stoffe, die als krebserzeugend, erbgutverändernd oder fortpflanzungsgefährdend eingestuft sind.

10. Die einzige derzeit bestehende Schutzbarriere gegen die unkontrollierte Freisetzung giftiger Dämpfe ist die Schiffsbesatzung. Eine Änderung der Einstellung des Druckalarms soll dafür sorgen, dass dieser Alarm an Bord einen optischen und akustischen Alarm auslöst und gleichzeitig einen elektrischen Kontakt betätigt, der in Form eines binären Signals die von der Landanlage bereitgestellte und gespeiste Stromschleife unterbrechen und landseitige Maßnahmen gegen ein Überlaufen beim Laden und Löschen einleiten kann. Der Lade- oder Löschvorgang wird automatisch gestoppt.

11. Diese Einstellung lässt sich bei vielen Schiffen, auf denen diese Messeinrichtungen installiert sind, heutzutage ganz einfach manuell (an Deck) ändern. Bei einer kleineren Anzahl von Schiffen kann diese Einstellung an der Steuereinrichtung vorgenommen werden, die (in der Regel) im Steuerhaus installiert ist und per Software geändert werden kann. Solche Systeme sind in einigen (aber nicht allen) Fällen durch Passwörter geschützt und können nur mit Hilfe eines Betriebshandbuchs eingestellt werden. Dieses Handbuch ist in der Regel auf den Schiffen vorhanden. Bei einigen wenigen Schiffen ist es für die Besatzung nicht möglich, diese Einstellungen zu ändern. In diesen Fällen muss ein Fachmann die Einstellungen vornehmen.

12. Was die Übergangsbestimmungen angeht, so betrifft dieser Vorschlag eine Gruppe von Produkten, denn zusätzlich zu den beantragten Stoffen, die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (3b) den Buchstaben „T“ enthalten, wird diese Maßnahme auch für CMR-Stoffe beantragt; zudem ist zu erwarten, dass in Zukunft viele weitere Stoffe als CMR-Stoffe eingestuft werden, als es derzeit der Fall ist. Dieser Vorschlag bringt für die gesamte Branche eine große Veränderung mit sich, und obwohl wir dafür eintreten, dass die Besatzungen so schnell und so gut wie möglich geschützt werden, sind wir uns auch darüber im Klaren, dass bei einigen Schiffen eine Hardware-Anpassung oder sogar ein Austausch der Messeinrichtungen erforderlich sein wird. Wir bitten daher um eine möglichst kurze, aber realistisch erreichbare Übergangsfrist.

13. Für Landanlagen hat diese Maßnahme keine andere Auswirkung als das im Falle eines Überlaufens gegebene Signal (Notabschaltung). In der Praxis hat sich diese Maßnahme überall bewährt, und nach Ansicht von EBU/ESO sind keine besonderen Probleme zu erwarten.

IV. Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)

14. Bei Übernahme des genannten Vorschlags wird das folgende Ziel für nachhaltige Entwicklung erfüllt:

Ziel 3 – Gesundheit und Wohlergehen; Verringerung der von gefährlichen Gütern ausgehenden Gesundheitsgefahren.
