



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(25. Tagung, Genf, 25. bis 29. August 2014)
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG

Weitere Änderungsvorschläge

Anmerkungen zu dem von Deutschland eingereichten Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50

Mitteilung Frankreichs

Einleitung

1. Frankreich bedauert die in Absatz 4 des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50 genannten Zwischenfälle bei der Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung und dankt der deutschen Delegation für ihren Vorschlag, der im Vergleich zu den ursprünglichen Bedingungen der zunächst vorgesehenen Fassung der Sondervorschrift SV 803 wesentlich strenger ist.
2. Frankreich erinnert ferner daran, dass seine Delegation in der 22. Sitzung des Sicherheitsausschusses im Januar 2013 als einzige gegen die Verabschiedung der Sondervorschrift SV 803 gestimmt hat und auch das zu deren vorzeitiger Anwendung geschlossene Multilaterale Abkommen ADN/M 007 nicht unterzeichnet hat.
3. Die Gründe für diese Haltung lagen im Wesentlichen darin, dass wegen der in Aussicht genommenen Beförderungsdauer für Kohle, die gemäß dem ursprünglichen Vorschlag für die Sondervorschrift SV 803 20 Tage und mehr betragen konnte, die Bedingungen insbesondere hinsichtlich der Mazeration der Kohle in feuchter Umgebung mit denen in der Seeschifffahrt sehr vergleichbar wurden.
4. Die Beförderung von Kohle in loser Schüttung auf dem Seeweg kann von einer relativ langen Erfahrung profitieren, die ihren Niederschlag in den Bestimmungen des (seit dem 1. Januar 2011 verbindlichen) IMSBC-Codes gefunden haben, welche die Empfehlungen des vorher geltenden BC-Codes abgelöst haben.

5. Diese Bestimmungen sind in den IMSBC-Code integriert (Entschließung MSC.268(85)), der unter anderem besondere Vorsichtsmaßnahmen für sich spontan erwärmende Kohlearten enthält, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Begrenzung der Verladetemperatur auf 55 C°;
- Schließung der Luken aller Laderäume unmittelbar nach Abschluss des Ladevorgangs und bei Bedarf hermetische Abdichtung mit Dichtband;
- Möglichkeit zur Messung der Konzentration von Kohlenmonoxid, Methan, Sauerstoff usw.

6. Trotz der im Vorschlag Deutschlands vorgesehenen Verbesserungen an der Sondervorschrift SV 803 sind die Vorsichts- und/oder Sicherheitsmaßnahmen in der Binnen- und Seeschifffahrt im Vergleich zueinander relativ unausgewogen.

Vorschlag

7. Frankreich hält den Vorschlag Deutschlands daher für nicht ausreichend, auch wenn dieser durchaus einen Fortschritt darstellt. Seiner Ansicht nach sollte zumindest eine Beförderung in geschlossenen Laderäumen und das Vorhandensein an Bord von Messinstrumenten für Gase, deren Entstehung oder Verknappung in den Laderäumen eine Gefahr darstellen kann, vorgeschrieben werden.

8. Dementsprechend wird vorgeschlagen, Absatz 6 des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50 wie folgt zu ändern:

In Deutsch:

a) die Luken der Laderäume sind unmittelbar nach Abschluss des Ladevorgangs zu schließen,

Die Buchstaben a) bis c) werden in b) bis d) umnummeriert.

e) wenn der Kohlenmonoxidgehalt in einem Laderaum 50 ppm erreicht oder an drei aufeinanderfolgenden Tagen ein kontinuierlicher Anstieg des Gehalts zu verzeichnen ist, muss in dem betreffenden Laderaum die Kohlenmonoxid-, Methan- und Sauerstoffkonzentration gemessen werden;

f) der Schiffsführer bei der Beladung in nachweisbarer Form Instruktionen erhält, wie im Falle einer wesentlichen Erwärmung der Ladung oder einer ungewöhnlich hohen Kohlenmonoxidkonzentration in den Laderäumen zu verfahren ist.

In Französisch:

a) Il faut fermer les écoutes de chaque espace à cargaison dès la fin du chargement ;

Les alinéas a) à c) sont re-numérotés b) à d).

e) Lorsque la teneur en monoxyde de carbone dans un espace à cargaison atteint 50 ppm ou qu'une augmentation régulière s'est produite pendant trois jours consécutifs, il doit être procédé, dans les espaces à cargaison en cause, à un relevé des concentrations en monoxyde de carbone, en méthane et en oxygène ;

f) Le conducteur reçoit, au moment du chargement et sous forme traçable, des instructions sur la manière de procéder en cas d'échauffement significatif de la cargaison, ou en cas de concentration anormalement élevée en monoxyde de carbone dans les cales à cargaison.

In Englisch:

a) The cargo spaces shall be closed immediately after completion of loading in each cargo space;

Indents a) to c) re-numbered b) to d).

e) When the carbon monoxide level in any cargo space reaches 50 ppm or exhibits a steady rise over three consecutive days, monitoring results covering carbon monoxide, methane and oxygen concentrations are to be carried out in the cargo spaces involved;

f) The master is given, at the time of loading and in a traceable form, instructions on how to proceed if there is a significant heating of the cargo or where the carbon monoxide concentration in the cargo spaces is abnormally high.

9. Der Sicherheitsausschuss wird gebeten, die Vorschläge in den Absätzen 7 und 8 zu prüfen und die für notwendig erachteten Maßnahmen zu treffen.
