

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(35. Tagung, Genf, 26.-30. August 2019)
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung:
weitere Vorschläge**

Korrekturen zum ADN 2019

Eingereicht von Österreich^{1,2}

A. Einleitung zur Korrektur in 1.6.7.2.2.2

1. Die Übergangsbestimmung zu 7.2.2.19.4 in 1.6.7.2.2.2 enthält in der Spalte „Frist und Nebenbestimmungen“ eine Aufzählung der an Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen, die für die Fortbewegung in einem Schubverband oder bei gekuppelten Schiffen verwendet werden, einzuhaltenden Abschnitte, Unterabschnitte und Absätze.
2. Für neue Schiffe befinden sich diese Bestimmungen in 7.2.2.19.3.
3. 7.2.2.19.4 enthält Bestimmungen, welche Anlagen und Geräte auf den anderen Schiffen der Zusammenstellung während des Ladens und Löschens an Deck betrieben werden dürfen.
4. Die Bestimmungen für in Betrieb befindliche Schiffe wurden daher der falschen Zeile in 1.6.7.2.2.2 zugeordnet.

Vorschlag

5. In der Tabelle in 1.6.7.2.2.2 wird der für die Zeile 7.2.2.19.4 in der Spalte „Frist und Nebenbestimmungen“ enthaltene Text ab „An Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen müssen bis dahin folgende Vorschriften eingehalten werden:“ in die Zeile 7.2.2.19.3 verschoben.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2019/18 verteilt.

² Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, (9.3.)).

Auswirkungen und Umsetzbarkeit

6. Die inhaltlichen Anforderungen für in Betrieb befindliche Schiffe werden nicht geändert, sie werden nur der korrekten Zeile zugeordnet.

B. Einleitung zur Korrektur in 7.2.3.1.5

7. Gemäß 7.2.3.1.5 muss mit Hilfe des Gasspürgeräts festgestellt sein, dass die Konzentration von aus der Ladung herrührenden entzündbaren Gasen und Dämpfen 50 % der UEG nicht übersteigt, „bevor Personen Ladetanks, Restetanks, Pumpenräume unter Deck, Kofferdämme, Wallgänge, Doppelböden, Aufstellungsräume oder andere geschlossene Räume betreten“.

8. Gemäß 7.2.3.1.6 ist das Betreten leerer Ladetanks, Restetanks, Pumpenräume unter Deck, Kofferdämme, Wallgänge, Doppelböden, Aufstellungsräume oder anderer geschlossener Räume nur zugelassen, wenn die Konzentration von aus der Ladung herrührenden entzündbaren Gasen und Dämpfen unter 10 % UEG liegt.

9. Es stellt sich die Frage, warum die Konzentration „vor dem Betreten“ 50 % der UEG nicht übersteigen darf, wenn das Betreten selbst nur gestattet ist, wenn 10 % der UEG nicht übersteigen werden.

10. Ein Vergleich mit den Bestimmungen für Trockengüterschiffe zeigt, dass dort die erste Bestimmung in 7.1.3.1.4 nur die Verpflichtung enthält, dass vor dem Betreten gemessen werden muss, und die zweite Bestimmung in 7.1.3.1.5 in Übereinstimmung mit 7.2.3.1.6 die konkreten zulässigen Gaskonzentrationen enthält.

11. Bei den in 7.2.3.1.5 angeführten Grenzwerten dürfte es sich daher um einen Übertragungsfehler aus dem ADN 2017 handeln. 7.2.3.1.5 sollte inhaltlich an 7.1.3.1.4 angepasst werden.

Vorschlag

7.2.3.1.5 wird wie folgt geändert:

„Bevor Personen Ladetanks, Restetanks, Pumpenräume unter Deck, Kofferdämme, Wallgänge, Doppelböden, Aufstellungsräume oder andere geschlossene Räume betreten, muss bei Beförderung von gefährlichen Stoffen der Klassen 2, 3, 4.1, 6.1, 8 oder 9, für die EX und/oder TOX in Unterabschnitt 3.2.3.2 Tabelle C Spalte (18) eingetragen ist, die Konzentration von aus der Ladung herrührenden entzündbaren und/oder giftigen Gasen und Dämpfen in diesen Ladetanks, Restetanks, Pumpenräumen unter Deck, Kofferdämmen, Wallgängen, Doppelböden oder Aufstellungsräumen gemessen werden.“

Auswirkungen und Umsetzbarkeit

12. Das Sicherheitsniveau wird nicht gesenkt, da nur die weniger strengen Grenzwerte nicht mehr angeführt werden. In der Praxis entstehen keine Änderungen, da auch unter Berücksichtigung der derzeit bestehenden Bestimmungen wahrscheinlich nur einmal vor dem Betreten der Räume gemessen wird.

C. Einleitung zur Korrektur in 7.2.4.16.4

13. 7.2.4.16.4 wurde unverändert aus früheren Fassungen des ADN übernommen:

„Wenn das Schiff mit einem Querschott gemäß Absatz 9.3.1.25.3, 9.3.2.25.3 oder 9.3.3.25.3 versehen ist, müssen die Türen in diesem Schott während des Ladens oder Löschens geschlossen sein.“

14. Da der Inhalt von 9.3.x.25.3 im ADN 2019 gestrichen wurde, geht der Verweis nun ins Leere.

15. Der Text von 9.3.x.25.3 in der Fassung 2017 lautete:

„Der in den Absätzen 9.3.x.25.1 c) und 9.3.x.25.2 e) genannte Abstand kann auf 3 m verringert werden, wenn am Ende des Bereichs der Ladung ein Querschott gemäß Absatz 9.3.x.10.2 vorhanden ist. Die Durchgangsöffnungen müssen in diesem Fall mit Türen versehen sein. Folgender Hinweis muss auf diesen Türen angebracht sein:

**Während des Ladens oder Löschens
nicht ohne Erlaubnis des Schiffsführers öffnen.
Sofort wieder schließen.“**

Der Text von 9.3.x.10.2 lautete:

„[...] Dies ist nicht erforderlich, wenn die dem Bereich der Ladung zugewandte Wand der Aufbauten von Bordwand zu Bordwand durchgezogen und lediglich mit Durchgangsöffnungen versehen ist, wobei die Stüle dieser Öffnungen eine Höhe von mindestens 0,50 m über Deck haben. Die Höhe dieser Wand muss mindestens 2 m betragen. [...]“

16. Da Schiffe mit diesem Querschott bzw. dieser Wand weiterhin betrieben werden dürfen und das Schließen der Öffnungen während des Ladens und Löschens wesentlich für den Explosionsschutz auf diesen in Betrieb befindlichen Schiffen ist, sollte die Bestimmung in 7.2.4.16.4 nicht gestrichen werden, sondern die Formulierung angepasst werden.

Vorschlag

Den Text von 7.2.4.16.4 durch folgenden Text ersetzen:

„Wenn das Schiff am Ende des Bereichs der Ladung mit einer von Bordwand zu Bordwand durchgezogenen Wand (Querschott) gemäß Absatz 9.3.1.10.2, 9.3.2.10.2 oder 9.3.3.10.2 der bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Fassung des ADN versehen ist, müssen deren Türen während des Ladens oder Löschens geschlossen sein.“

Auswirkungen und Umsetzbarkeit

17. Die Änderung stellt für in Betrieb befindliche Schiffe die bis Ende 2018 geltende Betriebsvorschrift wieder her. Auf in Betrieb befindlichen Schiffen sind keine Änderungen erforderlich. Wenn ein Schiff baulich an die Bestimmungen des neuen Explosionsschutzkonzeptes angepasst wird, ist die Bestimmung automatisch nicht mehr anwendbar.

D. Einleitung zur Korrektur in 8.2.1.3

18. 8.1.2.1 f) lautet:

„f) die in Unterabschnitt 8.1.6.1 vorgeschriebene Bescheinigung über die Prüfung der Feuerlöschschläuche und die in Unterabschnitt 8.1.6.3 vorgeschriebene Bescheinigung über die Prüfung der besonderen Ausrüstung;“

19. 8.1.2.3 f) lautet:

„f) die in Unterabschnitt 8.1.6.3 vorgeschriebenen Bescheinigungen über die Prüfung der besonderen Ausrüstung, der Gasspüranlagen und der Sauerstoffmessanlage;“.

20. Die in Unterabschnitt 8.1.6.3 vorgeschriebenen Bescheinigungen über die Prüfung der besonderen Ausrüstung wird daher sowohl in 8.1.2.1 (für alle Schiffe) als auch in 8.1.2.3 (für Tankschiffe) angeführt. Da 8.1.2.3 nur die Dokumente enthalten sollte, die außer den nach Unterabschnitt 8.1.2.1 erforderlichen Dokumenten an Bord von Tankschiffen zusätzlich mitgeführt werden müssen, ist 8.1.2.3 f) anzupassen.

Vorschlag

8.1.2.3 f) wird wie folgt gefasst:

„f) die in Unterabschnitt 8.1.6.3 vorgeschriebenen Bescheinigungen über die Prüfung der Gasspüranlagen und der Sauerstoffmessanlage;“.

Auswirkungen

21. Die Änderung hat keine Auswirkungen auf die an Bord mitzuführenden Dokumente. Es wird nur eine Doppelung gestrichen.
