



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) der vorläufigen Tagesordnung)

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG:

### Weitere Änderungsvorschläge

## **Zusätzlicher Eintrag in Tabelle C für UN-Nr. 3257**

**Eingereicht vom Verband der Europäischen Chemischen Industrie  
(CEFIC)<sup>1,2</sup>**

#### *Zusammenfassung*

<b>Analytische Zusammenfassung:</b>	Die Reduzierung niedrigsiedender flüchtiger Bestandteile in Substanzen führt zu einer höheren Produktviskosität. Dies kann durch eine erhöhte Transporttemperatur ausgeglichen werden. Die derzeitige Begrenzung von UN-Nr. 3257 auf 225°C im ADN 2013 steht einer weiteren Produktverbesserung entgegen. Es wird vorgeschlagen, in die Tabelle C einen neuen Eintrag aufzunehmen, der eine höhere Transporttemperatur erlaubt.
<b>Zu ergreifende Maßnahme:</b>	Für UN-Nr. 3257 in Spalte 20 einen neuen Eintrag mit 20:+250°C einfügen.
<b>Verbundene Dokumente:</b>	ADN 2013

<sup>1</sup> Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für den Zeitraum 2012-2016 (ECE/TRANS/224, Abs. 94, ECE/TRANS/2012/12, Tätigkeitsprogramm 02.7 (A1b)).

<sup>2</sup> Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/38 verteilt.

## I. Hintergrund und Problem

- Das Ziel der Branche besteht darin, die Volatilität von Substanzen durch effizientere Destillationstechniken zu reduzieren. Dies führt oftmals zu einer höheren Produktviskosität, die bei bituminösen Destillationsrückständen Pumpprobleme verursachen kann. Die typische Transporttemperatur beträgt derzeit 200°C bis 225°C. Diese Produkte werden per Schiff in Abhängigkeit vom Flammpunkt mit UN-Nr. 3256 (erster Eintrag zu UN-Nr. 3256 im ADN 2013), UN-Nr. 3257 (zweiter Eintrag zu UN-Nr. 3257) oder UN-Nr. 9001 transportiert. Eine Transporttemperatur zwischen 225°C und 250°C kann – die Eignung des Schiffes vorausgesetzt – nur unter UN-Nr. 3256 und UN-Nr. 9001 realisiert werden. UN-Nr. 3257 findet Anwendung, wenn das Produkt deutlich unter dem Flammpunkt transportiert wird. Dieser Eintrag ist in Spalte 20 aus bestimmten historischen Gründen leider auf 225°C begrenzt.
- Die Folge ist, dass das am wenigsten entzündbare Material vom Schiffs- auf den Straßenverkehr umgelagert werden muss, wo es keine solche Begrenzung gibt.

## II. Vorschlag

- In Tabelle C folgenden neuen Eintrag einfügen:

UN-Nummer oder Stoffnummer	(1)	3257
Benennung und Beschreibung	(2)	ERWÄRMTER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. bei oder über 100°C und unter seinem Flammpunkt (einschließlich geschmolzenes Metall, geschmolzenes Salz usw.)
Klasse	(3a)	9
Klassifizierungscode	(3b)	M9
Verpackungsgruppe	(4)	III
Gefahren	(5)	9+(N1, N2, N3, CMR, F oder S)
Tankschiffstyp	(6)	*
Ladetankzustand	(7)	*
Ladetanktyp	(8)	*
Ladetankausrüstung	(9)	*
Öffnungsdruck des H.-J.-Ventils in kPa	(10)	*
max. zul. Tankfüllungsgrad in %	(11)	95
relative Dichte bei 20 °C	(12)	
Art der Probeentnahmeeinrichtung	(13)	*
Pumpenraum unter Deck erlaubt	(14)	Ja
Temperaturklasse	(15)	
Explosionsgruppe	(16)	
Explosionsschutz erforderlich	(17)	Nein
Ausrüstung erforderlich	(18)	*
Anzahl der Kegel/Lichter	(19)	0
zusätzliche Anforderungen oder Bemerkungen	(20)	7; <b>20:+250°C;</b> 22; 24; 27 *Siehe 3.2 3.3

### **III. Anmerkung**

4. Dasselbe Ergebnis könnte durch einfaches Streichen von „20:+225°C“ in Spalte 20 bezüglich UN-Nr. 3257 erzielt werden. Dadurch würde dieser Eintrag mit UN-Nr. 3256 und UN-Nr. 9001 in Einklang gebracht. Dieser Ansatz hätte allerdings den Nachteil, dass Schiffe, die von dem überarbeiteten Eintrag nicht betroffen sind, neu klassifiziert werden müssten. Die Einfügung des vorgeschlagenen Eintrags würde nur für jene Schiffe Maßnahmen erfordern, die davon Gebrauch machen.

5. Die Temperatur von 250°C wurde gewählt, da sie der heutzutage im Straßentransport verwendeten Temperatur entspricht.

\*\*\*