

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(31. Tagung, Genf, 28. bis 31. August 2017)
Punkt 4b) zur vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung:
Weitere Änderungsvorschläge**

Bestimmungen zum Gaspendeln in 1.4.3.3 s), 1.4.3.7.1 j) und 8.6.3

Vorgelegt von Österreich^{1,2}

Zu 1.4.3.3

In der englischen Fassung enthält 1.2.1 die folgenden Begriffsbestimmungen:

“Vapour return piping (on shore) means a pipe of the shore facility which is connected during loading or unloading to the vessel’s venting piping. This pipe is designed so as to protect the vessel against detonations or the passage of flames from the shore side;”

“Venting piping (on board) means a pipe of the vessel’s installation connecting one or more cargo tanks to the vapour return piping during loading or unloading. This pipe is fitted with safety valves protecting the cargo tank(s) against unacceptable internal overpressure or vacuums;”

1.4.3.3 (s) enthält in der englischen Fassung die folgende Pflicht des Befüllers:

“He shall ascertain that the loading flows conform to the loading and unloading instructions referred to in 9.3.2.25.9 or 9.3.3.25.9 and that the pressure at the crossing-point of the gas discharge pipe or the compensation pipe is not greater than the opening pressure of the high velocity vent valve;”

Die in der englischen Fassung verwendeten Ausdrücke “gas discharge pipe” und “compensation pipe” sind nicht definiert. In der deutschen Fassung werden die in 1.2.1 definierten Ausdrücke verwendet.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/19 verteilt.

² Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3.)).

Änderungsantrag 1:

Ersetze in der englischen Fassung von 1.4.3.3 (s) "gas discharge pipe or the compensation pipe" durch "vapour return piping or venting piping".

Zu 1.4.3.7.1

Die englische Fassung von 1.4.3.7.1 (j) enthält die folgende Pflicht des Entladers:

"Ascertain that the unloading flows conform to the instructions on loading and unloading flows referred to in 9.3.2.25.9 or 9.3.3.25.9 and that the pressure at the connecting-point of the gas discharge pipe or the gas return pipe does not exceed the opening pressure of the high velocity vent valve;"

Die in der englischen Fassung verwendeten Ausdrücke "gas discharge pipe" und "gas return pipe" sind nicht definiert. In der deutschen Fassung werden die in 1.2.1 definierten Ausdrücke verwendet.

Änderungsantrag 2:

Ersetze in der englischen Fassung von 1.4.3.7.1 (j) "gas discharge pipe or the gas return pipe" durch "vapour return piping or venting piping".

Gemäß 1.4.3.7.1 i) und j) hat der Entlader sicherzustellen, dass in der Gasrückfuhrleitung, wenn diese gemäß Absatz 7.2.4.25.5 erforderlich ist, eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt, und dass die Löschraten in Übereinstimmung mit der Instruktion für die Lade- und Löschraten nach Absatz 9.3.2.25.9 oder 9.3.3.25.9 ist und der Druck an der Übergabestelle der Gasrückfuhr- oder Gasabfuhrleitung den Öffnungsdruck des Hochgeschwindigkeitsventils nicht übersteigt.

Zu 8.6.3

Die Frage 12.1 in der Prüfliste in 8.6.3 lautet:

„Ist die Gasabfuhrleitung bei der Beladung des Schiffes an die Gasrückfuhrleitung an Land (soweit erforderlich bzw. vorhanden) angeschlossen?“

Es gibt keine Frage zum Anschluss der Leitungen beim Entladen. Dies steht im Widerspruch zu den Pflichten des Entladers.

Änderungsantrag 3:

In der Frage 12.1 in der Prüfliste in 8.6.3 entfällt „bei der Beladung des Schiffes“.

Die Fußnote zu Frage 12.2 in der Prüfliste entfällt.

Zu 1.2.1, "Entlader"

Darüber hinaus könnte der Sicherheitsausschuss beraten, ob die Begriffsbestimmung für den "Entlader" in 1.2.1 ausreichend klar ist:

„Entlader: Das Unternehmen, das

- a) einen Container, Schüttgut-Container, MEGC, Tankcontainer oder ortsbeweglichen Tank von einem Beförderungsmittel absetzt oder
- b) verpackte gefährliche Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks aus oder von einem Beförderungsmittel oder Container entlädt oder
- c) gefährliche Güter aus einem Ladetank, Tankfahrzeug, abnehmbaren Tank, Aufsetztank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer oder aus einem Batteriewagen, Batterie-Fahrzeug, MEMU oder MEGC oder aus einem Beförderungsmittel, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Schüttgut-Container entlädt;
- d) ein Fahrzeug oder einen Wagen von einem Schiff absetzt.“

Wer ist der Entlader, wenn die Ladung aus dem Ladetank des Schiffes mit den bordeigenen Pumpen entladen wird? Ist es der Beförderer, der die gefährlichen Güter aktiv entlädt oder ist es die Landseite, die die Güter nur passiv empfängt?

Wird die Landseite als Entlader gesehen, fallen gemäß der Begriffsbestimmung für „Entladen“ (Alle Tätigkeiten, die vom Entlader gemäß der Begriffsbestimmung von Entlader vorgenommen werden.) alle Tätigkeiten, die während des Entladens vom Beförderer durchgeführt werden, nicht unter den Begriff Entladen.

Daraus würde z.B. folgen, dass der „Verantwortliche für das Entladen eines Schubleichters“ in 1.6.8 nur ein Bediensteter des Entladers sein kann.

Der Sicherheitsausschuss könnte beraten, ob Änderungen des Textes erforderlich sind, oder z.B. eine Interpretation des Sicherheitsausschusses ausreichend ist.
