

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(27. Tagung, Genf, 24. bis 28. August 2015)
Punkt 3 c) zur vorläufigen Tagesordnung
Durchführung des ADN:
Auslegung der dem ADN beigefügten Verordnung

Nationale Auslegungen

Vorgelegt von den Niederlanden ¹

Einleitung

1. In seiner sechszwanzigsten Sitzung behandelte der ADN-Sicherheitsausschuss das informelle Dokument INF.17 (Niederlande) über die Veröffentlichung nationaler Auslegungen von ADN-Vorschriften.
2. Als Ergebnis der Diskussion über Dokument INF.17 forderte der Sicherheitsausschuss die Delegation der Niederlande auf, die nationalen Auslegungen der niederländischen Aufsichtsbehörde zu übermitteln, um diese in der nächsten Sitzung des Sicherheitsausschusses diskutieren zu können (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, Abs. 17 bis 20). Die drei nationalen Auslegungen sind diesem Dokument beigefügt.

Erwägungen

3. Das ADN sieht Vorschriften für eine sichere Beförderung gefährlicher Güter zur Förderung der Nachhaltigkeit und zur Erleichterung der Beförderung und des Austauschs gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen vor.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/18 verteilt.

4. Zur Erreichung dieser Ziele ist ein gemeinsames Regelwerk erforderlich. Nach Ansicht der niederländischen Delegation setzen die Ziele des ADN nicht nur gemeinsame Vorschriften, sondern auch eine einheitliche Auslegung dieser Vorschriften voraus. Uneinheitliche Auslegungen könnten zu einer unterschiedlichen Anwendung der ADN-Bestimmungen in den ADN-Mitgliedstaaten führen. Eine solche unterschiedliche Anwendung wäre den Zielen des ADN hinderlich, da sie verzerrte Wettbewerbsbedingungen und eine ungleiche Rechtslage zur Folge hätte.

5. Die niederländische Delegation spricht sich daher dafür aus, einheitliche Auslegungen zu entwickeln.

Vorschläge

6. Es wird vorgeschlagen, die drei niederländischen Auslegungen von (1) 7.2.4.25.5, (2) 8.6.3, Frage 10, und (3) 1.2.1/7.2.3.22/7.2.4.16.9, wie in der Anlage wiedergegeben, zu diskutieren und zu entscheiden, ob diese Auslegungen vom Sicherheitsausschuss angenommen werden können oder zurückgewiesen werden müssen. In letzterem Falle würde die niederländische Delegation es begrüßen, wenn der Sicherheitsausschuss die von ihm vertretenen Auslegungen mitteilen würde. Anders als die erste und die dritte Auslegung betrifft die zweite Auslegung eine Vorschrift mit einer „offenen Norm“.

7. Weiterhin wird angeregt, ein Verfahren zur künftigen Harmonisierung (nationaler) Auslegungen zu erörtern und zu vereinbaren. Die niederländische Delegation schlägt ein Verfahren vor, das vorsieht, dass die Mitgliedstaaten vor der Anwendung nationaler Auslegungen diese nationalen Auslegungen zunächst dem Sicherheitsausschuss als Vorschläge unterbreiten. Diese Vorschläge könnten in der folgenden Sitzung des Sicherheitsausschusses diskutiert und entweder angenommen oder abgelehnt werden. Nationale Auslegungen von Vorschriften mit einer „offenen Norm“ könnten von diesem Verfahren ausgeschlossen werden, aber auch in solchen Fällen könnten (stark) unterschiedliche nationale Auslegungen zu Problemen führen, weil Schiffe in der Folge unterschiedlich ausgerüstet werden könnten.

8. Im Falle der Annahme würden diese einheitlichen Auslegungen auf der Website der UN-ECE veröffentlicht und in allen ADN-Mitgliedstaaten angewandt werden.

Anlage

1. *Gasrückfuhrleitung*

Vorschrift	Wortlaut des ADN	Auslegung
7.2.4.25.5	Die beim Beladen austretenden Gas/Luftgemische sind über eine Gasabfuhrleitung an Land abzuführen, soweit in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (7) ein geschlossenes Schiff gefordert wird.	<p>Ob eine Gasrückfuhrleitung beim Beladen verwendet werden muss oder nicht, bestimmt sich nach den Eigenschaften der beim Beladen <i>austretenden Gas/Luftgemische</i>.</p> <p>Folglich muss beim Laden offener Ladung eine Gasrückfuhrleitung verwendet werden, wenn es sich bei <u>der vorherigen Ladung des Schiffes</u> um eine geschlossene Ladung handelte, für die eine Beförderung im geschlossenen Schiff erforderlich war.</p> <p>(...)</p> <p>Dies gilt gemäß der „Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006“ (Vorschriften für die Beförderung von Gasöl in ortsbeweglichen Tanks 2006) nicht für Gasöl.</p>

Erläuterung

Die Landanlage berücksichtigt lediglich die Eigenschaften des zu ladenden Ladeguts. Der Befüller berücksichtigt nicht die Eigenschaften der im Ladetank vorhandenen Gase der vorherigen Ladung. Diese Gase können entzündbar, giftig und/oder krebserzeugend sein.

Wenn ein Ladegut geladen wird, für das die Verwendung einer Gasrückfuhrleitung nicht vorgeschrieben ist, treten die im Tank vorhandenen Gase der vorherigen Ladung aus. Die Besatzung ist diesen Gasen ausgesetzt.

Mit der obigen Auslegung wird diese Situation verhindert.

Konsequenzen

Diese Auslegung bedeutet, dass vor dem Beladen eines Tankers die Eigenschaften der vorherigen Ladung berücksichtigt werden müssen. Einige Landanlagen (insbesondere jene für „offene Stoffe“) sind nicht mit einer Gasrückfuhrleitung ausgestattet.

Solche Landanlagen dürfen keine ungereinigten leeren Schiffe beladen, die vorher eine „geschlossene“ Ladung befördert haben.

2. *Überwachung*

Vorschrift	Wortlaut des ADN	Auslegung
8.6.3, Frage 10, ebenfalls relevant: 1.4.3.3 u) und 1.4.3.7.1. 1)	Ist für die gesamte Dauer des Ladens oder Löschens eine stetige und zweckmäßige Überwachung sichergestellt?	Beim Beladen / Löschen muss ununterbrochen, d. h. ständig, eine wirksame Überwachung sichergestellt sein.

Erläuterung

Die bord- und landseitige Überwachung des Beladens / Löschens muss so erfolgen, dass mögliche Gefahren in der Nähe von Lade- und Löschleitungen zwischen Schiff und Land sofort bemerkt werden.

Erfolgt die Überwachung mit (zusätzlichen) technischen Mitteln, so müssen sich Landanlage und Schiff darüber verständigen, wie diese sichergestellt werden kann.

Die Wirksamkeit der Überwachung muss gewährleistet sein. Das bedeutet, dass die schiffs- und landseitige Überwachung so zu gestalten ist, dass mögliche Gefahren sofort und unter allen Umständen bemerkt werden können.

Die landseitige Überwachung hat vom Befüller/Entlader des Tankschiffs im Bereich zwischen dem Anschluss der Gasabfuhrleitung (an Bord) an die Gasrückfuhrleitung (an Land) und dem Anschluss der Gasabfuhrleitung (an Bord) an das genutzte Sammelrohr in einem Umkreis von mindestens 3 Metern um das Sammelrohr zu erfolgen.

Begründung

Es ist wichtig, dass das Laden und Löschen einer flüssigen Ladung vollständig überwacht wird. Jegliche Möglichkeit eines Ladungsverlustes sollte sofort erkannt werden, und es sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Die Überwachung liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Schiffsbesatzung und der Landanlage, die die Ladung lädt oder löscht.

Sie sollte daher während des Lade- bzw. Löschprozesses kontinuierlich gewährleistet sein.

3. *Unter- und Überdruckventil*

Vorschrift	Wortlaut des ADN	Auslegung
1.2.1	<p>Unterdruckventil: Eine selbsttätige druckabhängige federbelastete Einrichtung (Sicherheitsventil) zum Schutz des Ladetanks gegen einen unzulässigen inneren Unterdruck.</p> <p>Überdruckventil: Eine selbsttätige druckabhängige federbelastete Einrichtung (Sicherheitsventil) zum Schutz des Ladetanks gegen einen unzulässigen inneren Überdruck.</p>	<p>Unter- und Überdruckventile sind Sicherheitsventile zum Schutz des Ladetanks gegen einen unzulässigen inneren Unter- oder Überdruck, die selbsttätig öffnen und schließen.</p>
7.2.3.22 Ebenfalls relevant: 7.2.4.16.9, 9.3.2.22.4a), 9.3.3.22.4a).	<p>Zugangsöffnungen von Aufstellungsräumen, Pumpenräumen unter Deck, und Kofferdämmen; Öffnungen der Ladetanks und Restetanks; Abschlussvorrichtungen</p> <p>Die Ladetanks, Restetanks und die Zugangsöffnungen von Pumpenräumen unter Deck, Kofferdämmen und Aufstellungsräumen müssen geschlossen bleiben, ausgenommen davon sind Pumpenräume an Bord von Bilgenentölungsbooten und Bunkerbooten sowie weitere in diesem Teil zugelassene Ausnahmen.</p> <p>Beim Laden oder Löschen von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte (6) und 7 ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung gefordert wird, dürfen bei einem geschlossenen Tankschiff die Ladetanks mittels der in Absatz 9.3.2.22.4 a) oder 9.3.3.22.4 a) genannten Einrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Ladetanks geöffnet werden.</p>	<p>Ladetanks sollten immer geschlossen bleiben, mit den in Teil 7 genannten Ausnahmen.</p> <p>Beim Laden oder Löschen „offener“ Stoffe in einem Tankschiff des Typs C oder N geschlossen dürfen Ladetanks nur mit Hilfe einer Vorrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Ladetanks („Entspannvorrichtung“) geöffnet werden.</p>

3. *Unter- und Überdruckventil*

Erläuterung

Die Sicherheitsvorrichtungen gegen unzulässige Über- und Unterdrücke schützen die Ladetanks und die Gasleitungen vor unzulässigen inneren Über- oder Unterdrücken.

Das Verstellen des Unter- oder Überdruckventils ist nicht erlaubt. Diese Sicherheitsvorrichtungen dürfen während der Beförderung, einschließlich des Ladens und Löschens, nicht betätigt werden. Die Öffnungsdrücke dieser Sicherheitsvorrichtungen dürfen nicht überschritten werden.

Wenn ein Ladegut befördert wird, für das ein Schiff des Typs N offen oder ein Schiff des Typs N offen mit Flammendurchschlagsicherungen vorgeschrieben ist, dürfen die Ladetanks nur über ein reguläres Überdruckventil mit kleinem Durchmesser zum Entspannen der Ladetanks („Entspannvorrichtung“) geöffnet werden.

Hinweis, nicht zur offiziellen Auslegung gehörend: In der 21. Sitzung des ADN-Ausschusses wurde das Dokument INF.26 (EBU) diskutiert und angenommen (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44).

Dieses Dokument hatte den gefahrlosen Druckausgleich beim Laden, wenn „offene“ Stoffe geladen und in einem geschlossenen Schiff befördert werden, zum Gegenstand. In Dokument INF.26 (EBU) hieß es ausdrücklich, dass die Verwendung einer „Entspannvorrichtung“ wegen des geringen Durchmessers zum gefahrlosen Entspannen ungeeignet sei.

Der Sicherheitsausschuss hat beschlossen, zum gefahrlosen Entspannen beim Laden und Löschen die Verwendung eines mit einer Flammendurchschlagsicherung ausgerüsteten Rohrbogens, der an das nichtgenutzte Sammelrohr anzubringen ist, zu gestatten. Die Öffnung des Rohrbogens sollte nach unten zeigen, um den Eintritt von Wasser zu vermeiden. ADN 7.2.4.16.9/9.3.x.22.4 darf entsprechend ausgelegt werden.
