WIJZIGINGEN ADN 2013

Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart

GEVAARLIJKE LADING

Platform voor vervoer, op- en overslag van gevaarlijke stoffen

Wijzigingen ADN 2013

Gedurende de afgelopen twee jaar is er in de Working Party AC.2 gewerkt aan diverse wijzigingen voor het ADN 2013. Hierbij een overzicht van een aantal geselecteerde wijzigingen, die enige toelichting behoeven. Omdat de Nederlandse tekst vooralsnog niet voorhanden is, wordt in dit document veelvuldig gerefereerd aan de aangenomen Engelse teksten.

Ieder wijzigingsonderdeel begint met het ADN-randnummer, het onderwerp, de verwijzing naar het betreffende WP-dossier en de partij die het wijzigingsvoorstel heeft ingediend.

Hoofdstuk 1 Algemene voorschriften

1.2.1 Definities watertight and weathertight ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2010/23 (IACS)
De zogenoemde "Recommendations on Harmonized Europe-Wide Technical Requirements for Inland Navigation Vessels" kent een aantal definities die raakvlakken hebben met het ADN en de EU Technische richtlijn. Deze laatste is wat 'losser'. In richtlijn 2006/87/EC wordt de term "weathertight" gelijkwaardig ingezet als "spray-proof".

De definities in het ADN 2013 zullen zijn:
"Watertight means a structural component or device so fitted as to prevent any ingress of water;".
"Weathertight means a structural component or device so fitted that in normal conditions it allows only a negligible quantity of water to penetrate;".

1.2.1 en 7.1 Tweede vluchtweg ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 (werkgroep vluchtwegen)
Het varende bedrijfsleven heeft de bezwaren die ze had kenbaar gemaakt door een informeel document in te sturen als reactie op bovengenoemd voorstel 2012/16. Dit ondanks het feit dat de EBU (Europese koepelorganisatie van onder andere het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) vanaf het begin constructief meegewerkt heeft aan dit proces. Een proces dat drie jaar geleden begon door een wijzigingsvoorstel van Cefic dat erop gericht was om een omissie aan te passen. Deze omissie zat in een toelichting op vraag 4 van de controlelijst van hoofdstuk 8, waarin de bijboot als voorbeeld was neergezet van een tweede vluchtweg. In het ADNR was dit bewust verwijderd. In de nabijheid van voor- en achterschip diende een vluchtweg aanwezig te zijn.

Het tweede vluchtwegdossier kent in Nederland een voorgeschiedenis. Per brief (1 november 2001) heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mw. T. Netelenbos, de kamer geïnformeerd over de rapportage die was uitgevoerd door de toenmalige RVI, nu de IVW, waaruit onder andere naar voren was gekomen dat er bij overslagplaatsen voor binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen onvoldoende veilige vluchtwegen waren. Naar aanleiding van het ongeval met het Nederlandse tankschip Avanti in mei 1999 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2000 een onderzoek ingesteld naar de aanwezigheid en veiligheid van vluchtwegen bij de overslagpunten in Nederland. Daarbij werd geconstateerd dat bij 81 procent van de overslagpunten voor tankschepen onvoldoende veilige vluchtwegen aanwezig waren.

De angst die over het huidige voorstel leeft bij het varende bedrijfsleven, is dat er nu diverse mogelijkheden geboden worden voor een tweede vluchtweg. Dit zorgt voor flexibiliteit, maar ook voor onduidelijkheid. Iedere terminal kan een andere situatie betekenen. In feite komt het neer waar we vijf jaar geleden ook al voor pleitten. Wanneer er twee werkgevers op een arbeidsplek zijn moeten ze afspraken met elkaar maken. Andere punten van zorg is het niet afgehamerd hebben van definities zoals 'Safe Haven', 'Safe Area' en 'Water Spray System'.

Kort samengevat is de EBU van mening dat het huidige voorstel onduidelijk geformuleerd is en dat er te veel opties worden weergegeven. Daarnaast is de EBU van mening dat belangrijke nieuwe definities nog niet voldoende uitgewerkt zijn en dat het voorstel grote economische consequenties voor het vervoerende bedrijfsleven tot gevolg kan hebben.

Centraal Bureau voor de Rijn- & Binnenvaart
GEVAARLIJKE LADING
Platform voor vervoer, op- en overslag van gevaarlijke stoffen

	Tank vessel/tank barge									
	Ship-shore					Ship-ship, given that the boarded ship in itself is not safe; only applies to inland navigation vessels				
	Class					Class				
	2, 3 packing group I, II and rest of III	3 packing group III (UN 1202 two entries: second and third), 4.1	5.1 6.1	8	9	2, 3 packing group I, II and rest of III	3 packing group III (UN 1202 two entries: second and third), 4.1	5.1 6.1	8	9
1 Two escape routes inside or outside the cargo area in opposite directions from the manifold in use	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2 One escape route outside the cargo area and one safe haven outside the vessel including the escape route towards it from the opposite end	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Een onduidelijke definitie, die nog verder uitgewerkt moet worden, is bijvoorbeeld:
Safe haven: Is a module (fixed or floating) that must be capable of protecting people from all identified hazards of the cargo for a predetermined period of time. A safe haven on land must be constructed according to local law. A safe haven on board must be certified by a recognized classification society. A safe haven on board is not acceptable when the identified danger is fire or explosion. (ADN 1.2 …)

Een uitstel van deze regelgeving tot 2015 en het schrappen van boord-boordoverslag is in ieder geval een feit.

1.2, 8.2, 5.4, 8.6 en 9.3 Stabiliteit ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 (Duitsland)
Na het ongeval met de Waldhof begin 2011 zijn er diverse onderzoeken in gang gezet. De onmiddellijk te nemen maatregelen zoals beschreven in artikel 5 van Richtlijn 2008/68 zijn niet noodzakelijk gebleken. Vooruitlopend op de conclusies van nog lopende onderzoeken naar de oorzaak zijn diverse werkbijeenkomsten in Bonn gehouden om op korte termijn een en ander aan te scherpen in het ADN 2013 (al dan niet met een overgangsmaatregel) op het gebied van:
(a) Opleiding
(b) Stoffenlijst
(c) Inhoud van stabiliteitsgegevens

Wanneer gevaarlijke stoffen vervoerd worden, zal de *verantwoordelijke* certificaathoudende schipper (niet alle aan boord zijnde schippers) een specifieke opleiding voor stabiliteit genoten moeten hebben. Per 2015 zullen alle ADN-deskundigen conform ADN 8.2 een erkende opleiding moeten hebben gevolgd waarin stabiliteit is opgenomen. De ADN-basiscursus wordt dus veranderd en zal bestaan uit 24 lessen van 45 minuten, waarvan acht uur in het teken staan van het onderwerp stabiliteit. Na 2020, dus wanneer iedereen deze cursus gevolgd heeft, wordt het aantal uur gereduceerd tot twee. Deze verplichting geldt ook voor de herhalingscursus. Tussen 2013 en 2015 zal er dus nieuw examenmateriaal ontwikkeld moeten worden.

Dit alles heeft geleid tot de volgende wijzigingen in ADN 2013:
- Er wordt een aantal artikelen toegevoegd:
  8.2.2.3.3.3 De opleiding behelst in ieder geval de basisbeginselen van stabiliteit, berekeningen, kennis over lekstabiliteit, invloeden van vrije vloeistof oppervlakten, gebruik van stabiliteitscomputers.

8.2.2.7.3.4 Het examen zal schriftelijk zijn waarbij de kandidaten een 10-tal meerkeuzevragen en een open vraag krijgen. Het examen duurt 30 minuten.
8.2.2.7.3.5 Het examen bestaat uit 11 vragen. 10 meerkeuze en 1 open vraag. De open vraag wordt gewaardeerd met 5 punten en de meerkeuze vragen met elk 1. De kandidaat slaagt wanneer tenminste 7 punten voor de meerkeuze vragen zijn gehaald alsmede 3 voor de open vraag.
1.16.1.2.5 Wanneer een stoffenlijst elektronisch beschikbaar is, dient te worden voldaan aan 5.4.0.2. Een aantal partijen in de binnenvaart werkt al met een digitale stoffenlijst.

- Wanneer er vaste niveauindicatoren aanwezig zijn, mogen de ballasttanks gedeeltelijk gevuld zijn. Anders geldt: geheel vol of leeg. In de overgangsbepalingen in hoofdstuk 1.6 komt een verwijzing naar randnummer 7.2.3.20.1, waardoor ballasttanks mogelijk uitgevoerd moeten worden met niveauindicatoren. Dit is het geval bij vernieuwing van het certificaat vanaf 1 januari 2013.

- De tekst van 9.3.X.13.3 is gewijzigd:
  Voor de intacte stabiliteit moet voor alle stadia van belading en lossing en voor de eindtoestand van de belading worden aangetoond dat deze voldoende is voor alle relatieve dichtheden die opgenoemd zijn in 1.16.1.2.5. In dit randnummer staat ook een stabiliteitscomputer als optie genoemd welke door een erkend classificatiebureau toegelaten moet zijn (red. vrije vertaling).

- Er komt een nieuwe definitie bij in 1.2:
  "*Loading Instrument:*
  A loading instrument consists of a computer (hardware) and a programme (software) and offers the possibility of ensuring that in every ballast or loading operation:
  - the permissible values concerning longitudinal strength as well as the maximum permissible draught are not exceeded; and
  - the stability of the vessel complies with the requirements applicable to the vessel. For this purpose intact stability and damage stability shall be calculated."

- In 1.16.15.2 is de volgende tekst toegevoegd:
  De bevoegde autoriteiten dienen kopieën van alle certificaten te hebben die uitgegeven zijn alsmede de bijbehorende stoffenlijsten…..

- In hoofdstuk 8.6.1 wordt de tekst "The holder of this certificate has participated in an 8-lesson stability training" toegevoegd na "The holder of this certificate has special knowledge of ADN".

1.5.3.2 LNG - Liquefied Natural Gas ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/15 (Nederland)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/38, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2010/15
In 2012 is de langverwachte goedkeuring van het LNG-tankschip Argonon gegeven. Hiermee is groen licht gegeven aan andere schepen die dezelfde procedure moeten afleggen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) had al goedkeuring gegeven, en nu dus ook de UNECE.

1.5.3.2 Afwijkingen ten behoeve van testdoeleinden
De bevoegde autoriteit kan op grond van een aanbeveling door de Ambtelijke Commissie een proefcertificaat van goedkeuring afgeven voor een beperkte tijd voor een specifiek schip dat is voorzien van nieuwe technische kenmerken, welke van deze voorschriften afwijken, op voorwaarde dat deze kenmerken voldoende veilig zijn.

Verschillende aspecten zijn in de diverse diepgaande studies nader belicht, zoals maatregelen rondom de ventilatie in de machinekamer, waardoor de lucht boven de apparaten en kleppen waar het gasmengsel zich in bevindt vervangen wordt. Zo ook de hoeveelheid water voor het koelen van de opslagtank conform circulaire 285(86) van het Maritime Safety Committee (MSC) van de IMO: daarin wordt een capaciteit van 10 l/min/m^2 en 4 l/min/m^2 vermeld. In het ADN maakt men op dit moment melding van 50 l/uur/m^2 (9.3.2.28). Op het gebied van opleiding staat beschreven dat de bemanning additionele training genoten moet hebben op het gebied van bunkeren en calamiteiten. De

motorfabrikanten, fabrikanten van de opslagtanks en het LNG-systeem zullen hierbij betrokken zijn. Verder gaan de Hazid-studies in op preventieve maatregelen, potentiële effecten, gevaren, methoden om de effecten te minimaliseren op het gebied van brand, explosie, corrosie, lekkage, scheuring, etc. Wellicht dat verschillende landen nog op- en aanmerkingen hebben bij de voorgestelde Hazid-studies.

De introductie van met name LNG (UN 1972) en diesel/elektrische voortstuwing is om diverse redenen interessant. Onlangs is een studie gepubliceerd genaamd 'LNG keten analyse', die uitgevoerd is mede in opdracht van het Maritieme Innovatie Programma. Hierin wordt zelfs een terugverdienmodel verdedigd van vijf jaar, in combinatie met de emissie-eisen die pas in 2016 ((Stage IV) wettelijk verplicht zullen worden. Dit conform de nog door het Parlement aan te nemen emissie-eisen van de NRMM (Non Road Mobile Machinery Directive). Op het gebied van CO_2 zullen echter ook in 2016 geen normen gelden, terwijl hier de laatste jaren juist de klemtoon op gelegd wordt.

Met deze cijfers komen de emissies nagenoeg op het niveau van de huidige Euro 6, die men in het wegtransport kent. Eind dit jaar komen de resultaten naar buiten van een andere studie genaamd LESAS. Deze studie, welke in combinatie met partners als Vopak, Rolls-Royce, Caterpillar,TNO, DNV en NEN uitgevoerd wordt, zal meer ingaan op onderwerpen als veiligheid, bunkerprocedures, externe veiligheid, normeringen, Loss of Containment scenario's, etc. Op dit moment wordt de implementatie van LNG in de binnenvaart gesproken in Brussel (gelet op de EU Richtlijn 2006/87), bij de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart), het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en bij de UNECE. Op dit moment hebben een drietal consortia de procedure van art. 1.5.3.1 ADN formeel ingediend. Het betreft uitsluitend ADN-schepen. In het ADN wordt, alsmede in bovengenoemde regelwerken, beschreven dat schepen alleen gebruik mogen maken van een brandstof met een vlampunt >55 graden Celcius. Voorafgaande aan de behandeling van de ingediende stukken kon de EBU en de Nederlandse delegatie een uitvoerige presentatie geven.

ADN 2013 kent de volgende bepaling 1.5.3:
1.5.3 Gelijkwaardigheden en afwijkingen
1.5.3.1 Procedure voor gelijkwaardigheden
Indien de bepalingen van deze voorschriften voor een schip het gebruik of de aanwezigheid aan boord voorschrijven van bepaalde materialen, inrichtingen of uitrusting of het in acht nemen van bepaalde bouwtechnische maatregelen of bepaalde voorschriften dan kan de bevoegde autoriteit toestaan dat aan boord van dit schip andere materialen, inrichtingen of uitrustingworden gebruikt of aanwezig zijn of dat andere bouwtechnische maatregelen of andere voorschiften in acht worden genomen, indien deze overeenkomstig de aanbevelingen vastgesteld door de Ambtelijke Commissie, als gelijkwaardig zijn erkend.

De aangemelde schepen hebben dus niet de mogelijkheid om voor testen af te wijken ten behoeve van testdoeleinden zoals beschreven is in 1.5.3.2 (zie hierboven).

Achter deze groep schepen zit een tweede, groeiende groep die de wetswijziging met belangstelling tegemoetziet. De klassebureaus Bureau Veritas en Lloyd's Register hebben allerlei Hazid-studies uitgevoerd, ook studies die men al gebruikt in de zeevaart.

Naar verwachting zal de ADN-wetgeving op korte termijn geen belemmering meer vormen voor het gebruik van LNG voor motoren aan boord van ADN-schepen. Op 10 en 11 oktober zullen de delegaties bijeenkomen in Amsterdam om de technische eisen nader te beschrijven.

Hoofdstuk 2 Classificatie

2.2.9.1.14 ID-nummer of UN-nummer ECE/TRANS/WP.15.AC.2/2011/20 (België)
België heeft met succes een voorstel ingediend dat zal leiden tot meer duidelijkheid in classificering van stoffen met een vlampunt tussen 60°C en 100°C, criteria van stofnummer (ID) 9003 met een additioneel milieugevaar. Artikel 2.2.9.1.14 maakt melding van verschillende stoffen zonder dat er een prioritering qua gevaareigenschappen wordt gemaakt. In 2.1.3 zal duidelijker worden aangegeven dat UN-nummers een hogere indelingsprioriteit hebben dan ID-nummers en dat ID 9003 op zijn beurt een hogere indelingsprioriteit boven 9005 en 9006 zal kennen.

3.2.1. en 3.2.3 Aanpassingen tabel C ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/36 (Duitsland)
Onder WP 15.AC.2 worden veelvuldig subwerkgroepen gevormd, zoals de subwerkgroepen tweede vluchtweg, zone-indeling, vragencatalogus en de stoffenwerkgroep. In 2010 werd al de wens geuit om nog een kritisch door tabel A en C te gaan gezien de internationale ontwikkelingen op het gebied van GESAMP en GHS. Kolom 18 en 20 van UN 1202 (zie hieronder) alsmede van vele andere UN-nummers wordt nu per 2013 aangepast. Ondanks bezwaren van het binnenvaartbedrijfsleven wordt middels een "*" verwezen naar het stroomdiagram. Om dit diagram goed te beoordelen zijn productgegevens nodig die op dit moment niet verplicht aan boord zijn.

1202	DIESELOLIE of GASOLIE of STOOKOLIE,	**(18)**	**Vervang "PP" door: "*".**
	LICHT (vlampunt hoger dan 60°C)	**(20)**	**Voeg toe: "* zie 3.2.3.3".**

Verder zijn ook aanpassingen gemaakt in de vervoersnaam van een aantal UN-nummers:
- UN1010 BUTADIENES, STABILIZED or BUTADIENES AND HYDROCARBON MIXTURE, STABILIZED, having a vapour pressure at 70° C not exceeding 1.1 MPa (11 bar) and a density at 50° C not lower than 0.525 kg/l, **(with 0.1% or more 1,3-butadiene)**
- UN1011 BUTANE **(with 0,1% or more 1,3-butadiene)**
- UN1969 ISOBUTANE **(with 0,1% or more 1,3-butadiene)**

Verder zullen aan tabel A de volgende UN-nummers toegevoegd worden:
3497 KRILL MEAL
3497 KRILL MEAL
3498 IODINE MONOCHLORIDE, LIQUID
3499 CAPACITOR, electric double layer (with an energy storage capacity greater than 0.3 Wh)
3500 CHEMICAL UNDER PRESSURE, N.O.S.
3501 CHEMICAL UNDER PRESSURE, FLAMMABLE, N.O.S.
3502 CHEMICAL UNDER PRESSURE, TOXIC, N.O.S.
3503 CHEMICAL UNDER PRESSURE, CORROSIVE, N.O.S.
3504 CHEMICAL UNDER PRESSURE, FLAMMABLE, TOXIC, N.O.S.
3505 CHEMICAL UNDER PRESSURE, FLAMMABLE, CORROSIVE, N.O.S.
3506 MERCURY CONTAINED IN MANUFACTURED ARTICLES

2.3.2. Aanpassingen tabel C ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/10 (Cefic)
Cefic bracht het wijzigingsvoorstel naar voren om tabel C als volgt aan te passen:
- Vervang "HEPTANES (n-HEPTANE)" door "HEPTANES" in kolom (2) van UN 1206;
- Vervang "HEXANES (n-HEXANE)" door "HEXANES" in kolom (2) van UN 1208;
- Vervang "OCTANES (n-OCTANE)" door "OCTANES" in kolom (2) van UN 1262;
- Vervang "PENTANES, liquid (n-PENTANE)" door "PENTANES, liquid" in kolom (2) van UN 1265.

Dit voorstel is in januari aangenomen voor ADN 2013.

2.3.2 UN 3475 INF.5 (Nederland)
Het product UN 3475: ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE or ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE or ETHANOL AND PETROL MIXTURE, with more than 10% ethanol, werd al in tabel A genoemd. In kolom 8 (3.2.1) is per 2013 een "T" toegevoegd. Deze 'T' staat voor: "*carriage is permitted in packages and in tank vessels. In the event of carriage in tank vessels, the requirements of Table C are applicable (see 7.2.1.21).*" Om die reden is UN 3475 nu ook aan tabel C toegevoegd:

3475	ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE or ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE or ETHANOL AND PETROL MIXTURE, with more than 10% but not more than 90% ethanol	3	F1	II	3+N2 +CMR +F	N	2	3	3	10	97	0.69 – 0.78 10)	3	yes	T3	II A	yes	PP, EP, EX, TOX, A	1
3475	ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE or ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE or ETHANOL AND PETROL MIXTURE, with more than 90% ethanol	3	F1	II	3+N2 +CMR +F	N	2	3	3	10	97	0.78 – 0.79 10)	3	yes	T2	II B	yes	PP, EP, EX, TOX, A	1

2.2.9.1.10.2, 9.3.2.22.5 en 3.2.3 Heavy Heating Oils ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/39 en ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 (Stoffenwerkgroep)

In het kader van REACH (EU 1907/2006) heeft CONCAWE (CONservation of Clean Air and Water in Europe) onderzoek gedaan naar de indelingscriteria van diverse stromen van zware olie. Het blijkt dat een bepaalde oliestroom op basis van deze nieuwe informatie terechtkomt in klasse 9 UN 3082 en in een type C-tanker.

Een en ander heeft geleid tot een gescheiden indeling van UN 3082. Zoals wellicht bekend heeft Nederland in september 2011 formeel de multilaterale overeenkomst ADN/M002 ondertekend. Deze overeenkomst, conform ADN 1.5.1, betreft de indelingscriteria van stookolie. Eerder hadden Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk deze multilaterale overeenkomst al ondertekend, en inmiddels heeft ook België zich aangesloten.

Eerdere onderzoeksresultaten hebben aangetoond dat stookolie nagenoeg altijd in een type C-tanker ingedeeld zou moeten worden wanneer men het huidige beslissingsdiagram van deel 3 van het ADN 2011 zou volgen. Dit komt door de carcinogene eigenschappen van de stof en de opbouw van het huidige beslissingsdiagram. De multilaterale overeenkomst biedt het bedrijfsleven nu de ruimte om hiervan af te wijken tot eind 2012.

Voor diverse producten die vallen onder de verzamelnaam 'UN 3082 milieugevaarlijke vloeistof, n.e.g.' is een type C-tanker uitstekend in te delen, maar sommige producten die onder deze verzamelnaam vallen geven wel operationele problemen. Bijvoorbeeld het dichtslibben van vlamkerende roosters, verwarmde dampretourleiding en over- onderdrukventielen. De overheid heeft ook gekeken naar de capaciteit van het type schip, dat scheepsbrandstoffen levert aan de zeevaart in de diverse havens. Met deze multilaterale overeenkomst is in feite tijd gecreëerd om met een definitieve oplossing te komen, want de overeenkomst is geldig tot eind 2012. Vanaf 2013 zal ook de UN-nummerindeling prioriteit hebben boven een stofnaamindeling.

Het nieuwe voorstel dat per 2013 van kracht zal worden houdt in dat het product minimaal in een tanker van het type N gesloten vervoerd moet worden, tenzij de afzender het product classificeert als een niet-CRM-houdende stookolie. Dit laatste kan overigens in twijfel worden getrokken. De overheid heeft gekozen om het voorstel van het bedrijfsleven te volgen door niet het stroomdiagram aan te passen maar een gescheiden ´entry´ te maken. Een aanpassing van het diagram zou betekenen dat ook andere stoffen een andere scheepsindeling zouden krijgen.

In een eerdere fase kwamen de volgende opties naar voren:

- Geen aanpassing doorvoeren in de huidige teksten. Stookolie met de eigenschap N1 blijft, na het verlopen van de multilaterale overeenkomst, in een type C-tanker.
- Aanpassen van tabel C zodat, net als bij de indeling van bilgewater, niet verwezen wordt naar het stroomdiagram maar dat de scheepseigenschappen genoemd worden.
- Het stroomdiagram aanpassen op twee plaatsen:
- In de tweede box zou toegevoegd worden: "en met een dampspanning bij 50° C ≥ 110 kPa" alsmede stoffen met acute of chronische 1 aquatische toxiciteit. (N1: criteria conform 2.2.9.1.10.2).

Stoffen die ingedeeld worden met eigenschap 'N1', watergevaarlijk zijn en een lage dampspanning hebben, kunnen ingedeeld worden in een type N-tanker.

In kolom 20 van Tabel C maakt het aangenomen voorstel melding van een zelfde opmerking als de huidige opmerking 7, die we van 'UN 3256 Verwarmbare vloeistof brandbaar n.e.g.' kennen (zie de tabel hieronder).

Het gesloten tankschip is toegelaten indien dit tankschip:

- conform 9.3.2.22.5 a) i) of d) of 9.3.3.22.5 a) i) of d) is uitgevoerd, het zijn voorzien van verwarmbare over- en onderdrukventielen; of
- conform 9.3.2.22.5 a) ii), v), b) of c) is uitgevoerd, het zijn voorzien van verwarmbare gasverzamelleidingen evenals verwarmbare over- en onder drukventielen; of
- conform 9.3.2.22.5 a) iii) of iv) of 9.3.3.22.5 a) iii) of iv) is uitgevoerd, het zijn voorzien van verwarmbare gasverzamelleidingen evenals verwarmbare over- en onderdrukventielen en verwarmbare vlamkerende inrichtingen.

Voorafgaande aan de WP AC.2-vergadering had het CBRB een korte enquête uitgezet om na te gaan in hoeverre de terminals en de schepen nu al aan deze verplichting zouden kunnen voldoen. Een en ander heeft geleid tot het feit dat gasverzamelleidingen niet verwarmbaar behoeven te zijn (het cursieve gedeelte hierboven). Uit de enquête bleek dat zeer veel terminals aanpassingen zullen moeten doorvoeren wanneer de afzenders de stookolie zullen classificeren als een CRM-houdende stof. Dit heeft te maken met de huidige teksten in het ADN en wettelijke bepalingen in het VBG (het Nationale Besluit).

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	…..	(18)	(19)	(20)
UN number or substance number	Name and description	Class	Classification code	Packing group	Dangers	Type of tank vessel	Cargo tank condition	Cargo tank type	Cargo tank equipment	Opening pressure of the high-velocity vent valve in kPa	…..	Equipment required	Number of cones/ lights	Additional requirements/ remarks
3082	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCES; LIQUID, N.O.S. (heavy heating oils)	9	M6	III	9+N1 (+ CMR, F or S)	N	2	3		10	…..	PP	0	40

Centraal Bureau voor de Rijn- & Binnenvaart
GEVAARLIJKE LADING
Platform voor vervoer, op- en overslag van gevaarlijke stoffen

Hoofdstuk 7 Voorschiften voor het laden, vervoeren, lossen en de overige behandeling van de lading

7.1.6.12 Ventilatie bepalingen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/13, INF. 7 (EBU)

Containers met gevaarlijke stoffen op binnenschepen zijn vanaf 2013 voor een groot gedeelte vrijgesteld van meet- en ventilatie-eisen. Dat heeft een meerderheid van de nationale delegaties in de expertcommissie van de UNECE eind januari 2012 besloten. Het CBRB houdt zich sinds 2006 bezig met vragen van bedrijven in de containerbinnenvaart over de controles op randnummer 7.1.6.12 van het ADN(R). Dit artikel bevat de specifieke meet- en ventilatie-eisen. Volgens de controleurs moest de vervoerder nagaan of er stoffen aan boord zijn die in kolom 10 van tabel A van het ADN(R) melding maken van extra stofspecifieke eisen ofwel VE-bepalingen. VE02 schrijft voor dat laadruimen "met het volle vermogen van de ventilatoren moeten worden geventileerd indien na meting is vastgesteld dat de laadruimen niet vrij van vanuit de lading komende gassen zijn. Deze meting moet direct na het laden worden uitgevoerd. Een herhalingsmeting moet na één uur worden uitgevoerd. Deze meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd." Deze verplichting behoort tot de geschiedenis voor gevaarlijke stoffen in containers. Daar liggen de volgende feiten aan ten grondslag.

Meetbuisjes

De aan boord veel gebruikte gasdetectiebuisjes voor met name giftige stoffen stuiten in de praktijk op problemen, zoals de maximale bewaartemperatuur, levensduur en luchtvochtigheidscorrecties, om maar niet te spreken van de doelmatigheid van het meten. Hoewel een multitestbuisje zeer geschikt is om een indicatie te geven, is er ook een behoorlijk grote groep giftige stoffen die dit proefbuisje niet kan meten. Daarnaast bleek dat meetbuisjes voor specifieke stoffen een significante kostenpost zijn.

Kostenvoordeel

In 2007 bleek uit onderzoek door Berenschot dat afschaffing van de meet- en ventileerverplichting de vervoerder € 4546 per schip per jaar aan kosten zou schelen. Voor alleen al de Nederlandse vloot werd een kostendaling van ruim zes miljoen euro per jaar becijferd. Na jaren van gesprekken kreeg een door de EBU ingediend voorstel een kleine meerderheid van stemmen. Dat voorstel behelst dat de eis in voorschrift VE02 niet langer geldt voor stoffen in containers. De Duitse delegatie was tegen het schrappen van de VE-bepalingen en stelde voor de ruimen continu te meten óf te ventileren.

Ventileren helpt niet

Een door de Nederlandse overheid bekostigd onderzoek wees in 2011 onder meer uit dat het effectief ventileren zoals omschreven in het ADN in de praktijk vrijwel onmogelijk is. Verder bleken er nagenoeg geen incidenten te zijn geweest met lading die uit containers treedt. Het bedrijf Transafe heeft een uitvoerig rapport geschreven waarin aangetoond wordt dat de huidige wetgeving de plank in feite misslaat.

7.2 en 9.3 Brandblusslangen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/ /2011/28

Na het ongeval met de Stolt-Rom is de binnentankvaartsector geconfronteerd met een interpretatie van de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Dat kwam erop neer dat de verplichting 'voor gebruik gereed' betekende dat brandslangen tijdens het laden en lossen uitgerold aan dek moeten liggen met de sproeistukken aangekoppeld. Het bedrijfsleven heeft de interpretatie geaccepteerd, maar met de kanttekening dat de interpretatie geëvalueerd zou worden als er in de toekomst alternatieven zouden komen. IVW stelde dat als er een innovatie kwam die zonder stuk slang zou werken, er een internationale aanpassing zou moeten komen in de wet- en regelgeving. 9.3 luidt nu: 'brandslangen van voldoende lengte moeten aanwezig zijn en moeten alle hoeken van de ladingzone bereiken'. Het voorstel van de EBU is om zwenkbare mini-brandblusmonitoren – zoals bekend uit de zeevaart en bij terminals – in de wet te verankeren. Daarmee is inmiddels bekend geworden dat de interpretatie van IVW ook aangepast gaat worden. Uitgerolde brandslangen in de ladingzone leveren spanningspunten op met de Arbowet. Daarnaast is het materiaal van de slangen niet geschikt om bij weer en wind onbeschermd buiten te liggen. En soms komen brandslangen met de stoomleiding of een warme productleiding in contact, wat de kwaliteit van de slang kan schaden. Tot slot is een brandslang in de ladingzone moeilijk te bereiken als daar een brand woedt, en het doorbranden van de slang beïnvloedt de werking van de brandblusinstallatie. Dit alles heeft geleid tot de volgende aanpassing:

7.2.4.40 Fire-extinguishing arrangements

During loading and unloading, the fire extinguishing systems, the fire main with hydrants complete with couplings and jet/spray nozzles and/or hoses with couplings and jet/spray nozzles shall be kept ready for operation in the cargo area on deck. The water supply system shall be capable of being put into operation from the wheelhouse and from the deck. The freezing of fire-mains and hydrants shall be prevented.

Hoofdstuk 8 Voorschriften voor de bemanning, de uitrusting en de exploitatie van de schepen en de documenten

8.1.2.1 Taal ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/1(Oostenrijk)

In het ADN wordt vanaf het begin een verplichting gesteld ten aanzien van de taal van verschillende documenten. Deze moeten in ieder geval in de Engelse, Duitse of Franse taal zijn. Met het wegvallen van het ADNR was ook de mogelijkheid het Nederlands te gebruiken niet langer aanwezig. Het bedrijfsleven en de Nederlandse overheid hebben zich sterk gemaakt voor M001: de eerste multilaterale overeenkomst tussen Duitsland en Nederland om nog een jaar van deze verplichting af te zien. Inmiddels is er een jaar verstreken en is de overeenkomst met nog een jaar verlengd tot eind 2012. De Duitse overheid heeft aangegeven dat een derde verlenging niet wenselijk is.

Voor de documentatie in een van de drie bovengenoemde talen gelden de volgende voorschriften (ADN 2013):

Tankvaart:

8.1.2.1 Behalve de op basis van andere voorschriften vereiste documenten moeten de volgende documenten aan boord zijn:

a) het in 8.1.8 voorgeschreven Certificaat van Goedkeuring van het schip;
b) de in 5.4.1 voorgeschreven vervoerdocumenten voor alle vervoerde gevaarlijke goederen en zonodig het Containerbeladingscertificaat;
c) de in 5.4.3 vereiste schriftelijke instructies voor de zich aan boord bevindende gevaarlijke goederen;
d) een bijgewerkt exemplaar van het ADN. Dit mag ook in elektronische vorm zijn, mits deze te allen tijde leesbaar is (aangenomen Oostenrijks voorstel);
e) de in 8.1.7 vereiste verklaring met betrekking tot de isolatieweerstand van de elektrische inrichtingen;
f) de in 8.1.6.1 vereiste verklaring met betrekking tot de beproeving van de brandblusapparaten en de brandblusslangen;
g) een beproevingsboek, waarin alle resultaten van de vereiste metingen worden opgetekend;
h) een kopie van de essentiële tekst van de speciale regeling(en) conform 1.5, indien het transport op basis van deze speciale regeling(en) wordt uitgevoerd;
i) de in 1.8.1.2 genoemde Controlelijst of de door de bevoegde autoriteit, die de controle heeft verricht, opgestelde verklaring met betrekking tot de uitgevoerde controle moet aan boord worden bewaard;
j) het in 1.10.1.4 voorgeschreven identiteitsbewijs met foto voor ieder lid van de bemanning.

8.1.2.3 Behalve de in 8.1.2.1 vereiste documenten moeten aan boord van tankschepen de volgende documenten ook aan boord zijn:

a) het in 7.2.4.11 voorgeschreven stuwplan;
b) de in 7.2.3.15 vereiste verklaring met betrekking tot de bijzondere kennis van het ADN;
c) bij schepen, die aan de eisen met betrekking tot de lekveiligheid moeten voldoen,
   - een lekveiligheidsplan;
   - de bescheiden met betrekking tot de intactstabiliteit, evenals de aan de lekberekening ten grondslag liggende intactstabiliteits-situaties, in de voor de schipper begrijpelijke vorm;
d) de in 9.3.1.50, 9.3.2.50 of 9.3.3.50 voorgeschreven documenten betreffende de elektrische installaties;
e) het in 9.3.1.8, 9.3.2.8 of 9.3.3.8 voorgeschreven certificaat van het classificatiebureau;
f) de in 9.3.1.8.3, 9.3.2.8.3 of 9.3.3.8.3 vereiste verklaring met betrekking tot gasdetectie-installaties;
g) de in 7.2.2.8.3 voorgeschreven verklaring met betrekking tot de toegelaten stoffen;
h) de in 8.1.6.2 vereiste verklaring met betrekking tot de beproeving van de laad- en losslangen;
i) de in 9.3.2.25.9 of 9.3.3.25.9 voorgeschreven instructie met betrekking tot de laad- en lossnelheden;
j) -
k) bij het vervoer van stoffen met een smeltpunt 0°C: de verwarmingsinstructies;

l) de in 8.1.6.5 voorgeschreven verklaring met betrekking tot de beproeving van de over- en onderdrukventielen;
m) de reisregistratie conform 8.1.11;
n) bij het vervoer van gekoelde stoffen: de in 7.2.3.28 vereiste instructie;
o) de in 9.3.1.27.10 voorgeschreven verklaring m.b.t. de koelinstallatie voor tankschepen Type G.

Drogeladingschepen
8.1.2.2 Behalve de in 8.1.2.1 vereiste documenten moeten aan boord van droge lading schepen de volgende documenten ook aan boord zijn:
a) het in 7.1.4.11 voorgeschreven stuwplan;
b) de in 8.2.1.2 vereiste verklaring met betrekking tot de bijzondere kennis van het ADN;
c) bij schepen die aan de eisen met betrekking tot de lekveiligheid moeten voldoen:
- een lekveiligheidsplan;
- de bescheiden met betrekking tot de intactstabiliteit, evenals de aan de lekberekening ten grondslag liggende intactstabiliteits-situaties, in de voor de schipper begrijpelijke vorm;
- de verklaring van het classificatiebureau (zie 9.1.0.88 of 9.2.0.88).

8.1.2.1 Vertalingen INF.14 Oostenrijk
Een informeel document ingebracht door Oostenrijk is in definitieve vorm aangenomen. Hierin wordt gesteld dat een kopie (elektronisch of *hard copy*) van het ADN ook in een andere taal dan het Engels, Duits of Frans aanwezig mag zijn, zolang het maar een taal is die de schipper kan lezen.

8.2 Verplichting herhalingstoets ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/29 en ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/27
In hoofdstuk 8.2 van het ADN staan de opleidingseisen van de deskundigen beschreven: "Een deskundige is een persoon die een speciale kennis bezit van het ADN." Het bewijs van deze kennis moet worden geleverd door een certificaat van een bevoegde autoriteit of een instantie erkend door een bevoegde autoriteit. Een dergelijk ADN-certificaat is vijf jaar geldig. Het certificaat moet vernieuwd worden binnen één jaar voor de afloopdatum van de betreffende verklaring. Het verlengen van de verklaring kan door het voltooien van een herhalingscursus. Deze moet vanaf medio 2013 afgerond worden met een schriftelijke toets. Tot dan is het bijwonen van de herhalingscursus nog voldoende. Aanleiding voor deze wijziging is het zogeheten Kreekrak Convenant, dat in 2008 werd ondertekend. Hierin hebben onder meer het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het CBRB en grote containervervoerders afspraken gemaakt over veilig vervoer van gevaarlijke stoffen.
De naam *Kreekrak* is te danken aan de grote veiligheidscontrole die in 2007 bij de gelijknamige sluizen werd gehouden. Bij bijna de helft van de in totaal 37 schepen die destijds werden gecontroleerd, was sprake van een of meer overtredingen.

8.2.2.7.3.2
In het oorspronkelijke voorstel moesten zeventien van de twintig verplichte multiplechoicevragen goed beantwoord worden. Het bedrijfsleven met ondersteuning van onder andere de Nederlandse delegatie heeft dit in het ADN 2013 terug weten te brengen tot zestien, waardoor de cesuur met het reguliere examen gelijkgetrokken is. Frankrijk en Duitsland waren voorstander van het handhaven van 17 goede antwoorden. De vragen moeten binnen veertig minuten afgenomen worden. Het oorspronkelijke voorstel was om de toetsen van tevoren aan de bevoegde autoriteit te sturen met de mededeling wanneer en waar de toets afgenomen zou worden. Dit voorstel heeft het echter niet gehaald.

De volgende randnummers zijn ook toegevoegd:
8.2.2.7.3.4 The course organizer shall deliver to successful candidates a written certificate for presentation to the competent authority under paragraph 8.2.2.8.
8.2.2.7.3.5 The course organizer shall keep test papers of candidates for five years from the date of the test

8.6.3 Controlelijst ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/25 België
De huidige controlelijst uit hoofdstuk 8 wordt vervangen door de volgende tekst:

- Particulars of the cargo as indicated in the transport document
Proper shipping name supplemented, when applicable, by the technical name UN Number or Identification Number Danger, as indicated in column (5) of Table C Packing Group

- Particulars of last cargo
Proper shipping name supplemented, when applicable, by the technical name UN Number or Identification Number Danger, as indicated in column (5) of Table C Packing Group

8.1.2.4 Documentatie INF.18 (EBU)
In het ADN staat bij 8.1.2.4: "De vervoerdocumenten moeten aan boord van drogeladingschepen voor het laden en aan boord van tankschepen na het laden aan de schipper worden overhandigd." In het ADNR van 2005 stond het woordje "direct" voor "na het laden" nog in de tekst. In de Duitse tekst van het ADN staat dit woordje nog, en het zou voor het vervoerende bedrijfsleven wenselijk zijn om dit woord ook wederom in de Nederlandse versie te hebben.
Er zijn gevallen bekend dat schepen na het laden, tijdens het verhalen naar een wachtsteiger, een boete opgelegd kregen omdat ze in overtreding waren volgens 1.4.2.2.1. In de Engelse en de Franse versie was echter ook geen sprake meer van het woord 'direct'. Onder andere het verladende bedrijfsleven wil de vrijheid hebben om ook na het verhalen de schepen te voorzien van de vervoersdocumentatie. Daarom zal per 2013 de tekst zo worden aangepast dat verhalen naar wachtsteigers toegestaan is zonder dat de vervoersdocumenten aan boord zijn. Deze moeten echter wel voorafgaande aan de reis aan boord zijn.

5.5.3.6 ECE/ADN/18 (secretariaat)
In 5.5.3.6 worden eisen opgenomen ten aanzien van gevaarlijke stoffen die dienen als koeling in containers en trailers. Een van de eisen betreft een markering op een plaats die makkelijk te zien is voor personen die de container of trailer openen. Deze markering dient aangebracht te blijven tot:
(a) het voertuig of container is geventileerd om de schadelijke concentraties te verwijderen.
(b) de gekoelde of geconditioneerde goederen zijn verwijderd.

De markering moet rechthoekig zijn en minstens 150 mm breed en 250 mm hoog. De markering dient te bevatten:
(a) Het woord "WARNING" in rode of witte letters, niet minder dan 25 mm groot in de officiële taal van het land van herkomst. Wanneer dit niet in het Engels, Frans of Duits is, ook in deze talen, tenzij er separate afspraken zijn gemaakt tussen relevante landen.
(b) De naam in kolom 2 van tabel A van hoofdstuk 3.2 gevolgd door de woorden "AS COOLANT" of "AS CONDITIONER" ….

* Insert the name indicated in column (2) of Table A of Chapter 3.2 followed by the words "AS COOLANT" or "AS CONDITIONER" as appropriate.

Overige
Verder is er een toevoeging gekomen ten behoeve van het CMNI*-verdrag (naast de mogelijkheid van CMR* en CIM*).

De BC Code (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes) is vervangen door de IMSBC Code (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) in o.a. 7.1.4.14.6.

Met de komst van diverse 'nieuwe' klassebureaus (zie www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html) zijn de regels omtrent uniformiteit aangescherpt. Dit mede naar aanleiding van de resultaten van een internationaal onderzoek naar de onderlinge kwaliteitscriteria van de klassebureaus. Een aanscherping is onder andere de tijdslimiet van zes maanden in randnummer 1.15.2.7 voor noodzakelijke stappen om in overeenstemming te blijven met de voorschriften van de Overeenkomst. Hierin staat ook de mogelijkheid voor de Ambtelijke Commissie om een classificatiebureau te verwijderen van de lijst van 'voor erkenning aanbevolen bureaus'.

Over een aantal van deze wijzigingen is een artikel verschenen in Gevaarlijke Lading 4/2012.

* CMNI = Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Verdrag van Boedapest)
CMR = Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route
CIM = Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemin de Fer

Deze whitepaper is met grote zorg samengesteld door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en *Gevaarlijke Lading*.
Voor eventuele onjuistheden kunnen zij geen verantwoordelijkheid aanvaarden.