

ADN – aandachtspunten

Algemeen

Ik heb de ADN versie uitgegeven door Numij zending 7 vergeleken met het ADN. Ik heb me hierbij beperkt tot het op hoofdlijnen vergelijken van deel 1, 7, 8 en 9.

De teksten in het ADN wijken vaak af van het ADN terwyl de technische betekenis volgens mij hetzelfde blijft. De juristen zullen hier wellicht anders over denken. Er worden wat ongebruikelijke benamingen gebruikt, denk aan oliebrandstof en oliebrandstoftanks.

Het verbaast mij dat de afgifte van de certificaten in principe door het land waarin het schip geregistreerd is, moet geschieden. Voorheen kon iedere CvD de certificaten afgeven.

Op de website van de CCR is de tekst van het ADN in het Duits beschikbaar. Ik heb getracht om deze tekst als hulpmiddel bij het opstellen van dit stuk te gebruiken. Ik wilde de betreffende teksten in het Duits in dit stuk opnemen door te kopiëren en te plakken. Omdat de PDF sterk beveiligd is, is dit niet gelukt. Het is voor het eerst dat een CCR PFD file tegen afdrucken en kopiëren beveiligd is. **Hier moet bezwaar tegen gemaakt worden. Het moet mogelijk zijn om (een deel van) het ADN af te drukken en stukken tekst te kopiëren.**

Formeel zou het bestand ook in het open tekst formaat (ODT) ter beschikking gesteld moeten worden, de stukken in de Staatscourant zijn al in dit formaat te downloaden.

Deel 1

1.1.4.6 reglementen

Het ADN was gebaseerd op het ROSR, het ADN verwijst naar (alle) andere reglementen van toepassing op het vervoer over de binnenwateren.

1.1.15 erkenning classificatiebureau

Nieuw onderdeel – veel procedures, lopen via de ambtelijke commissie.

1.1.6.7 Overgangsbepalingen

1.6.7.1.2 verwijst voor de definitie van “in bedrijf zijnde schepen” naar artikel 8, paragraaf 2 van het ADN. Kennelijk is er nog een protocol of iets dergelijks. Ik heb geen idee waar dit te vinden is. Wellicht richtlijn is dit 2008/68/EG, betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land

Overgangsbepalingen

De overgangsbepalingen hebben meestal geen datum “vanaf” meer.

De overgangsbepalingen zijn nu voorzien van een datum “NVO na verlenging van het certificaat” Veel voorkomende waarden zijn 31-12-2018 en 31-12-2034.

ADNR 1.6.7.2 tabel 1 overgangsbepalingen bij ombouw

Deze tabel is niet meer opgenomen.

De regels die gelden bij het ombouwen van tankschepen staan nu in 1.6.7.5

1.6.7.3 overgangsbepalingen stoffen

In de tabel wordt gesproken over “in dienst zijnde schepen” Is dit een nieuw begrip of bedoelt men gewoon “in bedrijf zijnde schepen”?

1.16.2 Certificering

Het certificaat moet worden afgegeven **door de bevoegde autoriteit van de staat waarin het schip is geregistreerd.**

Een staat kan een andere staat verzoeken om deze taak over te nemen.

Een staat kan deze taak delegeren aan een inspectie instantie conform 1.16.4

Eigenlijk een vreemde zaak, zowel het ROSR al richtlijn 2006/87/EG laten de keuze voor een CvD vrij.

1.16.3 inspectie procedure

Een inspectie kan uitgevoerd worden door een door een bevoegde autoriteit aangewezen inspectie-instantie of een erkend classificatiebureau

1.16.4 inspectie-instanties

Eisen voor deze inspectie-instanties, er wordt verwezen naar norm EN ISO/IEC 17020-2004.

De ambtelijke commissie houdt een lijst bij van de aangewezen inspectie-instanties

1.16.6.3 overgang van registratie

Indien een schip bij een andere staat geregistreerd wordt moet het certificaat vervangen worden.

1.16.10.2 inspectie in het laatste jaar waarin het certificaat geldig is

De ingangsdatum van het nieuwe certificaat valt dan samen met de einddatum van het vorige certificaat.

Deel 7

7.2.2.19.3 deel konvooi

Duwboten bestemd om tankduwbakken type N de duwen hoeven niet mee te voldoen aan een aantal nummers.

Deel 8

8.1.6.6 beproeven nalenssysteem

Dit onderdeel is geschrapt.

Het nalenssysteem is nu opgenomen in het Afvalstoffenverdrag.

De technische eisen stonden in deel 9, maar in het ADN Protocol stond dat dit nog steeds niet van kracht was

8.1.8.3 afgifte CvG door een willekeurige bevoegde autoriteit

Is aangepast, verwijst nu naar 1.16, de keuze van een CvD is dus niet meer vrij.

8.1.10 ladingjournaal

Dit onderdeel is geschrapt.

8.6.1.2 voorlopig certificaat

Hiervoor zijn afzonderlijke modellen aangemaakt. Een gecombineerd voorlopig certificaat is echte ook nog toegestaan.

8.6.3 controlelijst ADN

Vraag 4: volgens de toelichting is een bijboot als vluchtweg toegestaan.

Deel 9

Droge lading

9.1.0.40 brandblusinstallaties

Dit onderdeel is sterk uitgebreid. In feite wordt hoofdstuk 10b van het ROSR en bijlage II van de richtlijn hier herhaald.

9.1.0.91.3 inhoud lensputten dubbelwandig schip

De zin: de inhoud van de lensputten mag niet meer dan 0,120 m³ bedragen is vervallen.

9.2.0.31 machines zeeschepen met Solas

Het vlampunt van de brandstof van motoren is nu 60 graden Celsius.
(het vlampunt van de brandstof voor verwarming 9.2.0.42.2 is echter 55 graden Celsius gebleven).

Tankschepen

Type G

9.3.1.8 Classificatie

Het schip moet onder de hoogste klasse zijn gebouwd.
Het certificaat moet verwijzen naar deze sectie van het ADN.
De ontwerp- en beproevingsdrukken moeten op het certificaat worden vermeld.
Er moet een stoffenlijst opgesteld worden.

9.3.1.17.5 pijpleidingen tussen mechanische installaties in machinekamer en in een dienruimte in de ladingzone

Sub e: De leidingen mogen in de dienruimte in de ladingzone geen openingen hebben **en moeten in de machinekamer bij het machinekamerschot voorzien zijn van afsluitinrichtingen.**

9.3.17.6 gasdetectie pompkamer

Moet de laad- en losinstallatie uitschakelen (voorheen moest de eigen gaslosinstallatie uitgeschakeld worden)

9.3.1.25.2 afsluiters

Sub d: bij een diameter kleiner dan 50 mm mag een van de afsluiters als veiligheidsinrichting tijdens het scheuren van de leiding worden beschouwd (het ADN spreekt over een doorstroombegrenzer).

9.3.1.25.7 manometers

De losleidingen moeten bij de aansluitingen van de pomp voor zien zijn van **manometers** (het ADNR spreekt over inrichtingen ten behoeve van het meten van de druk).

9.3.1.40.1 brandbluspompen duwbakken

Aan boord van duwbakken zonder eigen voortstuwing is een brandbluspomp voldoende. (dit ontbreekt in het ADNR)

Opmerkelijk is dat deze uitzondering alleen geldt voor type G tankschepen.

9.3.1.40.2.1 blusinstallatie machinekamer

Ook hier weer een herhaling van hoofdstuk 10b van het ROSR

Type C

9.3.2.8 Classificatie

Het schip moet onder de hoogste klasse zijn gebouwd.

Het certificaat moet verwijzen naar deze sectie van het ADN.

De ontwerp- en beproevingsdrukken moeten op het certificaat worden vermeld.

Er moet een stoffenlijst opgesteld worden.

9.3.2.11.7 constructie

Het ADN spreekt over een dubbelwandige constructie met in de **opbouw** van het schip geïntegreerde ladingtanks. Het ADNR heeft het over in de scheepsconstructie geïntegreerde tanks. Tanks in de opbouw bij een gladdekschip zullen niet voorkomen. Zal wel een vertaalfout zijn.

9.3.2.17.5 pijpleidingen tussen mechanische installaties in machinekamer en in een dienruimte in de ladingzone

Sub e: De leidingen mogen in de dienruimte in de ladingzone geen openingen hebben en **moeten in de machinekamer bij het machinekamerschot voorzien zijn van afsluitinrichtingen.**

9.3.2.21.6

Bij de uitvoering van de sensoren en stroomkringen van de alarminrichtingen is tussen haakjes toegevoegd dat deze intrinsiek veilig moeten zijn.

9.3.2.25.2 nalenssysteem

Sub g: is geschrapt (hier werd in het ADNR een nalenssysteem gevraagd)

9.3.2.25.7 manometers

De losleidingen moeten bij de aansluitingen van de pomp voor zien zijn van **manometers** (het ADNR spreekt over inrichtingen ten behoeve van het meten van de druk).

9.3.2.25.10 beproeven nalenssysteem

Dit nummer is geschrapt.

9.3.2.26 restladingtanks

In het ADN staat dat er tenminste één restladingtank en vaten ten behoeve van slobb aanwezig moeten zijn.

Het ADN geeft de eisen die aan een tank voor restproducten gesteld worden, **indien deze aanwezig is**.

9.3.2.40.2.1 blusinstallatie machinekamer

Ook hier weer een herhaling van hoofdstuk 10b van het ROSR

Type N

9.3.3.8 Classificatie

Het schip moet onder de hoogste klasse zijn gebouwd.

Het certificaat moet verwijzen naar deze sectie van het ADN.

De ontwerp- en beproevingsdrukken moeten op het certificaat worden vermeld.

Er moet een stoffenlijst opgesteld worden.

9.3.3.11.7 constructie

Het ADN spreekt over een dubbelwandige constructie met in de **opbouw** van het schip geïntegreerde ladingtanks. Het ADN heeft het over in de scheepsconstructie geïntegreerde tanks. Tanks in de opbouw bij een gladdekschip zullen niet voorkomen. Zal wel een vertaalfout zijn.

9.3.3.17.5 pijpleidingen tussen mechanische installaties in machinekamer en in een dienruimte in de ladingzone

Sub e: De leidingen mogen in de dienruimte in de ladingzone geen openingen hebben **en moeten in de machinekamer bij het machinekamerschot voorzien zijn van afsluitinrichtingen**.

9.3.3.20.4, roosters op kofferdammen

Kofferdammen moeten voorzien zijn van vlamkerende inrichtingen (in het ADN staat: die een deflagratie kan weerstaan, dit is vervallen)

9.3.3.21.6

Bij de uitvoering van de sensoren en stroomkringen van de alarminrichtingen is tussen haakjes toegevoegd dat deze intrinsiek veilig moeten zijn.

9.3.3.25.2 nalenssysteem

Sub g: is geschrapt (hier werd in het ADN een nalenssysteem gevraagd)

9.3.3.25.7 manometers

De losleidingen moeten bij de aansluitingen van de pomp voorzien zijn van **manometers** (het ADN spreekt over inrichtingen ten behoeve van het meten van de druk).

9.3.3.25.10 beproeven nalenssysteem

Dit nummer is geschrapt.

9.3.3.26 restladingtanks

In het ADNR staat dat er tenminste één restladingtank en vaten ten behoeve van slobs aanwezig moeten zijn.

Het ADN geeft de eisen die aan een tank voor restproducten gesteld worden, **indien deze aanwezig is**.

9.3.3.40.2.1 blusinstallatie machinekamer

Ook hier weer een herhaling van hoofdstuk 10b van het ROSR