IST CONSULTANCY
INLAND SHIPPING & TERMINAL

Ed Versluis

BLN-Koninklijke Schuttevaer

Erwin Tijssen

Voorstellen
ADN 2015 deel 1 t/m 9
Wat nog ter sprake komt
Vragen?
Afsluiting

Deel 1
1.2.1 Definities en meeteenheden
1.3 Opleiding van personen die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke goederen
1.4 Veiligheidsplichten van de betrokkenen
1.16 Procedure voor de uitgifte van het certificaat van goedkeuring

Deel 1

1.2.1 Definities en meeteenheden

Het gebruik van normen.

1 - Zolang de normen niet in strijd zijn met ADN/ADR/RID dan is het goed, anders heeft het ADN/ADR/RID voorschrift voorrang.

2 – Voorbeeld: over/onderdruk ventielen en detonatiekleppen. De norm beschrijft de uitvoering en het keuringsregiem. De Norm "EN 13237:2011". Is inmiddels al vervangen door NEN-EN 13237:2012

3 – Voorbeeld: volgelaatmaskers (EN 372:1992) en filters (EN 14387:2004 + A1:2008) moeten voldoen aan deze normen. Dit is vaak niet terug te vinden op certificaten die leveranciers uitgeven!

Definitie gasverzamelleiding:

De bekende 4 definities, gaspendelleiding, gasafvoerleiding, gasverzamelleiding en gasterugvoerleiding wordt nu teruggebracht naar 2 definities. Een gasterugvoerleiding aan land en een gasterugvoerleiding aan boord. Aandacht voor de definitie gasterugvoerleiding aan land! In de definitie staat “te gebruiken tijdens laden en lossen” verder in het ADN (deel 7 en deel 8) wordt hier niet meer over gesproken. Nogmaals aandacht hiervoor, met name hoe dit in de praktijk gebruikt gaat worden.

Een aantal definities waar de wij mee te maken gaan krijgen en waar de klasse bureaus nog niet weten hoe op te certificeren/goedkeuren.

Safe haven, Safe area, Escape boat, Evacuation boat.

In de definitie beschreven maar klasse weet nog niet waar zij op moeten en gaan certificeren.

Aandacht:

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/32 is ingediend door klasse bureaus en met de vraag of er een werkgroep opgezet kan worden die bouwvoorschriften opstelt voor een safe haven/safe area. Het was een agendapunt deze week in Geneve en waarschijnlijk wordt er een Nederlandse WG opgezet.

Link

Email 01

Further to our conversation last week during the -----, please find some information regarding requirements for safe haven.
At first, ADN 2015 does not require a safe haven, neither onboard nor ashore. A safe haven is only one of the possible means of evacuation among others (19 for dry cargo vessels, 15 for tanker vessels). The possible means are mentioned in 7.1.4.77 and 7.2.4.77 .
The definition of "Safe Haven" contains also some prescriptions. The document in attachment is a summary with excerpts from the texts that are not yet official but they must not change anymore. It gives details of the prescriptions of ADN 2015 related to the means of evacuation.

I hope those information may be useful for you.
We remain available for any question,

Email 02

There is no specific certificate but the class societies must approve safe haven onboard and "floating safe haven outside the ship" (Cf. definition).
The recognised class societies already informed the Safety Committee (Cf. document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/32) that:
"The classification societies requested the Safety Committee to set up an informal working group to define criteria for the design of a safe haven. .....it is unrealistic to think that rules for the certification of a safe haven could be available for ADN 2015. "
To assist classification societies to establish rules for the certification of safe haven on board vessels, the Netherlands would organise a meeting with an informal group to discuss the scope of the issue. Recommended ADN classification societies were requested to specify at their next meeting precisely what issues they wished to be clarified"
That topic is already in the agenda of the next RO meeting on Oct.22.
We will keep you posted about the possible decisions or instructions.

Deel 1

1.3 Opleiding van personen die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke goederen

1.3 Opleiding

In het ADN 2013 is het woord “instructie” veranderd in het woord “opleiding”. Hierdoor is door bevoegd gezag de indruk ontstaan dat enkel erkende opleidingsinstituten de opleiding volgens ADN 1.3 aan de keten van mensen mogen geven die te maken hebben met gevaarlijke stoffen. Het trainen van deze mensen door de Veiligheidsadviseur wordt al jaren gedaan. Er gaat een voorstel ingediend worden die het woord “opleiding” gaat laten vervangen door het woord “instructie”

Deel 1

1.4 Veiligheidsplichten van de betrokkenen

1.4 Veiligheidsplichten

In 1.4.2.2.1 (d) is er een veiligheidsplicht voor de vervoerder bijgekomen. Deze veiligheidsplicht staat in combinatie met de vluchtwegen welke in deel 7 verder besproken gaan worden. Hieronder de extra Note welke toegevoegd is:
"***NOTE*:** Before loading and unloading, the carrier shall consult the administration of the landside installation on the availability of means of evacuation.“

Het betekent dat de schipper aan landzijde de administratie/vergunningen na zal moeten gaan zien hoe of landzijde 2 dan wel 1 vluchtweg geregeld heeft!!

Deel 1

1.16 Procedure voor de uitgifte van het certificaat van goedkeuring

1.16 Procedure certificaten

In het ADN 2015 staat beschreven hoe eigenaren om moeten gaan met het Certificaat van Goedkeuring als zij gebruik maken van een overgangsbepaling. Er moet dan een document opgemaakt worden volgens model 8.6.1.5 en deze moet en is toegevoegd als bijlage bij het Certificaat van Goedkeuring. Aandacht voor de einddatum van de overgangsbepaling.

Annex to the certificate of approval
1. Official number ……
2. Type of vessel ……..
3. Transitional provisions applicable as from……..

ADN certificate of approval No.:	Competent authority	Issued on	Valid until	Stamp and signature

Deel 3

3.3 Bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde stoffen of voorwerpen

3.3

Bijzondere bepalingen van toepassing op vervoer van stoffen als vermeld in tabel A kolom 6:

Nieuw is 803:

803 Steenkool, Cokes en antraciet, wanneer vervoerd in bulk, vallen niet onder ADN gevaarlijk vervoer regels als:

(a) De temperatuur van de lading niet hoger is dan 60° Cel voor, tijdens of direct na het laden in het scheepsruim;
(b) De verwachte reisduur niet langer is dan 20 dagen;
(c) Mocht de verwachte reisduur de 20 dagen te boven gaan dan moet geborgd zijn hoe vanaf de 21^{e} dag de temperatuur van de lading gecontroleerd wordt;
(d) Er moeten procedures en/of instructies zijn wat te doen als de lading plotseling een te hoge temperatuur gaat krijgen.

Deel 7

7.1.4 en 7.2.4 – Aanvullende voorschriften voor het laden, vervoeren, lossen en de overige behandeling van de lading

7.1.4.1 Beperking van de vervoerde hoeveelheden
Hierin staan de beperkingen van los gestorte vervoerde hoeveelheden benoemd in droge lading schepen. In 7.1.4.1.3 staat beschreven op welke uitvoering schepen deze beperking niet van toepassing is (dubbelwandige). Voor de klasse 6.1 staat nu vermeld dat dit 0 kg is, dus enkel nog te vervoeren in dubbelwandige droge lading schepen. Aandacht! Als deze klasse 6.1 geladen/gelost wordt dan moet de evacuatie volgens 7.1.4.77 geregeld zijn!!

7.1.4.4 samenladingsverbod en 7.1.5.3.51.3 elecktrische inrichting (REEFERS)
Reefers die niet ATEX zijn uitgevoerd mogen niet in een zelfde laadruim staan waar containers met gevaarlijke goederen (klasse 2.1, klasse 3 vp I en II, klasse 4.3 en klasse 8 vp1) ook opgesteld staan. Er is nu een onderzoek uitgevoerd naar dit gevaar en inmiddels gepresenteerd in Geneve die aantoont dat genoemde klasse in een laadruim tezamen met een reefer, welke niet ATEX uitgevoerd is, geen gevaar opleveren. Er moet wel met een aantal zaken rekening gehouden worden en dat is o.a. een bepaalde afstand. De verwachting is dat in januari 2015 dit voorstel een agenda punt is en aangenomen wordt middels een MO (Multilaterale Overeenkomst) of dat er vooruitlopend op het ADN 2017 middels voorgestelde regels gewerkt en/of vervoerd mag gaan worden.
LINK: http://youtu.be/EmMr8iU7UDQ

7.1.4.77 vluchtwegen droge lading

Als men naar de definities kijkt en met name naar wat bouwtechnisch momenteel niet uitvoerbaar is om aan boord te hebben dan blijven er van de 19 mogelijkheden nog 9 beschikbaar. Als landzijde niet kan voldoen aan de safe haven dan blijven er voor de droge lading enkel 2 vluchtwegen beschikbaar. 2 vluchtwegen aan landzijde en/of 1 vluchtweg aan landzijde en 1 vluchtweg aan scheepszijde door middel van een roeiboot.

7.2.4.77 vluchtwegen natte lading

Als men naar de definities kijkt en met name naar wat bouwtechnisch momenteel niet uitvoerbaar is om aan boord te hebben dan blijven er van de 15 mogelijkheden 9 beschikbaar. Als landzijde niet kan voldoen aan de safe haven dan blijven er voor de droge lading enkel 2 vluchtwegen beschikbaar. 2 vluchtwegen aan landzijde en/of 1 vluchtweg aan landzijde en 1 vluchtweg aan scheepszijde door middel van een roeiboot.

Voor zowel de droge lading als de natte lading is de vluchtwegen matrix opgebouwd en afhankelijk van de klasse welke geladen/gelost wordt.

LINK: Means of evacuation.pdf

7.2.4.10.1 Controlelijst

Nadat er volledig is aangekoppeld mag de ADN controlelijst pas in zijn geheel worden ingevuld.

7.2.16.9a en 7.2.16.9b (nieuw)

Laden/lossen van stoffen N-open of N-open met vlamkering in type C schepen (gesloten schepen).

- Voor het laden/lossen van N-open met vlamkering producten mag het ontspanningsventiel geopend worden.
- Voor het laden/lossen van N-open producten mag elke opening open in het gasterugvoerleiding systeem, mits er geen water in de gasterugvoerleiding komt en mits na belading/lossing deze weer gesloten kan worden.

Verder zijn er nieuwe teksten geschreven voor het vervoeren van de stof LNG. Bijvoorbeeld in 7.2.4.16.16, 7.2.4.16.17, 7.2.4.29

Deel 8

Een aantal aandachtzaken

Een aantal opsommingen en aandachtzaken

1 - Een certificaat voor de brandblussers is niet meer noodzakelijk om aan boord te hebben, een sticker op de blusser is voldoende.

2 – voor droge ladingduwbakken of tankduwbakken is het niet meer vereist om het origineel Certificaat van Goedkeuring aan boord te hebben. Een plaat met goedkeuringsnummer is voldoende.

3 – de ADN controlelijst wordt aangepast. Er zijn minimaal 9 veranderingen in de vragen lijst. Heb er als ship/shore verantwoordelijke aandacht voor dat je de juiste ADN checklist krijg en invuld. Na ondertekenen van deze wettelijk vastgestelde checklist ben je mede verantwoordelijk voor het borgen en aanvinken van de genoemde veiligheden.

Deel 9

Een aantal aandachtzaken

9.3.x.13.3 Stabiliteit

Deel 9

Een aantal aandachtzaken

Een aantal opsommingen en aandachtzaken

1 - In 9.3.x.21.3 is nu beschreven dat voor Type G schepen het maximale niveau (vulhoogte) van de ladingtanks op 91%, 95% en 97% moet zijn aangegeven. Voor Type C schepen moet het maximale niveau (vulhoogte) van de ladingtanks op 95% en 97% aangegeven zijn.

2 – in 9.3.1.53.3b, hierin wordt nu opgenomen waar de sensoren van de stationaire gasdetectie behoren te zitten als de gassen zwaarder dan wel lichter zijn dan lucht. Nabij de vloer als het gas zwaarder is dan lucht (LPG) en aan het plafond als het gas lichter is dan lucht (LNG).

3 – verder zijn er veel nieuwe bouwvoorschriften opgenomen voor Type G schepen die LNG (UN 1972) gaan vervoeren. Deze bouwvoorschriften gelden enkel voor het vervoeren van LNG. Voor het bunkeren van LNG als brandstof en als brandstof aan boord hebben geldt de PGS 33_2

Deel 9

9.3.x.13.3 Stabiliteit

9.3.13.3 Stabiliteit

Vanaf 1-1-2015 gaat er gehandhaafd worden of er juiste stabiliteitsberekeningen zijn aan boord van schepen. Dit geld enkel voor de Typ C schepen. Voor de Type G en N schepen is er een overgangsbepaling tot 2044.

Drie voorwaarden aangaande stabiliteit type C-tankers

Kort samengevat zijn er drie voorwaarden waaraan moet worden voldaan wat betreft de stabiliteit: intact stabiliteit (operationele toestand), lek stabiliteit (ontwerptoestand) en langsscheepse sterkte (operationeel/ontwerp).

De wijzigingen in het ADN geven de ruimte aan de schipper om de stabiliteit berekeningen zelf uit te voeren. Wanneer dit niet mogelijk is dan moet/kan er gebruik worden gemaakt van een stabiliteitsprogramma. De soft en hardware moet gecertificeerd zijn door het classificatiebureau die het schip classificeert. Gebleken is dat er nog maar enkele stabiliteitsprogramma's zijn gecertificeerd en dat er zelfs classificatiebureaus zijn die nog geen enkel programma hebben goedgekeurd. Daarnaast moet e.e.a. ook nog per schip gekeurd worden. Het is onmogelijk dat de bestaande vloot van type C-tankers hier nog dit jaar aan zal en kan voldoen. Afgelopen week is er een bijeenkomst geweest met klasse bureaus en vervoerders en klasse heeft aangegeven dat zij maximaal 10 schepen per maand kunnen uitvoeren, dit geldt voor Germanischer Lloyds, Lloyds Register en Bureau Veritas. We hebben het over een aantal van 700 Type C schepen dus reken maar uit. Een voorstel is in de maak om in te dienen bij het safety commitee in Geneve om een overgangsbepaling te verkrijgen voor de Type C schepen.

Ed Versluis kan en wil meer informatie op verzoek toesturen, email is bekend bij de VVA.

Vragen?

Dank u wel voor uw aandacht

IST CONSULTANCY
INLAND SHIPPING & TERMINAL

Ed Versluis

BLN-Koninklijke Schuttevaer

Erwin Tijssen