

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)¹
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(14. Tagung, Genf, 26. bis 30. Januar 2009)
Punkt 4 zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR DIE DEM ADN BEIGEFÜGTE VERORDNUNG

Pumpenraum unter Deck

Eingereicht von Deutschland^{2 3}

In der 12. Sitzung der Gemeinsamen Expertentagung für die dem Europäischen Übereinkommen über die Internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung(ADN) wurde das Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2008/3 (Änderungsvorschläge zur dem ADN beigefügten Verordnung - Schutz der aquatischen Umwelt - Aufzeichnung des Sekretariats) besprochen. In Punkt 14 dieses Dokuments werden unter anderen für die Spalte 14 der Tabelle C die Kriterien aufgeführt, nach denen entschieden wird, ob ein Pumpenraum unter Deck erlaubt ist oder nicht. Dort heißt es:

Spalte 14: Bestimmung, ob Pumpenraum unter Deck erlaubt ist

nein - alle Stoffe mit T in der Spalte 3b) mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2

ja - alle übrigen Stoffe

¹ Diese Sitzung ist gemeinsam von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt organisiert.

² Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2009/1 verteilt.

³ Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

Die Formulierung „...mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2“ kann in zwei Richtungen interpretiert werden:

1. Für alle Stoffe der Klasse 2, d. h. auch mit T im Klassifizierungscode, ist der Pumpenraum unter Deck erlaubt.
2. Für alle Stoffe der Klasse 2, d. h. auch ohne T im Klassifizierungscode, ist der Pumpenraum unter Deck verboten.

Der aktuelle Vorschriftenstand stellt sich wie folgt dar: in der Tabelle C sind zurzeit 29 Eintragungen für Stoffe der Klasse 2 enthalten.

- **Pumpenraum unter Deck erlaubt:** 26 Stoffe (UN-Nr. 1010 (3 mal), 1011, 1012, 1020, 1030, 1033, 1055, 1063, 1077, 1083, 1086, 1912, 1965 (9 mal) 1969, 1978 und 9000), wobei UN 9000 AMMONIAK, WASSERFREI, TIEFGEKÜHLT ein T im Klassifizierungscode hat.
- **Pumpenraum unter Deck verboten:** 2 Stoffe (UN-Nr. 1038 und 1040), wobei UN 1038 ETHYLEN, TIEFGEKÜHLT, FLÜSSIG kein T im Klassifizierungscode hat.
- **keine Angabe in Spalte 14:** ein Stoff (UN 1005).

Es stellt sich nun die Frage, wie die Formulierung „...mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2“ auszulegen ist. Von Seiten Deutschlands wird die zweite Variante, nach der für alle Stoffe der Klasse 2, d. h. auch ohne T im Klassifizierungscode, ist der Pumpenraum unter Deck verboten ist, favorisiert. Dieser Entscheidung lag folgende Argumentation zu Grunde:

1. Die Vorschrift, für Stoffe mit toxischen Eigenschaften (T im Klassifizierungscode) einen Pumpenraum unter Deck zu verbieten ist sicherheitstechnisch nachvollziehbar und sinnvoll. Es geht dabei darum, im Falle von Leckagen die Mitglieder der Schiffsbesatzung vor Vergiftungen zu schützen. Unserer Auffassung nach gibt es keinen Grund, warum das nicht auch für Stoffe der Klasse 2, also für Gase, mit toxischen Eigenschaften gelten sollte.
2. Damit es bei flüssigen Stoffen im Falle von Leckagen zu einer Gefährdung (Vergiftungs- bzw. Explosionsgefahr) kommen kann ist es erforderlich, dass diese zunächst verdampfen. Eine solche Gefährdung tritt im Falle von Leckagen bei Gasen wesentlich schneller ein. So kann die Zeit zwischen Alarmauslösung der Gasspüranlage bei 20 % der unteren Explosionsgrenze bis zum Erreichen des Explosionsbereiches erheblich kürzer sein als bei flüssigen Stoffen mit entsprechend niedrigerem Dampfdruck.
3. Bei den Gasspüranlagen werden in der Mehrzahl Wärmetönungsdetektoren verwendet. Diese Detektoren reagieren auf erhöhte Gas-/Dampfkonzentrationen mit einer gewissen Verzögerung. Ein weiteres Problem besteht aber auch darin, dass bei einem sehr starken Anstieg der Konzentration, wie es bei Leckagen bei Gasen der Fall sein kann, der Wärmetönungsdetektor regelrecht überfahren wird und kein verwertbares Signal mehr liefert.

Es bleibt festzustellen, dass unabhängig davon welcher Interpretation im Ergebnis der Diskussion bei AC.2 der Vorzug gegeben wird zumindest ein Änderungsbedarf für die Eintragungen in Tabelle C besteht. Deutschland wäre bereit, die Ergebnisse der Besprechung in einen formalen Antrag umzusetzen.

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)¹
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(14. Tagung, Genf, 26. bis 30. Januar 2009)
Punkt 4 zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR DIE DEM ADN BEIGEFÜGTE VERORDNUNG

Pumpenraum unter Deck

Eingereicht von Deutschland^{2 3}

In der 12. Sitzung der Gemeinsamen Expertentagung für die dem Europäischen Übereinkommen über die Internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung(ADN) wurde das Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2008/3 (Änderungsvorschläge zur dem ADN beigefügten Verordnung - Schutz der aquatischen Umwelt - Aufzeichnung des Sekretariats) besprochen. In Punkt 14 dieses Dokuments werden unter anderen für die Spalte 14 der Tabelle C die Kriterien aufgeführt, nach denen entschieden wird, ob ein Pumpenraum unter Deck erlaubt ist oder nicht. Dort heißt es:

Spalte 14: Bestimmung, ob Pumpenraum unter Deck erlaubt ist

nein - alle Stoffe mit T in der Spalte 3b) mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2

ja - alle übrigen Stoffe

¹ Diese Sitzung ist gemeinsam von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt organisiert.

² Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2009/1 verteilt.

³ Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

Die Formulierung „...mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2“ kann in zwei Richtungen interpretiert werden:

1. Für alle Stoffe der Klasse 2, d. h. auch mit T im Klassifizierungscode, ist der Pumpenraum unter Deck erlaubt.
2. Für alle Stoffe der Klasse 2, d. h. auch ohne T im Klassifizierungscode, ist der Pumpenraum unter Deck verboten.

Der aktuelle Vorschriftenstand stellt sich wie folgt dar: in der Tabelle C sind zurzeit 29 Eintragungen für Stoffe der Klasse 2 enthalten.

- **Pumpenraum unter Deck erlaubt:** 26 Stoffe (UN-Nr. 1010 (3 mal), 1011, 1012, 1020, 1030, 1033, 1055, 1063, 1077, 1083, 1086, 1912, 1965 (9 mal) 1969, 1978 und 9000), wobei UN 9000 AMMONIAK, WASSERFREI, TIEFGEKÜHLT ein T im Klassifizierungscode hat.
- **Pumpenraum unter Deck verboten:** 2 Stoffe (UN-Nr. 1038 und 1040), wobei UN 1038 ETHYLEN, TIEFGEKÜHLT, FLÜSSIG kein T im Klassifizierungscode hat.
- **keine Angabe in Spalte 14:** ein Stoff (UN 1005).

Es stellt sich nun die Frage, wie die Formulierung „...mit Ausnahme von Stoffen der Klasse 2“ auszulegen ist. Von Seiten Deutschlands wird die zweite Variante, nach der für alle Stoffe der Klasse 2, d. h. auch ohne T im Klassifizierungscode, ist der Pumpenraum unter Deck verboten ist, favorisiert. Dieser Entscheidung lag folgende Argumentation zu Grunde:

1. Die Vorschrift, für Stoffe mit toxischen Eigenschaften (T im Klassifizierungscode) einen Pumpenraum unter Deck zu verbieten ist sicherheitstechnisch nachvollziehbar und sinnvoll. Es geht dabei darum, im Falle von Leckagen die Mitglieder der Schiffsbesatzung vor Vergiftungen zu schützen. Unserer Auffassung nach gibt es keinen Grund, warum das nicht auch für Stoffe der Klasse 2, also für Gase, mit toxischen Eigenschaften gelten sollte.
2. Damit es bei flüssigen Stoffen im Falle von Leckagen zu einer Gefährdung (Vergiftungs- bzw. Explosionsgefahr) kommen kann ist es erforderlich, dass diese zunächst verdampfen. Eine solche Gefährdung tritt im Falle von Leckagen bei Gasen wesentlich schneller ein. So kann die Zeit zwischen Alarmauslösung der Gasspüranlage bei 20 % der unteren Explosionsgrenze bis zum Erreichen des Explosionsbereiches erheblich kürzer sein als bei flüssigen Stoffen mit entsprechend niedrigerem Dampfdruck.
3. Bei den Gasspüranlagen werden in der Mehrzahl Wärmetönungsdetektoren verwendet. Diese Detektoren reagieren auf erhöhte Gas-/Dampfkonzentrationen mit einer gewissen Verzögerung. Ein weiteres Problem besteht aber auch darin, dass bei einem sehr starken Anstieg der Konzentration, wie es bei Leckagen bei Gasen der Fall sein kann, der Wärmetönungsdetektor regelrecht überfahren wird und kein verwertbares Signal mehr liefert.

Es bleibt festzustellen, dass unabhängig davon welcher Interpretation im Ergebnis der Diskussion bei AC.2 der Vorzug gegeben wird zumindest ein Änderungsbedarf für die Eintragungen in Tabelle C besteht. Deutschland wäre bereit, die Ergebnisse der Besprechung in einen formalen Antrag umzusetzen.