

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(21. Tagung, Genf, 27. bis 31. Januar 2012)
Punkt 5 (b) zur vorläufigen Tagesordnung

Vorschlag für eine Änderung der dem ADN beigefügten Verordnung zum Thema „Druckausgleich beim Beladen“

Eingereicht von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU)

Ausgangspunkt

1. Zu den Prinzipien des ADN gehört, dass Ladegüter, für die ein Transport in Schiffen des Typs N offen ausreicht (7.2.1.21.2), auch in höherwertigen Schiffen transportiert werden dürfen. Wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, werden bestimmte Bestandteile der Ausrüstung nicht benötigt. Manchmal sind sie sogar schädlich, so dass das ADN einen Ausbau vorschreibt.
2. Die Möglichkeit zum Einsatz höherwertiger Schiffe ist im ADN offensichtlich nicht bis ins letzte Detail durchdacht worden. In den letzten Wochen vor der 21. Sitzung des Sicherheitsausschusses ist deutlich geworden, dass Regeln darüber, wie bei Anwendung des o.g. Prinzips (also beim Beladen geschlossener Schiffe mit Gütern, für die ein Typ N offen ausreicht) der Druckausgleich stattzufinden hat.
3. Ein Problem besteht deshalb, weil die laut ADN 9.3x.22.4 a) bestehenden Möglichkeiten für den Zweck des Druckausgleichs beim Laden von Schiffen des Typs N geschlossen nicht genutzt werden können.
 - 3.1 Der Anschluss der schiffsseitigen Gassammelleitung an eine landseitige Gassammelleitung ist im Regelfall nicht möglich, weil Umschlagsanlagen für Ladegüter, die in einem Typ N offen befördert werden, solche Leitungen nicht benötigen.
 - 3.2 Das High-Jet-Ventil darf von seiner Bestimmung her nicht permanent geöffnet sein, so dass der Druckausgleich beim Laden über diese Einrichtung nicht zulässig ist.
 - 3.3 Die üblichen Entspannvorrichtungen verfügen in der Regel über eine Nennweite DN 50, um die geringe Gasmenge beim Entspannen von Ladetanks vor dem Öffnen von Probeentnahmeöffnungen durchlassen zu können. Dieser Durchmesser ist zu klein, um den Druckausgleich bei den in der Praxis gebräuchlichen Ladegeschwindigkeiten von 300 bis 1.000 m³/h sicher zu gewährleisten.

Gängige Praxis

3. Beim Beladen von geschlossenen Schiffen mit Gütern, für die ein offenes Schiff ausreichen würde, wird das Gehäuse der Flammendurchschlagsicherung geöffnet, um ein Entweichen der Gase möglich zu machen. Da der Druckausgleich beim Beladen von Schiffen des Typ N offen ohne sicherheitstechnische Bedenken über „ungesicherte Schwannenhälse“ erfolgen darf, gehen die Beteiligten davon aus, dass beim Beladen von Schiffen des Typs N geschlossen in diesen speziellen Fällen ein Druckausgleich ohne sicherheitstechnische Vorkehrungen erfolgen kann. Allerdings fehlt eine eindeutige Regel für dieses Vorgehen im ADN.
4. Bei der Diskussion dieser Frage wird die Auffassung vertreten, dass diese Praxis mit der Bestimmung des ADN kollidiert, dass das Gehäuse der Flammendurchschlagsicherung nicht geöffnet werden darf – außer in bestimmten Fällen. Das Beladen gehört nicht zu diesen Fällen.

Eine mögliche Alternative ?!

- Die einzelnen Ladetanks sind bei geschlossenen Tankschiffen über die in ADN 9.3.X.22.4 beschriebene Gaspendelleitung miteinander verbunden. Jeder Ladetank ist mit einer dauerbrandsicheren Flammendurchschlagssicherung abgesichert. Alle Landanschlüsse der Gassammelleitung müssen mit einer Absperrarmatur versehen sein¹. Dies sind die Merkmale für die in ADN 9.3.X.22.4 beschriebene Entspannvorrichtung.

Argumentiert wird, dass in einem solchen Fall – also bei Vorhandensein einer Entspannvorrichtung bestehend aus der Flammendurchschlagssicherung unmittelbar am Ladetank und einer Absperrarmatur am Landanschluss - aus der Gassammelleitung Gase ungehindert zum Zwecke des Druckausgleichs freigesetzt werden dürfen. Zu betonen ist, dass es um Güter geht, die in Schiffen des Typs N offen transportiert werden dürfen und ungehindert aus den ungesicherten Schwanenhälsen entweichen dürfen.

Lösung

- Das Gewerbe benötigt eine Aussage, dass der Druckausgleich beim Beladen von Tankschiffen des Typs N geschlossen mit Ladegütern, für die ein Typ N offen ausreichen würde, eine Freisetzung erlaubt ist, die dem Verfahren bei Beladen von Tankschiffen des Typs N offen gleichkommt. Ohne eine solche Aussage / Klarstellung steht die sofort umsetzbare Forderung nach einer Zusatzausrüstung der Schiffe aus lediglich formalen Gründen im Raum, für die keine sicherheitstechnische Notwendigkeit besteht.

¹ ADN 9.3.X.25.2 f)