



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. August 2012  
Punkt 5 b) der vorläufigen Tagesordnung)

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG:  
Änderungen, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen

## **Verladung von schwerem Heizöl auf Binnenschiffe<sup>1,2</sup>**

**Eingereicht von der Vereinigung europäischer Tanklagerverbände  
(FETSA)**

### **I. Hintergrund**

1. Auf der letzten Sitzung des Sicherheitsausschusses wurde als Konsequenz aus der strengeren Einstufung von schwerem Heizöl beschlossen, dass der Transport dieses Produkts nur noch in Schiffen von Typ C bzw. N geschlossen durchzuführen ist.

### **II. Problem**

2. Bei der Beladung von Produkten, für die ein geschlossenes Schiff gefordert ist, sind nach Absatz 7.2.4.25.5 die verdrängten Dämpfe über ein Gaspendelsystem an Land abzuführen. Die entsprechenden Gaspendelsysteme sind jedoch nach Kenntnis der FETSA in den ADN-Vertragsstaaten (von wenigen möglichen Ausnahmen abgesehen) nicht vorhanden und in den jeweiligen nationalen Gesetzen zu Lagerung und Umschlag von schwerem Heizöl nicht gefordert.

3. Eine entsprechende Nachrüstung eines Gaspendelsystems ist wegen der besonderen Eigenschaften von schwerem Heizöl technisch sehr anspruchsvoll und damit sehr kostenintensiv, zumal die meisten der im Betrieb befindlichen Landtanks für die besonderen Betriebsbedingungen in einem geschlossenen System nicht geeignet sein dürften.

---

<sup>1</sup> Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2012/18 verteilt.

<sup>2</sup> Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für den Zeitraum 2010-2014 (ECE/TRANS/208, Par. 106; ECE/TRANS/2010/8, Tätigkeitsprogramm 02.7 b).

4. Die nachträgliche Umrüstung in ein Gaspendelsystem stellt daher keine wirtschaftlich verhältnismäßige Option dar, ganz abgesehen davon, dass hierfür Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten von mindestens zwei Jahren anzusetzen wären.

5. Sofern keine Lösung für dieses Problem gefunden wird, ist ab dem 1. Januar 2013 eine Beladung von geschlossenen Binnenschiffen mit schwerem Heizöl in der großen Mehrheit der Tanklager und Raffinerien nicht mehr zulässig. Die Sicherheit der Versorgung der industriellen Endverbraucher sowie die Versorgung mit Bunkeröl wären massiv gefährdet. Zur Veranschaulichung des Problems: in Deutschland allein wären etwa 20 Ladestellen in Raffinerien und Tanklagern betroffen, von denen die Versorgung von großen Endverbrauchern (Industrie/Kraftwerke) sowie auch die Beladung von Bunkerschiffen erfolgt.

### **III. Lösung**

6. Die FETSA schlägt als Lösungsmöglichkeit vor, schweres Heizöl und Bunkeröl von der Anwendung des Absatzes 7.2.4.25.5 durch Einfügung des Satzes: „Dies gilt nicht für die Verladung von schwerem Heizöl und Bunkertreibstoffen“ auszunehmen.

7. Die erforderliche Ableitung der Dämpfe sollte zur Einhaltung der Arbeitsschutzbedingungen nicht über ein Hochgeschwindigkeitsventil, sondern analog auch zum vergleichbaren Vorgang der Bebunkerung über ein tiefliegendes Sicherheitsventil an einer zentralen Stelle erfolgen.

8. Untersuchungen in den Jahren 2005/2006 haben gezeigt, dass ein Austritt der schweren, mit Kondensat behafteten Dämpfe mit geringer Strömungsgeschwindigkeit direkt über Deck zu einer schnellen Ableitung führt, ohne dass MAK-Werte überschritten wurden.

### **IV. Begründung**

9. Absatz 7.2.4.25.5 war ursprünglich nicht für die Anwendung auf schweres Heizöl vorgesehen; lediglich infolge der veränderten Anforderungen an den Schiffstyp wurde die Vorschrift zur Gas-Pendelung eingeführt (ohne dass sich z.B. die Produkteigenschaften verändert hätten).

10. Entsprechende Anforderungen für die übrigen Transportmittel (Straßentankwagen und Kesselwagen) existieren nicht. Auch beim vergleichbaren Vorgang der Bebunkerung ist keine Gaspendelung vorgeschrieben.

11. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die veränderte Einstufung von schwerem Heizöl auf neuen Vorschriften zur aquatischen Toxizität beruht, nicht auf Gründen des Emissions- oder Arbeitsschutzes.

12. Die FETSA fordert den Sicherheitsausschuss dringend zur Zustimmung zu ihrem Vorschlag auf, da ansonsten die Versorgung mit schwerem Heizöl massiv gestört würde.

\*\*\*