

Economic Commission for Europe**Inland Transport Committee**

22 January 2016

Working Party on the Transport of Dangerous Goods**Joint Meeting of Experts on the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) (ADN Safety Committee)****Twenty-eighth session**

Geneva, 25 - 29 January 2016

Item 5 (b) of the provisional agenda

Proposals for amendments to the Regulations annexed to ADN**Other proposals****Kommentare zum Dokument
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/4****Vorgelegt von EBU, ESO und ERSTU**

1. Die Wirkung von Flammendurchschlagsicherungen und anderen Ausrüstungsgegenständen hängt nach gegenwärtigen Erkenntnissen maßgeblich von den Spaltweiten für den Durchlass von Flammen und Funken ab (Normspaltweiten). Es ist daher grundsätzlich richtig, die Normspaltweiten in Abhängigkeit von den Ladegütern festzulegen. Dies geschieht im ADN in Tabelle C, Spalte 16.

2. Die Normspaltweite für Flammendurchschlagsicherungen unterteilen sich wie folgt:

Höchstes Sicherheitsniveau	II C	< 0,5
	II B	0,5 – 0,9 mm
	II B3	0,65 – 0,9 mm
	II B2	0,75 – 0,9 mm
	II B1	0,85 – 0,9 mm
Niedrigstes Sicherheitsniveau	II A	0,9 – 1,1 mm

Der jeweils kleinere Wert ist maßgebend für ein höheres Sicherheitsniveau.

3. Bislang sind im ADN die Untergruppen II B3, II B 2 und II B 1 nicht dargestellt. Dies soll mit dem Änderungsantrag ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/4 nachvollzogen werden.

4. Schiffe die die Explosionsgruppe II B zugeteilt bekommen haben, jedoch nur nach II B 3 ausgerüstet sind, decken nicht den Spaltbereich von 0,5 bis 0,65 ab.

5. Die informelle Arbeitsgruppe Stoffliste hat mit ihrem Protokoll über die 7. und 8. Arbeitsgruppensitzung (WP.15/AC.2/27/INF.12) festgestellt, dass die Mehrzahl der Schiffe, die für die Explosionsgruppe II B3 ausgerüstet sind, aber eine Stoffliste entsprechend der Explosionsgruppe II B verfügen.

6. Die Gründe, weshalb es zu dieser Situation gekommen ist, sind im Moment unklar. Fraglich ist, ob im Moment Flammendurchschlagsicherungen des Typs II B für den Einsatz auf Binnenschiffen am Markt überhaupt verfügbar sind.

7. Nach Auffassung des Gewerbes ist bei der Erstellung von Schiffsstofflisten durch die Klassifikationsgesellschaften die Unterteilung der Gruppe II B in die drei Untergruppen

bis in jüngster Zeit nicht beachtet worden. Schiffsstofflisten von zahlreichen Schiffen mit II B 3 Ausrüstung enthalten Stoffe, für die eigentlich eine II B Ausrüstung erforderlich wäre.

8. Erst in den letzten Wochen bzw. Monaten hat eine Klassifikationsgesellschaft diesen Sachverhalt bei der Erstellung von Schiffsstofflisten von 2 Schiffen berücksichtigt. Im Ergebnis bedeutet dies, dass mit der heute üblichen Ausrüstung II B3 bei bestehenden Schiffen erheblich weniger Ladegüter in die Stoffliste aufgenommen werden, als dies nach der bisherigen Auslegung der Fall sein würde.

9. Über das Vorgehen der übrigen Klassifikationsgesellschaften in dieser Frage ist dem Gewerbe nichts bekannt.

10. Gleichwohl nunmehr wissend, dass es sich hier um eine bisher nicht erkannte Sicherheitslücke handelt, wären die Auswirkungen einer sofortigen Abstellung des Problems bedeutend:

- Reduzierung der bisher in der Schiffsstoffliste zur Beförderung zugelassenen Produkte
- Bei Umrüstung zu Flammendurchschlagsicherungen mit geringeren Normspaltweiten können signifikante Auswirkungen auf die Lade- und Löschräte und daraus wiederum Auswirkungen auf die Leitungssysteme ausgehen.
- Prüfung und ggf. Anpassung der von Verladern vorgegebenen Lade-/ Löschräten
- Verlängerung der für den Umschlag benötigten Zeiten.

11. Nach Auskunft einer der führenden Hersteller von Sicherheitsventilen, Flammendurchschlagsieben etc. (Fa. Protego) sind zur Zeit solche Armaturen weder in der Explosionsgruppe II B, noch in der Explosionsgruppe II C im Lieferprogramm.

12. Bezüglich der Flammensiebe konnte diese Firma die Auskunft geben, dass beim Wechsel von der Explosionsgruppe II B 3 auf die Explosionsgruppe II B die Abmaße dieser Siebe erheblich zunehmen würde, was baulich auf den bestehenden Schiffen sehr schwer umzusetzen ist.

13. Hingewiesen werden muss auch auf die Tatsache, dass bei den ca. 156 Produkten, die zwischen den Explosionsgruppen II B- und II B 3 Ausrüstung wegfallen würden, 90% - 95% die Fußnote 4, bzw. 7 (geschätzte Einstufung) tragen, was wiederum bedeutet, dass diese nur deshalb in die Explosionsgruppe II B eingestuft werden, weil sie nicht gesondert untersucht wurden und die Explosionsgruppe II B als sichere Gruppe gilt.

14. Alternativ müssten diese Stoffe untersucht werden um eine sichere Eingruppierung vorzunehmen, oder es müßte darüber nachgedacht werden, auch die Explosionsgruppe II B 3 als sicher zu erachten ist.

15. Über diese Zusammenhänge dürften derzeit im gesamten verladenden und transportierendem Gewerbe und auch bei Behörden nur in seltenen Fällen Kenntnisse bestehen. Daher ist es notwendig, die beispielhaft angeführten Probleme sorgfältig zu untersuchen und den Beteiligten Zeit zu geben, sich auf die veränderte Situation einzustellen.

16. Für die Verkehrsträger Straße und Schiene bestehen derartige Probleme nicht, da es ein solche Stoffliste wie in der Binnenschifffahrt nicht existiert. Dem Gewerbe ist unklar, ob heute ggf. Überlegungen bestehen, das System der Unterteilung der Gruppe B II in die drei Untergruppen wieder abgeschafft wird – wie es bereits einmal diskutiert worden ist.

17. Das Gewerbe bittet den Sicherheitsausschuss darum, den Sachverhalt gründlich untersuchen zu lassen und den Beteiligten ausreichend Gelegenheit zu geben, sich mit dieser Situation vertraut zu machen und für eine gleichmäßige Anwendung der Bestimmungen zu sorgen.