



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(22. Tagung, Genf, 21. bis 25. Januar 2013)
Punkt 5 b) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER ANLAGEN ZUM ADN

Beförderung von Steinkohle als UN 1361

Eingereicht durch die Europäische Binnenschiffahrts Union ¹

1. Die Regierung von Deutschland hat den ADN Sicherheitsausschuss mit dem Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/21/INF.6 über Feststellungen im Zusammenhang mit dem Transport von Kohle, UN 1361, informiert.
2. Die Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU) hat mit Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/30 vom 31. Mai 2012 Vorschläge zur Änderung des ADN eingereicht.
3. Mit einem weiteren INF-Dokument hat die Regierung von Deutschland Informationen mit Ergebnissen aus Testreihen zur Klassifizierung von Kohle vorgelegt.
4. Aufgrund der fortgeschrittenen Erkenntnisse hat die EBU ihren o.g. Antrag vom 31. Mai 2012 wie folgt überarbeitet:

* * * * *

I. Einleitung

5. Jährlich werden rund 50 Millionen Tonnen Kohle über europäische Binnenwasserstraßen transportiert. Der Anteil der Kohle am gesamten Transportaufkommen der Binnenschiffahrt liegt bei etwa 15 %. Der Transport von Kohle ist in hocheffizienten logistischen Ketten organisiert. Die Binnenschiffahrt ist ein unersetzlicher Verkehrsträger bei der Belieferung von Kraftwerken und Schwerindustrie.
6. Aufgrund von drei Feststellungen um die Jahreswende 2011/2012 mit schwelender Kohle in Laderäumen von Binnenschiffen ist die Behandlung der Kohle im ADN ins Blickfeld geraten. Festgestellt wurde, dass Kohle, die gefährliche Eigenschaften der Klasse 4.2 des ADN aufweist, von Binnenschiffen nicht im Bulk befördert werden darf.
7. Mit diesem Antrag soll die Grundlage dafür geschaffen werden, dass Kohle in Einklang mit den Gefahrgutvorschriften von Binnenschiffen im Bulk befördert werden darf. Fehlende Angaben in den nachfolgenden Änderungsvorschlägen sollen bei der Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses nachgetragen werden.

II. Änderungsvorschläge

8. Teil 3, Kapitel 3.2, Tabelle A ist wie folgt zu ergänzen:

Bei UN 1361, KOHLE oder RUSS, tierischen oder pflanzlichen Ursprungs
Verpackungsgruppe III in Spalte 4

ist in Spalte 8 ein „B“ einzutragen.

¹ Von der UN-ECE in Französisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/22/INF.17 verteilt.

9. Teil 3, Kapitel 3.2, Tabelle A ist wie folgt zu ergänzen:

Bei UN 1361, KOHLE oder RUSS, tierischen oder pflanzlichen Ursprungs
Verpackungsgruppe III in Spalte 4

ist in Spalte 6 die Sondervorschrift „803“ einzutragen.

10. Teil 3, Kapitel 3.3, Sondervorschriften, ist wie folgt zu ergänzen:

803 Dieser Stoff unterliegt nicht den Bestimmungen des ADN, wenn

- a) die Verladetemperatur von 60° Celsius während oder unmittelbar nach der Befüllung des Laderaums nicht überschritten wird,
- b) die vorgesehene Beförderungsdauer nicht mehr als 10 Tage beträgt oder eine Temperaturüberwachung während der Beförderung sichergestellt ist und
- c) der Schiffsführer bei der Beladung in nachweisbarer Form Instruktionen erhält, wie im Falle von wesentlichen Erwärmungen der Ladung zu verfahren ist.

11. Die Begriffsbestimmungen des ADN in Ziffer 1.2.1 sind wie folgt zu ergänzen:

Verladetemperatur: Die Temperatur, mit der ein Stoff in loser Schüttung in den Laderaum eingefüllt wird. Diese Temperatur kann sowohl während als auch unmittelbar nach der Befüllung des Laderaums ermittelt werden.

12. Die Pflichten des Befüllers beim Befüllen von Schiffen mit gefährlichen Gütern in loser Schüttung sind in 1.4.3.3 ADN wie folgt zu ergänzen:

Der Befüller

v) hat bei Anwendung der Sondervorschrift 803 beim Befüllen von Schiffen sicherzustellen und zu dokumentieren, dass die maximal zulässige Verladetemperatur nicht überschritten wird und dem Schiffsführer die Instruktionen zu übergeben.

III. Begründung

13. Kohle wird mehr als zweihundert Jahre von Binnenschiffen im Bulk transportiert. Ihre selbsterhitzenden Eigenschaften sind grundsätzlich bekannt.

Die Anzahl von Feststellungen mit selbsterhitzender Kohle an Bord von Binnenschiffen ist im Verhältnis zu der Anzahl von Kohletransporten verschwindend gering.

14. Wenn an Bord von Binnenschiffen festgestellt werden sollte, dass eine Selbsterhitzung stattfindet, auf die reagiert werden muss, kann dies leicht durch Ausladen erfolgen.

Ein sicherheitstechnisches Risiko durch selbsterhitzende Kohle für die Besatzung, das transportierende Schiff oder andere Schiffe ist nicht erkennbar.

15. Die unter 6 a) bis c) genannten Bedingungen stellen angemessene Maßnahmen dar, um Selbsterhitzungsprozesse bis hin zur Selbstentzündung von Kohle und die damit verbundenen Gefahren weitestgehend zu verhindern. Die vorgeschlagene Temperaturobergrenze für das Befüllen von Binnenschiffen ist ein Erfahrungswert der Kohleimporteure sowie umfangreicher Temperaturüberwachungen, die in den letzten Monaten vor Beförderungsbeginn durchgeführt wurden. Diese zeigten überwiegend ein Temperaturband im Binnenschiff nach Befüllen in Abhängigkeit von Jahreszeit und Außentemperaturen von 20° bis 55° Celsius unter 6 a) bis c) genannten Bedingungen stellen angemessene Maßnahmen dar um Selbsterhitzungsprozesse bis hin zur Selbstentzündung von Kohle und die damit in Grenzen zu halten und im Bedarfsfall dagegen vorzugehen.

Bei kurzen Transporten bis zu 10 Tagen Beförderungsdauer erhöht sich die Temperatur aufgrund von Erfahrungswerten und in der jüngsten Zeit von Mitgliedern des Vereins der Kohlenimporteure (VDKi) durchgeführter Messungen *nur unwesentlich um xx Grad.*¹⁾ Da die mit der evtl. Selbstentzündung von Kohle verbundenen Gefahren (Glutnester, Rauchentwicklung jedoch keine offenen Brände) erst bei längeren Transportdauern erhöht, im Übrigen aber leicht beherrschbar sind (Anhalten des Schiffes und

Teilentladung der Glutnester), ist eine Temperaturmessung bei Beförderungszeiten von bis zu 10 Tagen entbehrlich.

¹⁾ Die Ergebnisse der Temperaturüberwachung der Monate November, Dezember und Januar 2012/2013 liegen erst Mitte Januar vor und werden nachgereicht.

16. Der Begriff der Verladetemperatur war bislang nicht in den Begriffsbestimmungen enthalten. Daher sollte die in Abschnitt II, Ziffer 7. dieses Vorschlags enthaltene Ergänzung in Abschnitt 1.2.1 des ADN vorgenommen werden.
17. Es sollte klargestellt werden, welche Beteiligte an Binnenschiffstransporten für die Einhaltung der Verladetemperatur zuständig sind. Daher sollte die in Abschnitt II, Ziffer 8. dieses Vorschlags enthaltene Ergänzung in Abschnitt 1.4.3.3 des ADN eingearbeitet werden.
