

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(29. Tagung, Genf, 22. bis 25. August 2016)
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten
Verordnung:
Weitere Änderungsvorschläge**

Masterplan autonome Schutzsysteme

Gemeinsam eingereicht durch die Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU), ERSTU (European River Sea Transport Union) und die Europäische Schifferorganisation(ESO)^{1,2}

Autonome Schutzsysteme ohne Kennzeichnung

Einleitung

1. Die Aktivitäten der Wasserschutzpolizei in einem Vertragsstaat haben zu der Feststellung geführt, dass auf zahlreichen Tankschiffen autonome Schutzsysteme eingebaut sind, die nicht erkennen lassen, welchen (Explosionsgruppen-)Untergruppen sie entsprechen.
2. Diese Erkenntnis weist auf ein Systemversagen hin.

Vom Prinzip des ADN her sollte es so sein, dass von den Klassifikationsgesellschaften bei der Erstellung von Schiffs-Stofflisten nach 1.16.1.2.5 ein Abgleich erfolgt zwischen der an Bord vorhandenen Ausrüstung und den Anforderungen der Ladegüter.

Während es für elektrische Betriebsmittel eine solche Verknüpfung in 9.3.x.51.3 mit einer entsprechenden Angabe im Muster des Zulassungszeugnisses (8.6.1.4 ADN Ziffer 9.) nebst Übergangsfrist gibt, fehlt eine eindeutige Vorgabe für die autonomen Schutzsysteme.

Aus diesem Grund ist nicht eindeutig, auf welche Grundlage sich die Klassifikationsgesellschaften bei der Erstellung von Schiffsstofflisten und der Erteilung von Zulassungszeugnissen gestützt haben.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/38 verteilt.

² Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3.)).

3. Das Binnenschiffahrtsgewerbe vertritt die Auffassung, dass auch in dieser Frage im ADN eine eindeutige rechtliche Grundlage geschaffen werden muss, die von einer Bauvorschrift über eine Angabe im Zulassungszeugnis bis hin zu einer Übergangsvorschrift reicht.
4. Die von der Informellen Arbeitsgruppe „Explosionsschutz“ vorgelegten Ergebnisse decken die vorgenannten Punkte weitgehend ab, aber nicht vollständig. Das Gewerbe darum, neben den anstehenden Beschlüssen zur Umsetzung des Explosionsschutzkonzeptes notwendige ergänzende Maßnahmen zu ergreifen:

Vorschlag 1

5. Die Verbände der Binnenschiffahrt bitten alle Vertragsstaaten des ADN darum, den betroffenen Unternehmen im Wege einer multilateralen Vereinbarung eine Frist bis zur nächsten Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 1. Januar 2017 zur Ausrüstung ihrer Schiffe mit gekennzeichneten autonomen Schutzsystemen einzuräumen.

Für autonome Schutzsysteme, die vor dem 1. Januar 2001 eingebaut wurden, ist es ausreichend, die entsprechende Prüfbescheinigung der zuständigen Behörde (z.B. PTB) an Bord mitzuführen. (siehe Übergangsvorschrift zu 1.2.1).

Autonome Schutzsysteme mit Kennzeichnung

Einleitung

6. Ein Systemversagen kann man auch in Bezug auf gekennzeichnete autonome Schutzsysteme konstatieren.

Offensichtlich unterlagen die Klassifikationsgesellschaften bei der Erteilung von Schiffsstofflisten nach 1.16.1.2.5 nicht nur gewissen allgemeinen Unsicherheiten, sondern sie haben das Schutzniveau IIB3 bewusst dem von Spalte 16 Tabelle C für elektrische Einrichtungen geforderten Niveau IIB gleichgesetzt.

Als gute Gründe mögen dafür gesprochen haben

- dass in der Seeschiffahrt das Schutzniveau IIB3 und
- dass in der Binnenschiffahrt (nach transportiertem Transportvolumen) das Schutzniveau IIB3 für 97 % aller Güter

für ausreichend gehalten wird.

7. Eine Bestandsaufnahme in der Binnentankerflotte hat ergeben, dass die überwältigende Zahl vorhandener autonomer Schutzsysteme – sofern diese über eine Kennzeichnung verfügen – dem Schutzniveau IIB3 entspricht. Wenn komplett auf IIB umgerüstet werden müsste, würde dies ca. 900 Schiffe betreffen. Das Schutzniveau IIB ist heute nur für unbedeutendere Einsatzzwecke (z.B. auf Kofferdämmen) verfügbar.
8. Eine Marktversorgung mit autonomen Schutzsystemen für alle Einsatzzwecke, die dem Niveau IIB entsprechen, dürfte grundsätzlich auf Dauer kein Problem sein. Aus heutiger Sicht ist aber unklar, wie lange die Entwicklung solcher Systeme sowie deren Zulassungsverfahren dauern und welche Zeiten für die Herstellung und den Einbau der Systeme gebraucht wird. Dazu gehört auch die Frage, ob Leitungsquerschnitte ausreichen oder ob größere Umbauten am Schiff erforderlich sind.
9. Eine Zusammenarbeit zwischen Binnenschifffahrt und Landanlage ist dringend erforderlich. Die Lade-/Löschrate muss bei veränderten Normspaltweiten überprüft und angepasst werden. Derzeit ist noch keine ausreichende Bereitschaft der Landanlagen für eine solche Zusammenarbeit erkennbar.
10. In zwei Staaten hat das Binnenschifffahrtsgewerbe versucht, auch die Ausstattung der Landanlagen in Erfahrung zu bringen. Bei dieser Recherche wurde bei keiner Landanlage eine IIB Ausstattung festgestellt, obwohl dort selbstverständlich auch Produkte umgeschlagen werden, für die in Spalte 16 von Tabelle C eine IIB Ausrüstung verlangt wird. Der Zeitbedarf zur Klärung damit verbundener der Fragen ist unklar.
11. Bei einer Vielzahl von Gemischen – etwa 140 Zeileneinträge im ADN - wird aus Sicherheitsgründen wegen fehlender Daten das Schutzniveau IIB verlangt. Test und Nachprüfungen durch Prüfinstitute sind möglich, kosten jedoch Zeit. Bei Gemischen, deren Zusammensetzung sich immer wieder ändern kann, ist es praktisch unmöglich, immer neue Prüfverfahren durchzuführen.
12. Das Gewerbe wird sich mit der Einschränkung der Schiffsstofflisten beschäftigen. Da eine Begrenzung der Schiffsstofflisten einen Verlust an Flexibilität bedeuten kann, bittet das Gewerbe angesichts einer Vielzahl von jetzt noch ungeklärten Fragen um Einräumung einer angemessenen Frist, ehe Schiffsstofflisten als letzte Maßnahmen angepasst werden.

Vorschlag 2

13. Die Verbände der Binnenschifffahrt schlagen vor, die Übergangsfrist, die für das Schutzniveau für elektrische Betriebsmittel gilt, zu übernehmen für die Ausrüstung von Tankschiffen mit autonomen Schutzsystemen nach den Anforderungen von Spalte 16 Tabelle C, und zwar

N.E.U ab dem 1. Januar 2017
Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2024.

3.2.3.1 Tabelle C: Spalte (16)	<u>Explosionsgruppe/Untergruppe</u> <u>für schiffs- und landseitige autonome</u> <u>Schutzsysteme</u>	<u>N.E.U. ab 1. Januar 2017,</u> <u>Erneuerung des Zulassungszeugnisses</u> <u>nach dem 31. Dezember 2024</u>
---	---	---

Begründung

14. Die vorliegende, äußerst schwierige Gemengelage kann nur durch gemeinsames Handeln aller Beteiligten aufgelöst und in eine rechtskonforme Situation überführt werden. Dabei kann die Last der Maßnahmen nicht allein auf den Schultern der Binnenschifffahrt ruhen, deren Verantwortung für die bestehende Situation gering ist. Notwendig ist, dass sich auch die Umschlagsanlagen an Land mit diesem Thema beschäftigen und zusammen mit der Schifffahrt Konzepte und Strategien für den Umgang mit dieser Situation entwickeln.

Wenn für elektrische Betriebsmittel, die nach dem Schutzniveau IIB zu gestalten sind, eine Frist bis 2024 eingeräumt wird, dann sollte diese Frist auch bei den autonomen Schutzsystemen gelten, wenn für diese das Niveau IIB gefordert wird.
