



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(26. Tagung, Genf, 26. bis 30. Januar 2015)
Punkt 5 b) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER DEM ADN BEIGEFÜGTEN VERORDNUNG:

Weitere Änderungsvorschläge

Berechnungssoftware für das Laden

Eingereicht durch die Europäische Binnenschiffahrts Union

1. EBU hatte dem ADN Sicherheitsausschuss zur 23. Sitzung das informelle Dokument INF.30 und zur 25. Sitzung das Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/39 vorgelegt. Beide Dokumente hatten das Ziel, auf Schwierigkeiten bei der Einführung der Berechnungssoftware für das Laden hinzuweisen.
2. Der Sicherheitsausschuss nahm die Schwierigkeiten zur Kenntnis und forderte die EBU sowie die empfohlenen Klassifikationsgesellschaften und die Softwarehersteller auf sich baldmöglichst zu treffen, damit die entsprechende Software so schnell wie möglich zertifiziert und an Bord der Schiffe installiert werden kann.
3. Die EBU versteht, dass der ADN-Sicherheitsausschuss dieses Thema so schnell wie möglich geklärt haben möchte, weil die Stabilität ein wichtiges Thema für die Sicherheit ist.
4. Auf Anregung des Sicherheitsausschusses haben sich Vertreter der angesprochenen Parteien am 22. Oktober 2014 zu einer Konferenz getroffen, um den Sachstand zu besprechen und zu analysieren, um so schnell wie möglich einen Lösungsvorschlag vorlegen zu können.
5. Bei der Konferenz am 22. Oktober 2014 wurden zwei verschiedene Sachverhalte untersucht:
 - Probleme der Softwarehersteller bei der Entwicklung und Prüfung der Programme
 - Problemanalyse für die Markteinführung der Stabilitätsrechner
6. Das Protokoll über die Konferenz vom 22. Oktober 2014 wird dem Sicherheitsausschuss separat zur Verfügung gestellt.
7. EBU geht – stark vereinfacht – bei der Einführung der neuen Software von folgendem Verfahren aus: Wenn ein Softwarehersteller von der Marktreife seines Programms überzeugt ist, legt er das von ihm entwickelte Programm einer Klassifikationsgesellschaft zur Prüfung und Typzulassung (Genehmigung) vor. Nach der Typzulassung wird das Programm der Schifffahrt zum Kauf angeboten.

8. Die vom Schiffsbetreiber gekauften Programme müssen vom ihm selbst oder vom Softwarelieferanten an Bord installiert werden. Dabei sind zahlreiche schiffsspezifische Informationen heranzuziehen (z.B. Stabilitätsbuch, technische Zeichnungen, Eichschein, zugelassene Grenzen der Biegemomente). Die Klassifikationsgesellschaft, die die Typzulassung erteilt hat, prüft an Bord die Anpassung des Programms an die realen Verhältnisse.

9. Alternativ wird von einer Klassifikationsgesellschaft unter Verzicht auf die Typzulassung direkt an Bord eines Schiffes eine Programmanpassung vorgenommen, bei der sämtliche relevanten schiffsspezifischen Daten und die realen Verhältnisse an Bord genau geprüft werden.

10. Derzeit sind 6 Unternehmen bekannt, die interessiert und in der Lage sind, solche Programme zu entwickeln. Bisher hat nur ein Hersteller für ein Programm eine Typzulassung (Genehmigung) erhalten. Andere Hersteller konnten die Arbeiten an der Software noch nicht abschließen.

11. Ein Grund für die lange Bearbeitungszeit besteht darin, dass das Kriterium der Längsfestigkeit mit einbezogen werden muss. Die Einbeziehung der Längsfestigkeit wirft komplexe Fragestellungen im Zusammenhang mit Biegemomenten und Querkräften auf, deren Berücksichtigung im Programm einen erheblichen Aufwand darstellt und noch nicht von allen Softwareherstellern umgesetzt werden konnte.

12. Besondere Probleme ergeben sich durch unterschiedliche Sichtweisen der Klassifikationsgesellschaften in generellen Fragen (z.B. Definitionen von wasserdicht, wetterdicht, offen) und deren Bedeutung für die Stabilitätsberechnung.

13. Bei der Anpassung eines Programms an ein Schiff können sich ganz spezifische Probleme stellen. Dazu gehören fehlende Angaben über technische Schiffsdaten (z.B. Liniplan) sowie der vorgenannten unterschiedlichen Interpretationen der Klassen (z.B. in Bezug auf Öffnungen).

14. Die unterschiedlichen Interpretationen müssen erkannt und beseitigt werden. Wenn das nicht geschieht, besteht die Gefahr unterschiedlicher Sicherheitsniveaus auf den Schiffen. Die Klassifikationsgesellschaften sind dringend aufgerufen, die unterschiedlichen Interpretationen auszuräumen.

15. EBU schätzt, dass derzeit noch auf den meisten von ca. 750 Doppelhüllentankschiffen zwar Hardware zum Einsatz als Ladungsrechner vorhanden ist, dass aber bei schätzungsweise 95 % der Schiffe noch kein zertifiziertes bzw. geprüftes Stabilitätsprogramm an Bord ist. Es gibt Programmversionen im Markt, die noch nicht von den Klassen geprüft sind und das Kriterium Längsfestigkeit noch nicht berücksichtigen.

16. Es ist vollkommen ausgeschlossen, bis zum 1. Januar 2015 eine ausreichende Zahl von Stabilitätsprogrammen zu zertifizieren und auf den Schiffen zu installieren. EBU beantragt daher folgende Übergangsregelung in 1.6.7.2.2.4:

„Der Absatz 9.3.2.13.3 darf bis zur Erneuerung des Zulassungszeugnisses in der am 31.12.2012 geltenden Fassung angewandt werden.“

17. Bei einer derart ausgestalteten Übergangsregelung besteht ausreichend Zeit, um mehrere Programme fertigzustellen, und sukzessive die 750 Doppelhüllentankschiffe mit den Programmen auszurüsten.

18. Auch ohne Stabilitätsrechner ist eine Grundsicherung für bestimmte Ladungsfälle durch die Leckstabilitätsrechnungen, Stabilitätshandbücher und geprüften Konstruktionszeichnungen der Schiffe vorhanden.

19. Flankierend schlägt die EBU Folgendes vor:

- Eine Expertengruppe für die Beantwortung der bestehenden Fragen und Angleichung in der Interpretation bestehender Sachverhalte liefert Ergebnisse bis März 2015.
- Die Softwarehersteller geben an, wieviel Zeit sie noch für die Fertigstellung ihrer Programme benötigen, wenn alle offen Fragen geklärt sind. Wunschtermin wäre hier Juni 2015.

20. Das Problem ist von vielen Beteiligten stark unterschätzt worden. Deshalb sehen wir keine andere Möglichkeit, als den Beteiligten einen größeren zeitlichen Spielraum für die aufgezeigten notwendigen Schritte einzuräumen.
