

(VkBl. 2/26/2018)

Nr. 26 **Bekanntmachung der Entschließung des Unterausschusses der IMO CCC.1/Rundschreiben 4, „Beförderung von ammoniumnitrat-haltigem Düngemittel (nicht gefährlich)“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 20. Dezember 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Unterausschusses der IMO CCC.1/Rundschreiben 4, „Beförderung von ammoniumnitrat-haltigem Düngemittel (nicht gefährlich)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
K. Krüger

CCC.1/Rundschreiben 4
vom 22. September 2017

**Beförderung von ammoniumnitrat-haltigem
Düngemittel (nicht gefährlich)**

- 1 Der Unterausschuss Carriage of Cargoes and Containers (CCC) hat auf seiner vierten Tagung (11. bis 15. September 2017) Angelegenheiten in Bezug auf die Beförderung von AMMONIUMNITRATHALTIGEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) geprüft.
- 2 AMMONIUMNITRATHALTIGES DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) wird im Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) als Ladung der Gruppe C beschrieben. In diesem Zusammenhang erwähnte der Unterausschuss die Unfälle des **MV Purple Beach** (2015) und des **MV Cheshire** (2017), die mit der Beförderung von AMMONIUMNITRATHALTIGEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) verbunden waren. Der Unterausschuss wies auch darauf hin, dass die Unfall-Untersuchungsberichte noch anhängig waren und es wurde die Notwendigkeit für weitere Untersuchungen der Eigenschaften dieser Ladung angesprochen, um Ihre sichere Beförderung zu gewährleisten und sich mit dem Bewusstsein der Risiken zu befassen.

- 3 Gemäß der Anleitung für die Beförderung über See von AMMONIUMNITRATHALTIGEM DÜNGEMITTEL der Organization Fertilizers Europe* sind die Sicherheitsprinzipien für diese Ladung wie folgt:
- .1 Vermeidung der Lagerung entflammbarer Stoffe in der Nähe von Düngemitteln;
 - .2 Vermeidung der Lagerung inkompatibler Stoffe in der Nähe von Düngemitteln;
 - .3 Vermeidung von Kreuzkontamination mit Resten vorhergehender Ladungen;
 - .4 Vermeidung von Kreuzkontamination der nächsten Ladung mit Düngemittel;
 - .5 Vermeidung von Wärmequellen, die sich wahrscheinlich auf das Düngemittel auswirken; und
 - .6 Vermeidung der Anwendung von Wärme (z.B. Schweißen) auf Abschnitte, die verschüttetes/ eingeschlossenes Düngemittel enthalten könnten.
- 4 Die Maßnahmen, die auf der Stoffseite für AMMONIUMNITRATHALTIGES DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) in Anhang 1 des derzeitigen IMSBC-Codes aufgeführt sind, müssen sorgfältig angewandt werden, auch wenn es als Gruppe C klassifiziert ist. Einige Düngemittel, die die vorgeschriebenen Prüfungen bestanden haben, haben trotzdem das Potenzial zur Zersetzung gezeigt.
- 5 Die Gaswolken, die während der oben genannten Unfälle entwickelt wurden, waren groß genug, um das Schiff einzuhüllen und das Seegebiet um das Schiff herum zu bedecken. Der ausgeströmte Dampf war hochgiftig. Solche Bedingungen könnten das sichere Verlassen des Schiffes beeinträchtigen und Rettungs- und Brandbekämpfungsbemühungen behindern. Bei solchen Ereignissen kann die Ladungszersetzung mehrere Tage andauern und die Temperaturen in den Laderäumen können mehr als 500° C erreichen.
- 6 Der beste Schutz für Seeleute ist das Bewusstsein des Zersetzungsprozesses, sodass er in einem frühen Stadium erkannt werden kann. Regelmäßige Überwachung der Ladung während der gesamten Reise ist entscheidend, um einen Beginn der Zersetzung zu bemerken.
- 7 Bei starker Erhitzung kann sich diese Ladung zersetzen und giftige Gase freisetzen. Rechtzeitiges Öffnen der Ladeluken kann den Druckaufbau verhindern und helfen die Ladung zu kühlen und damit die Entwicklung der Ladungszersetzung hemmen.
- 8 Im Falle von Zersetzung oder eines Brandes unter Beteiligung dieser Ladung:
- .1 Maximale Lüftung bereitstellen, um die aus der Zersetzung entstehenden Gase zu entfernen. Diese Gase können giftige Dämpfe aus Ammonium und Oxiden von Stickstoff und Schwefel enthalten;
 - .2 Nach Bedarf Schutzkleidung und ein umluftunabhängiges Atemschutzgerät tragen;
 - .3 Die Anwendung von Wasser ist am wirkungsvollsten, wenn Löschlanzen benutzt werden, um Wasser zu heißen Stellen abzugeben. Das Besprühen mit Wasser kann nicht ausreichend sein, um die Zersetzung einzudämmen;
 - .4 Das Fluten des Laderaumes kann erwogen werden, unter gebührender Berücksichtigung der Stabilität und baulichen Festigkeit des Schiffes;
 - .5 Das Gas-Feuerlöschsystem des Schiffes ist wirkungslos.
- 9 Die Mitgliedsstaaten werden aufgefordert, die obigen Informationen Verladern, Terminalbetreibern, Schiffs-eignern, Schiffsbetreibern, Charterern, Schiffskapitänen und allen anderen betroffenen Rechtsträgern zur Kenntnis zu bringen und zu verlangen, dass äußerste Vorsicht und angemessene Maßnahmen ergriffen werden, unter Berücksichtigung der Festlegungen einschlägiger IMO-Regelwerke und der obigen Informationen beim Umschlag und bei der Beförderung von AMMONIUMNITRATHALTIGEM DÜNGEMITTEL (nicht gefährlich) als Schüttgut.

(VkB.I. 2018 S. 106)

* Es wird verwiesen auf die Anleitung, die erhältlich ist auf:
http://fertilizerseurope.com/fileadmin/user_upload/publications/technical_publications/guidance_techn_documentation/Guidance_for_sea_transport_of_ammonium_nitrate_based_fertilizers_01.pdf