

Seveso Sicherheitsbulletin

Das Seveso Sicherheitsbulletin ist eine Veröffentlichung der europäischen Gemeinschaft, das der Verbreitung von Fachkenntnissen zu technischen Maßnahmen und Vollzugspraktiken in den Bereichen Gefahrenabwehr und Umsetzung der Seveso II Richtlinie dient

Das Beladen von Tanklastwagen ohne Beaufsichtigung vor Ort in Seveso-II-relevanten Tanklagern für Diesel/leichtes Heizöl (HEL) und Ottokraftstoffe

Das Be- und Entladen von Treibstoffen in Treibstofftanklagern ohne Beaufsichtigung ist in einigen EU-Ländern gängige Praxis und obgleich viele Seveso-Ordnungshüter diese Ladepraxis missbilligen und für ein unannehmbares Risiko halten, gibt es oft keine hinreichende Rechtsgrundlage die ein solches Vorgehen verbietet. Dieses Bulletin fasst die Situation in verschiedenen europäischen Ländern zusammen und legt die Maßnahmen dar, die generell empfohlen werden, um das zusätzliche, durch fehlende Beaufsichtigung vor Ort bedingte Risiko einzudämmen.

Zusammenfassung

In vielen Ländern ist diese Ladepraxis unüblich oder unakzeptabel, obwohl sie nicht gesetzlich verboten ist.

Wenn diese Praxis erlaubt ist, sollten bestimmte Sicherheitsmaßnahmen gelten.

Die Sicherheitsmaßnahmen sollten ein schnelles Aufspüren, sofortige Gegenmaßnahmen, einen automatischen Schutz vor Fehlfunktionen und einen kontrollierten Zugangsbereich gewährleisten.

Vor kurzem hat der Ausschuss der für die Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie zuständigen Behörden (Seveso-II-Ausschuss, CCA) eine Umfrage allgemeiner und anerkannter Praktiken für das unbeaufsichtigte Be- und Entladen in Treibstofftanklagern durchgeführt. Mit der Umfrage sollte festgestellt werden, in welchem Maß diese Praxis in Europa erlaubt ist und welche Maßnahmen empfohlen werden, um dem erhöhten Risiko, das im Rahmen des Seveso-Überwachungsprogramms in den betroffenen Ländern festgestellt wurde, zu begegnen. Die Untersuchung wurde im Mai 2007 abgeschlossen. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse wird in diesem Bulletin veröffentlicht.

Die Situation in Europa

Von den insgesamt 15 an der Umfrage beteiligten Ländern (13 EU-Mitgliedstaaten und 2 EFTA-Länder) haben nur einige wenige berichtet, dass das unbeaufsichtigte Be- und Entladen von Tanklastwagen in ihren Ländern gängige Praxis ist¹. In einigen Ländern beschränkt sich diese Art des Beladens ausschließlich auf Diesel/HEL (nicht entzündlich²).

Bei den übrigen Umfrageländern (insgesamt 10) sind unbeaufsichtigte Ladevorgänge nicht üblich oder werden nach Kenntnisstand nicht praktiziert, auch wenn sie gesetzlich nicht verboten sind. Oft wird die Beaufsichtigung ausdrücklich durch nationale Bestimmungen oder durch das Genehmigungsverfahren vorgeschrieben. In einem Land ist das Beladen ohne Aufsicht vor Ort gesetzlich verboten.

Ziele zur Risikominderung

Länder, in denen es diese Ladepraxis noch gibt, gaben an, dass dies lediglich geduldet wird, wenn bestimmte Voraussetzungen

erfüllt sind, die das damit verbundenen höhere Risiko berücksichtigen. Unter diesen Ländern schien allgemeine Einigkeit drüber zu bestehen, dass durch diese Voraussetzungen eine fehlende Anwesenheit von Personal vor Ort während des Ladevorgangs aufzufangen ist. Diese Bedingungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **schnelles Aufspüren und sofortige Gegenmaßnahmen** bei außergewöhnlichen Vorkommnissen,
- **automatische Ladeunterbrechung** durch die Ladevorrichtung bei Fehlfunktionen und Unregelmäßigkeiten,
- **Zugangsverbot** zum Ladebereich für unbefugte Tanklastwagen/Fahrer.

Typische Maßnahmen

Beispiele typischer empfohlener Maßnahmen zur Verfolgung dieser Ziele:

- kontrollierter Zugang zum Lager und zur Ladestation *mittels elektronisch kontrolliertem Zugang gegebenenfalls nur nach vorheriger spezieller Schulung*,
- räumliche Trennung von Lade- und Lagerbereichen,
- Vorhandensein von „Totmannvorkehrungen“,
- automatischer Überfüllschutz,
- automatische Warnvorrichtungen,
- Notschalter (mit automatischer Unterbrechung und Warnsignal) an den Ladestationen,
- automatische Sprinkleranlagen,
- Kamerafernüberwachung und
- Abreißkupplung.

Kameraüberwachung

Darüber hinaus ist es in einigen Ländern in diesem Industriezweig üblich, dem Fahrer des Tankwagens das Befüllen mit Mineralölprodukten selbst zu überlassen. Kameraüberwachung von einem Kontrollraum aus mit der Möglichkeit einer automatischen Ladeunterbrechung scheint ebenfalls eine allgemein anerkannte Alternative zur Anwesenheit von Personal im Ladebereich zu sein. Die Hauptunterschiede bei einer Fernüberwachung (ohne Anwesenheit von Personal im Ladebereich) und der Kameraüberwachung von einem Kontrollraum aus bestehen 1) in der Zeit, die für ein Einschreiten und Auslösen des Notfallplans benötigt wird, und 2) in der Möglichkeit, eine Notfallunterbrechung des Ladevorgangs zu aktivieren.

Unterschiede bei Diesel/HEL und Ottokraftstoffen

Grundsätzlich ist der Ladevorgang bei Diesel/HEL und Ottokraftstoffen aufgrund unterschiedlicher Gefahreigenschaften unterschiedlich zu bewerten. In einigen Ländern ist eine Fernüberwachung nur im Fall eines Befüllens mit nicht entzündlichen Produkten (Diesel/HEL) erlaubt. Wo dies auch für Ladevorgänge mit entzündlichen Produkten (Ottokraftstoff) erlaubt ist, werden fast immer strengere Maßnahmen für beide Pro-

duktsorten, also entzündliche und nichtentzündliche, angewendet, da beide für gewöhnlich im selben Betrieb umgeschlagen werden.

Major Accident
Hazard Bureau
Joint Research
Centre

via Enrico Fermi,
2749

I-21027 Ispra (VA)

<http://mahbsrv.jrc.it>

Zusammenfassung

Auf der Grundlage der Umfragerückläufe ergibt sich, dass das Beladen mit Ottokraftstoffen ohne unmittelbare Aufsicht in den Ländern der EU keine allgemein verbreitete Praxis ist. Im Allgemeinen wird diese Art des Beladens eher bei Diesel/HEL durchgeführt, ist jedoch keine weit verbreitete Praxis.

Sollte dies der Fall sein, wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden die drei zuvor als Grundlage für die Beurteilung der Sicherheit von unbeaufsichtigten Ladevorgängen genannten Voraussetzungen beachten.

¹ Es ist ebenfalls bekannt, dass diese Ladepraxis auch in einigen europäischen Ländern toleriert wird, die nicht an der Umfrage teilgenommen haben.

² Obwohl Diesel in Verbrennungsvorgängen Verwendung findet, ist es aufgrund eines Flammpunkts von >55° C nicht entzündlich.

Weitere Informationen zur Umsetzung von Seveso-Aufsichtspflichten sind zu erhalten bei maureen.wood@jrc.it