



EFOA Code of Best Practice / Ein Jahr später

Weitere Schritte zur Senkung von Konzentrationshöchstwerten

OKTOBER 2009



The European Fuel Oxygenates Association

Gute Arbeit – weiter so!



Im März 2008 führte die EFOA (European Fuel Oxygenates Association) den Code of Best Practice (Leitfaden mit Empfehlungen) für den Transport von Kraftstoff-Ethern mit Binnentankschiffen ein (MTBE/ETBE-Transport über Binnenwasserstrassen, http://www.efoa.org/docs/COP_DE.PDF).

Der Code of Practice wurde mit Hilfe der Binnenschiffindustrie erstellt und richtet sich an die Arbeitskräfte der Binnenschiff- und Öl-Logistik. Ziel ist die Verringerung von Produktrückständen.

Seit 2003 wurden im Rhein kurzfristige Konzentrationshöchstwerte des Kraftstoff-Ethers MTBE festgestellt, die, bei einer Konzentration von einigen wenigen $\mu\text{g/l}$ bis 60 - 70 $\mu\text{g/l}$, 12 bis 24 Stunden andauern. Seit Ende 2005 wurden ähnliche Werte auch für ETBE entdeckt, der seitdem immer häufiger verwendet wird. Untersuchungen der EFOA wiesen darauf hin, dass eine Kombination von Dampf- und Flüssigkeitsrückständen in Binnenschiffen höchstwahrscheinlich die Ursache für diese Höchstwerte waren.

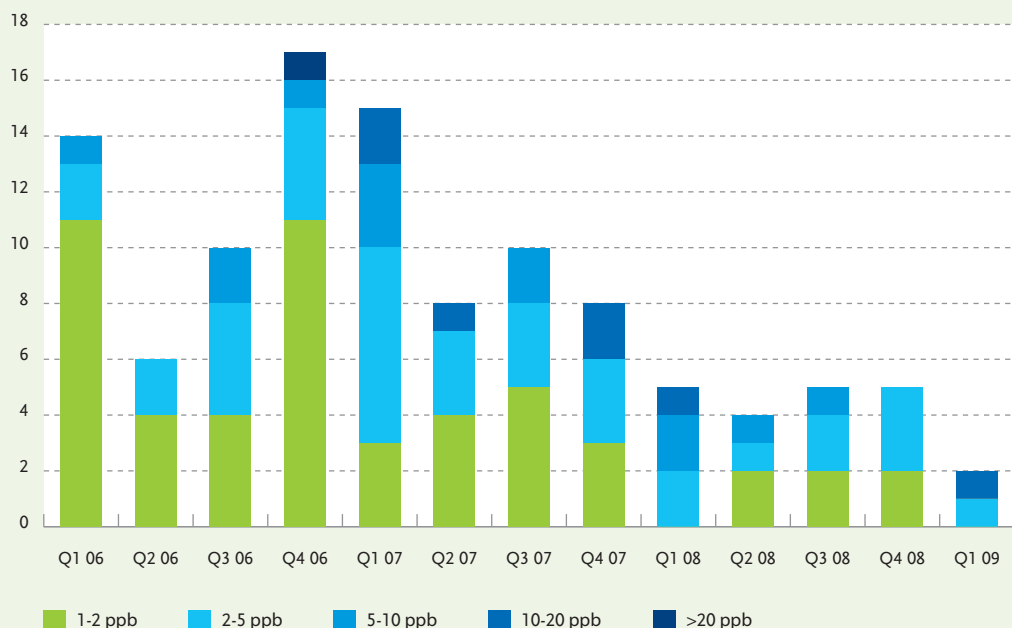
Durch Workshops mit ihren Mitgliedsfirmen und der Binnenschiffindustrie versuchte die EFOA, das Bewusstsein für die Notwendigkeit eines sachgerechten Produkttransports zu steigern.

Der Code of Practice war ein weiterer Versuch, die Hersteller und Raffinerien, also die Benutzer dieser Substanzen, darüber zu informieren, wie wichtig es ist, ihre Logistikpartner umfassend über geeignete Systeme zur Qualitätssicherung zu unterrichten. Dadurch würden sie dazu beitragen, dass ein nicht sachgerechter Produkttransport vermieden wird.

Wie man im unteren Diagramm sehen kann, gab es seit der Einführung des Code of Practice einen stetigen Rückgang an Konzentrationshöchstwerten im Rhein.

Analysen Spitzenkonzentration im Rhein

Anzahl der Peaks pro Quartal



Dies ist zwar viel versprechend, aber die EFOA glaubt dennoch, dass weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Produkttransports nötig sind, wenn man weitere Rückgänge erreichen möchte.

Nach einer gründlichen Überprüfung des Code of Practice ist die EFOA überzeugt, dass hauptsächlich durch geeignete Auswahl der Binnenschiffe Verbesserungen erzielt werden könnten.

Was die Auswahl der Binnenschiffe betrifft, so schlägt die EFOA vor, dass Hersteller und Verbraucher von Ether die folgenden Optionen zur Verbesserung ihrer Qualitätssicherungssysteme berücksichtigen.

- **Zuerst** kann man vielleicht besser kontrollieren welche Binnenschiffe für den Transport von Ethern verwendet werden, wenn man die volle Kontrolle über die Logistikkette hat. Deshalb sollten sich Unternehmen fragen, welche Verkaufsbedingungen am besten eine angemessene Kontrolle mit sich bringen würden. Wenn der Wasserpegel zum Beispiel zu niedrig ist, bieten Doppelrumpfschiffe eine zusätzliche Sicherheit im Falle eines kleinen Unfalles.
- **Zweitens** wird die Umsetzung einer Politik für zweckbestimmte Binnenschiffe für den Transport von Ethern positive Auswirkungen haben. Durch diese Politik werden nicht nur Produktrückstände verringert, da Reinigung und Entgasung entfallen, sondern es wird auch die Anzahl der Arbeitskräfte verringert, die in der Lieferkette mit Ether arbeiten. Somit wird ihnen eine Ausbildung auf höherem Niveau ermöglicht.
- **Drittens** gelten strengere Regeln für die korrekte Lagerung und Entsorgung von Produktrückständen für Binnenschiffe deren Sloptanks Rückstände transportieren dürfen. Eine bessere Kontrolle der Produktrückstände führt zwangsläufig zu weniger Konzentrationshöchstwerten. Deshalb sollte der Transport von Ethern mit Binnenschiffen, die über zugelassene Sloptanks verfügen, gefördert werden.
- **Zuallerletzt** möchten wir daran erinnern, dass der beste Weg zur Senkung von Konzentrationshöchstwerten die Verringerung von Produktrückständen ist. Um dies zu erreichen, ist es sehr wichtig, dass die Entladevorrichtungen an Land das „efficient stripping system“ der Binnenschiffe (vor allem mit doppelten Rumpfen) vollständig nutzen können. Außerdem müssen die Empfänger dafür sorgen, dass ausreichend Zeit und Tanklager zur Verfügung stehen, um eine vollständige Entladung zu gewährleisten.

Massnahmen zur weiteren Senkung von Konzentrationshöchstwerten können teilweise oder gänzlich die oben angeführten, sowie weitere Vorschläge beinhalten.

Die EFOA weiß die gute Zusammenarbeit mit der Binnenschiff- und Ölindustrie bei der Bewältigung dieses Problems sehr zu schätzen. Wir können nur bestätigen, dass sie sehr dazu beigetragen haben, dass Konzentrationshöchstwerte seltener vorkommen. Die EFOA möchte sich deshalb bedanken und sagen **„Gute Arbeit und weiter so!“**.

FÜR WEITERE INFORMATIONEN

kontaktieren Sie bitte Graeme Wallace, EFOA Director General:
graeme.wallace@efoa.org, T: +32 2 676 7410.



EFOA

EUROPEAN FUEL OXYGENATES ASSOCIATION

- Die 1985 gegründete EFOA ist eine gemeinnützige technische Organisation.
- Sie hat die Aufgabe, die europäische Kraftstoff-Ether-Industrie bei einer Vielzahl von technischen und staatlichen Initiativen zu vertreten.
- EFOA wird von der Europäischen Kommission als ein Interessenvertreter für Kraftstoffqualität und Biokraftstoffe anerkannt.
- 11 Mitglieder stellen den größten Anteil der europäischen Etherkapazität dar:



Unsere Aufgabe

EFOA widmet sich der Förderung von Ethern als Bestandteil von Kraftstoffen für eine sauberere und nachhaltige Zukunft.



The European Fuel Oxygenates Association

EFOA repräsentiert als Verband die europäischen Hersteller von Kraftstoffethern.

Avenue E. van Nieuwenhuysse 4,
1160 Bruxelles, Belgien
efoa@efoa.org – www.efoa.org



EFOA ist eine Sektorgruppe des Cefic,
dem European Chemical Industry Council.