



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(16. Tagung, Genf, 25. bis 29. Januar 2010)
Punkt 4 (b) zur vorläufigen Tagesordnung

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER ANLAGEN ZUM ADN

Weitere Änderungsvorschläge

Abschnitt 1.4-Fluchtwege für das Verlassen des Schiffes in Notfällen

Eingereicht vom CEFIC^{1 2}

Einleitung

1. In Teil 1.4 des ADN wird dem Empfänger, Verlader und Befüller die Pflicht zugewiesen, sicherzustellen, dass in Notfällen geeignete Mittel bereitstehen, um das Schiff zu verlassen (Fundstellen siehe Anlage).

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2010/4 verteilt.
² Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

2. Zur Lage der Fluchtwege ist gefordert, dass sie im Bereich des Vor- und Hinterschiffes vorhanden sein müssen. Da die Begriffe "Vorschiff" und "Hinterschiff" im ADN nicht definiert sind, kann dies dahingehend interpretiert werden, dass diese Bereiche außerhalb des im Kapitel 1.2 ADN definierten "Bereichs der Ladung" liegen. Diese Interpretation ist kritisch, weil die Realisierung von geeigneten Fluchtwegen außerhalb des Bereichs der Ladung ist aufgrund verschiedener technischer Parameter nicht grundsätzlich möglich und für die Sicherheit der Betroffenen im Notfall auch nicht notwendig.

3. Ein wesentlicher Parameter sind die unterschiedlichen Schiffslängen. Sie variieren zwischen etwa 50 m und mehr als 100 m. Demgegenüber stehen die unterschiedlichsten Konstruktionen von Umschlaganlagen. Während in manchen Hafenbecken durchgängig Spundwände vorhanden sind oder ggf. mit relativ geringem Aufwand flexible Fluchtbrücken an das Schiff angelegt werden können, sind insbesondere für Anlegestellen mit stark schwankenden Wasserhöhen (z.B. bei manchen Stromhäfen) nur fest installierte Steigerbrücken sinnvoll.

4. Die Art der landseitigen Umschlaganlage gibt oft eine spezifische Position des Schiffes am Anleger vor. Da für Tankschiffe häufig pro Anlegestelle nur bestimmte Verladearme für je Produkt vorgesehen sind, kann dessen Position am Anleger je nach Transportprodukt unterschiedlich vorgegeben sein. Darüber hinaus sind die Schiffskonstruktionen selbst bei gleicher oder ähnlicher Baulänge hinsichtlich der Position der Leitungsanschlüsse (manifolds) unterschiedlich, was zu unterschiedlichen Schiffslagen bei gleichem Umschlagprodukt führt. Unter diesen Bedingungen ist es nicht möglich, fest installierte Fluchtwege außerhalb des Bereichs der Ladung für alle unterschiedlichen Schiffsgößen bereitzustellen.

5. Eine geeignete Realisierung der Fluchtmöglichkeiten im Bereich des Vor- und Hinterschiffes wird infolge der Krümmung des Schiffsrumpfs an Bug und Heck sowie ggf. durch schiffstechnische Anlagen erschwert, wenn nicht sogar unmöglich gemacht.

6. Oft wird als einzige Möglichkeit zur Umsetzung der Anforderung "im Bereich des Vor- und Hinterschiffs" der zweite Fluchtweg über ein Beiboot realisiert. Dies kann zwar ein geeignetes Mittel sein, grundsätzlich ist jedoch ein fester Fluchtweg, auch wenn im Bereich der Ladung angelegt, besser geeignet.

7. Der Forderung "im Bereich des Vor- und Hinterschiffes" liegt vermutlich die Überlegung zugrunde, dass damit immer ein Fluchtweg offen steht. Da bei liegenden Schiffen im Unterschied zu fahrenden das zusätzliche Gefahrenpotential von der Lade- oder Löschtätigkeit herrührt, wird auch eine zu erwartende Gefahr räumlich im Bereich des Lade- und Löschvorganges, hauptsächlich im Bereich der Schiffs-Landverbindung oder den Druck erzeugenden Schiffspumpen entstehen. Die Einrichtung von zwei Fluchtwegen im ausreichenden Abstand zu beiden Seiten der Schiffs-Land-Verbindung sollte also eine mindestens gleichwertige Sicherheit gewährleisten. Hinsichtlich des Mindestabstands kann ggf. die in den Allgemeinen Hafenverordnungen vorgegebene Distanz von mindestens 10 m in Betracht gezogen werden.

8. Neben der Betrachtung der Fluchtmöglichkeit ist ebenfalls die Möglichkeit zum Betreten der Schiffe zu berücksichtigen, Beispielsweise für Hilfeleistungen für die Besatzung oder in technischen Fragestellungen.

Schlussfolgerung

9. Die Anforderungen der bestehenden Vorschriften hinsichtlich der Fluchtwege sind unklar, bei vorstehend genannter Auslegung technisch nur schwer realisierbar und sie führen daher nicht immer zur am besten geeigneten Lösung. Dies sollte durch eine Änderung der bestehenden Vorschriften auf eine technisch realisierbare Lösung unter Berücksichtigung des tatsächlich vorhandenen Gefahrenpotentials geändert werden.

Vorschlag

10. Es wird vorgeschlagen, Unterabschnitt 1.4.2.3.1 (d) über die Pflichten des Empfängers, wie folgt zu ändern:

"(d) sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes ausgehend von der Lade- oder Löschstelle in geeignetem Abstand sowohl in Richtung Bug als auch in Richtung Heck geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu betreten oder zu verlassen. Die geeigneten Maßnahmen sind den jeweiligen lokalen und technischen Verhältnissen anzupassen. Als zweite Fluchtmöglichkeit kann z.B. auch das ausgebrachte Beiboot geeignet sein."

11. Dieselben Änderungen sind in den Vorschriften für die Pflichten des Verladers in 1.4.3.1.1 (f) sowie in den Vorschriften für die Pflichten des Befüllers in 1.4.3.3 (q) und (x) durchzuführen.

12. Frage Nr. 4 der Prüfliste in 8.6.3 ist wie folgt anzupassen:

"4. Sind im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes ausgehend von der Lade- oder Löschstelle sowohl in Richtung Bug als auch in Richtung Heck geeignete Mittel vorhanden, um das Schiff auch in Notfällen zu betreten oder zu verlassen?"

Anlage

Fluchtwege - Fundstellen Vorschriften im ADN 2009

1.4.2.3 *Empfänger*

1.4.2.3.1 Der Empfänger ist verpflichtet, die Annahme des Gutes nicht ohne zwingenden Grund zu verzögern und vor, während oder nach dem Entladen zu prüfen, ob die ihn betreffenden Vorschriften des ADN eingehalten sind.

Im Rahmen des 1.4.1 hat er insbesondere:

(d) sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen;

...

1.4.3.1 *Verlader*

1.4.3.1.1 Im Rahmen des 1.4.1 hat der Verlader insbesondere folgende Pflichten:

...

(f) hat sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen;

1.4.3.3 *Befüller*

Im Rahmen des 1.4.1 hat der Befüller insbesondere folgende Pflichten:

Pflichten betreffend das Befüllen von Ladetanks:

(q) hat sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen;

Pflichten betreffend das Befüllen von Schiffen mit gefährlichen Gütern in loser Schüttung:

(x) hat sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen.

8.6.3 **Prüfliste ADN**

„4. Sind im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden, um das Schiff auch in Notfällen zu betreten oder zu verlassen?“
