



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(17. Tagung, Genf, 23. bis 27. August 2010)
(Punkt 5 (a) zur vorläufigen Tagesordnung)

VORSCHLÄGE FÜR ÄNDERUNGEN DER ANLAGEN ZUM ADN
Änderungen, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen

Änderungsvorschläge zu 9.3.x.40 und 7.2.4.40

Eingereicht von der Europäischen Binnenschiffahrtsunion (EBU)^{1 2}

Einleitung

1. Das ADN enthält verschiedene Anforderungen in Bezug auf Feuerlöscheinrichtungen an Bord von Binnenschiffen. Unterabschnitt 7.2.4.40 stellt insbesondere in Bezug auf Binnentankschiffe klar, dass Feuerlöscheinrichtungen während des Ladens oder Löschens im Bereich der Ladung in Bereitschaft gehalten werden müssen.
2. Dieser Vorschlag wurde erstmals in der sechzehnten Sitzung des Sicherheitsausschusses eingebracht (siehe informelles Dokument Nr. 13). Es wurde jedoch entschieden, dass der Vorschlag nur auf der Grundlage eines offiziellen Dokuments behandelt werden kann.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2010/15 verteilt.

² Gemäß dem Arbeitsprogramm 2010-2014 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/2010/8, Punkt 02.7b und ECE/TRANS/208, Abs. 106).

3. Der derzeitige Wortlaut des Unterabschnitts 9.3.x.40.1 lautet wie folgt:

„9.3.x.40.1 Das Schiff muss mit einer Feuerlöscheinrichtung versehen sein.

Die Einrichtung muss den nachstehenden Anforderungen entsprechen:

...

- Sie muss durch eine Wasserleitung versorgt werden, die im Bereich der Ladung oberhalb des Decks mindestens drei Wasserentnahmeanschlüsse hat. Es müssen drei dazu passende, ausreichend lange Schläuche mit Sprühstrahlrohren mit einem Durchmesser von mindestens 12 mm vorhanden sein. Mindestens zwei nicht vom gleichen Anschlussstutzen ausgehende Wasserstrahle müssen gleichzeitig jede Stelle des Decks im Bereich der Ladung erreichen können.

...“.

Hintergrund

4. Ein Zwischenfall in den Niederlanden im Jahre 2007 veranlasste die niederländischen Aufsichtsbehörden zu einer Auslegung des Unterabschnitts 7.2.4.40, die das Ausrollen der Feuerlöschschläuche auf Deck zur Folge hatte.

5. Der derzeitige Wortlaut des Unterabschnitts 7.2.4.40 (Feuerlöscheinrichtungen) lautet wie folgt:

„Während des Ladens oder Löschens müssen auf Deck im Bereich der Ladung die Feuerlöscheinrichtungen und die Schläuche und Sprühstrahlrohre in Bereitschaft gehalten werden.“

6. Die EBU ist der Auffassung, dass die Sicherheit vor allen anderen Fragen Vorrang hat. Allerdings werden Investitionen in neu entwickelte Technologien wie den unten abgebildeten so genannten „mini monitor“ durch den derzeitigen Wortlaut des Unterabschnitts 9.3.x.40.1, demzufolge ausreichend lange Schläuche vorhanden sein müssen, verhindert. In solche Technologien wird nicht investiert, da das Ausrollen der Feuerlöschschläuche während des Ladens und Löschens selbst nach dem Einbau solcher neuen Technologien an Bord als verbindlich gilt.



Mit Strahl-/Sprührohr versehene Wasserentnahmeanschlusstelle – mit ausreichend langem Schlauch. Die Schläuche könnten vollständig durch eine feste Wasserleitung ersetzt werden. Allerdings muss nach den derzeitigen Rechtsvorschriften ein Schlauch vorhanden sein.

Vorschlag

7. Den Wortlaut des Absatzes 9.3.x.40.1 wie folgt ändern:

„9.3.x.40.1 Das Schiff muss mit einer Feuerlöscheinrichtung versehen sein.

Die Einrichtung muss den nachstehenden Anforderungen entsprechen:

- Sie muss von zwei unabhängigen Feuerlösch- oder Ballastpumpen gespeist werden; eine davon muss jederzeit betriebsbereit sein. Diese Pumpe sowie deren Antrieb und deren elektrische Anlagen dürfen nicht im gleichen Raum aufgestellt sein;
- Sie muss durch eine Wasserleitung versorgt werden, die im geschützten Bereich oberhalb des Decks aus Pumpen mit einer ständigen Unterwasserverbindung, einer Feuerlöschleitung mit Wasserentnahmeanschlüssen und/oder Feuerlöschschläuchen mit Anschlussstücken und Strahldüsen oder vorzugsweise Strahl-/Sprührohren mit einem Durchmesser von mindestens 12 mm besteht. Es muss eine ausreichende Anzahl von Wasserentnahmeanschlüssen vorhanden und so angeordnet sein, dass mindestens zwei nicht vom gleichen Punkt ausgehende Wasserstrahle gleichzeitig jede Stelle des Decks erreichen können.

Bei kalter Witterung müssen die Feuerlöschleitungen und Wasserentnahmeanschlüsse durch ständiges Über-Bord-Lassen von Wasser aus den Wasserentnahmeanschlüssen am äußersten Ende jeder Löschleitung vor dem Einfrieren geschützt werden. Alternativ dazu können alle niedrigen Stellen in der Feuerlöschleitung entwässert werden.

Durch ein federbelastetes Rückschlagventil muss sichergestellt sein, dass Gase nicht durch die Feuerlöscheinrichtung in Wohnungen oder Betriebsräume außerhalb des Bereichs der Ladung gelangen können.

- Die Kapazität der Einrichtung muss mindestens so ausgelegt sein, dass bei gleichzeitiger Benutzung von zwei Wasserentnahmeanschlussstellen von jeder Stelle an Bord aus eine Wurfweite erreicht wird, die mindestens der Schiffsbreite entspricht.“

8. Den derzeitigen Wortlaut des Unterabschnitts 7.2.4.40 (Feuerlöscheinrichtungen) wie folgt ändern:

„Während des Ladens oder Löschens müssen auf Deck im Bereich der Ladung die Feuerlöscheinrichtungen, die Feuerlöschleitung mit Wasserentnahmeanschlussstellen und die angeschlossenen Schläuche und/oder Strahl-/Sprührohre in Bereitschaft gehalten werden.“

Begründung

9. Da das Ausrollen der Feuerlöschschläuche und das korrekte Anbringen der Sprührohre zeitaufwendig sind, werden die Schläuche oft auf Deck liegengelassen, auch wenn keine Lade- oder Löschvorgänge stattfinden. Während des Ladens und Löschens stellen die Schläuche (entgegen den Arbeitssicherheits- und Gesundheitsvorschriften) ein Hindernis dar, da man leicht über sie stolpern kann. Im Gefahrenbereich sind die Schläuche umso gefährlicher, als sie das Unfallrisiko in Notfällen erhöhen und so die Brandbekämpfungskapazität der Besatzung mindern.

10. Der vorgeschlagene Wortlaut würde das ADN an den Wortlaut des International Safety Guide for Inland Tankers and Terminals (ISGINTT) und den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code) angleichen.