



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(23. Tagung, Genf, 26. bis 30. August 2013)
Punkt 4 b) der vorläufigen Tagesordnung

Kommentar zum Protokoll der informellen Arbeitsgruppe „Evakuierungsmittel“

(Kommentar zu Dokument ADN/WP.15/AC.2/2013/28)

Eingereicht von der Europäischen Binnenschiffahrts Union

Einleitung

Das Ergebnis zahlreicher Diskussionen über ein neues Fluchwegekonzept im ADN ist in Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/42 wiedergegeben. In diesem Dokument ist der Begriff Schutzzone zur Ergänzung von 1.2.1 ADN wie folgt bestimmt worden.

„*Schutzzone*: eine Zone außerhalb des Bereichs der Ladung, die gegen sämtliche nachvollziehbare Risiken in Bezug auf die Ladung durch einen Druckwasserschirm geschützt ist.“

Auf der Basis dieser Begriffsbestimmung hat das Binnenschiffahrtsgewerbe der Änderung der Pflichten des Beförderers in 1.4.2 zugestimmt:

„1.4.2.1 d)

hat sicherzustellen, dass ein zweites Evakuierungsmittel verfügbar ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann, sofern die landseitige Einrichtung nicht mit dem vorgeschriebenen zweiten Evakuierungsmittel ausgerüstet ist.“

Das Binnenschiffahrtsgewerbe ist davon ausgegangen, im Bedarfsfall bei den mengenmäßig wichtigsten Ladegütern (und zwar denen der Klasse 2 und 3 sowie 4.1, 4.2 und 4.3) zwei Schutzzonen auf dem Schiff an entgegengesetzten Enden durch Druckwasserschirme stellen zu können (siehe Ziffer 12 der Tabelle zu 7.1.4.77 und 7.2.4.77 in CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/42 und damit die Vorschrift zu erfüllen.

Ergebnis der informellen Arbeitsgruppe „Evakuierungsmittel“

In ihrer Sitzung am 3. April 2013 hatte die informelle Arbeitsgruppe „Evakuierungsmittel“ die Aufgabe, für die Definitionen von „Schutzzone“, „Zufluchtsort“ und „Druckwasserschirm“ detaillierte Vorschriften zu erarbeiten.

In Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/2012/28 wird vorgeschlagen, die Begriffsbestimmung für „Schutzzone“ wie folgt zu ändern:

„Schutzzone: eine ausgewiesene, erkennbare Zone außerhalb des Ladungsbereichs, die für alle Personen an Bord gut zugänglich ist. Die Schutzzone bietet durch einen Druckwasserschirm mindestens 60 Minuten Schutz vor den nachvollziehbaren Risiken in Bezug auf die Ladung. Die Schutzzone kann während eines Zwischenfalls evakuiert werden. Eine Schutzzone ist unzulässig, wenn die Gefahr von einem Feuer oder einer Explosion ausgeht.“

In Tabelle 7.1.4.77

- d) Zeile Nr. 12, Spalte 4.1, 4.2, 4.3

und in Tabelle 7.2.4.77

- d) Zeile Nr. 12, Spalte 2, 3 Verpackungsgruppe I, II und Rest von III

die Punkte, die offenbar „zutreffend“ bedeuten, gelöscht werden müssen.

Konsequenz des Vorschlags der informellen Arbeitsgruppe

Bei Umsetzung dieser Vorschläge würde die Möglichkeit entfallen, im Bedarfsfall bei den mengenmäßig wichtigsten Ladegütern (und zwar denen der Klasse 2 und 3 sowie der Klassen 4.1, 4.2 und 4.3) zwei Schutzzonen auf dem Schiff an entgegengesetzten Enden durch Druckwasserschirme stellen zu können.

Durch die o.g. Änderung der Ziffer 1.4.2.2.1 d) sind die Beförderer des weiteren im Bedarfsfall verpflichtet, einen zweiten Fluchtweg zu stellen. Wenn dem Vorschlag zugestimmt würde, stünden folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

- Gestellung eines zweiten Fluchtwegs (d.h. einer festen Verbindung zum Land) oder
- Gestellung eines Evakuierungsbootes oder
- Gestellung eines Fluchtbootes oder
- Gestellung eines Zufluchtsortes außerhalb des Schiffs einschl. des sicheren Weges dorthin.

Feststellung der EBU

- Der in Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/2012/28 enthaltene Vorschlag geht über das Ergebnis der Arbeitsgruppensitzung vom 3. April 2013 hinaus. Der endgültige Wortlaut des Vorschlags wurde nicht in der Sitzung, sondern zu einem späteren Zeitpunkt gefunden und ist daher nicht mit allen Mitgliedern der Arbeitsgruppe abgestimmt.
- Arbeitsgruppe ist bei ihrer Sitzung am 3. April 2013 über ihren Arbeitsauftrag hinausgegangen, weil sie für die Definition von „Schutzzone“ nicht detaillierte Vorschriften erarbeitet hat, sondern die Begriffsbestimmung selbst geändert hat.
- Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat der Änderung ihrer Pflichten als Kompromiss in der Annahme zugestimmt, dass durch Aufbau von Druckwasserschirmen und der Schaffung von Zufluchtsorten bei sämtlichen nachvollziehbaren Risiken als zweiter Fluchtweg ausreicht.
- Alle Alternativen zu einer durch einen Druckwasserschirm geschaffenen Schutzzone sind für das Binnenschiffahrtsgewerbe unannehmbar bzw. nicht umsetzbar.

Position der EBU

Die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Änderungen sollen nicht beschlossen werden.

Die EBU bittet darum, zu dem in Dokument CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/42 definierten Begriff der Schutzzone zurückzukehren und detaillierte Vorschriften innerhalb dieser Begriffsbestimmung vorzunehmen.

Die EBU bittet ferner vorsorglich darum – falls der vorgenannten Bitte nicht entsprochen wird – die Verpflichtung des Beförderers für die Gestellung eines zweiten Fluchtwegs durch den Beförderer aufzuheben.
