

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRÄßEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(37. Tagung, Genf, 24. - 28. August 2020)
Punkt 4 b) zur vorläufigen Tagesordnung
**Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung:
Weitere Änderungsvorschläge**

Feuerlöscheinrichtung an Bord eines einzelnen (nicht motorisierten) Schubleichters

Vorgelegt von Österreich^{1,2}

Anzahl der Energiequellen für die Feuerlöschpumpen

1. Im Protokoll über die fünfunddreißigste Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/72, wurde unter Ziffer 49 festgehalten:

„Der Sicherheitsausschuss kam gleichwohl zu dem Schluss, dass weitere Untersuchungen über unbemannte, nicht motorisierte Leichter, die Energiequellen und elektrischen Anlagen für die Pumpen auf solchen Leichtern und die Auslegung von „nicht in demselben Raum“ durch die verschiedenen Klassifikationsgesellschaften erforderlich sind. Er bat die informelle Arbeitsgruppe der Empfohlenen Klassifikationsgesellschaften, diese Themen zu erörtern.“

2. Die „Minutes of Meeting of the 18th meeting of the Group of ADN Recommended Classification Societies“, die mit INF.9 bei der 36. Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde, enthielten keine Informationen zu diesem Thema.

3. Jedoch wurde vom Sekretariat der Donaukommission mit INF.19 bei der 36. Sitzung ein Bericht über die Anzahl der Energiequellen auf bemannten und unbemannten Schubleichtern unter Berücksichtigung der Vorschriften des Ukrainischen Registers und des Russischen Flussregisters vorgelegt.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/24 verteilt.

² Entsprechend dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2020 gemäß dem Entwurf des Programmbudgets für 2020 (A/74/6 (Titel V, Kapitel 20), Abs. 20.37).

4. Aus diesem Bericht geht hervor, dass unbemannte Schubleichter nur über eine eigenständige Energiequelle verfügen und die zweite Energiequelle von einem bemannten Schiff zur Verfügung gestellt wird.

5. Während bemannte Schubleichter mit gefährlichen Gütern ohne Motorschiff abgestellt werden können, ist das bei Schubleichtern ohne Wohnräumen nicht möglich, da sich auf dem Schubleichter oder dem Verband zu jedem Zeitpunkt ein Sachkundiger befinden muss.

6. Da die Verbindung zwischen einem unbemannten Schubleichter und einem bemannten Schiff nicht getrennt werden darf, erscheint es ausreichend, wenn die in 9.3.x.40.1 geforderte zweite Energiequelle der Feuerlöschpumpe durch das bemannte Schiff bereitgestellt wird.

Änderungsantrag

7. Um Unklarheiten bei Kontrollen vorzubeugen wird folgende Ergänzung von 9.3.3.40.1 vorgeschlagen:

„Sofern ein unbemannter Schubleichter nur über eine Energiequelle verfügt und die zweite Energiequelle von einem anderen bemannten Schiff bereitgestellt werden muss, ist im Zulassungszeugnis unter Punkt 13, Zusätzliche Bemerkungen, einzutragen: „Bei der Beförderung gefährlicher Güter muss die Feuerlöscheinrichtung permanent durch ein anderes Schiff mit Energie versorgt werden.““.

Interpretation des Begriffs „im gleichen Raum“

8. 9.3.x.40.1 enthält bezüglich der Feuerlöschpumpen folgende Anforderung:

„Diese Pumpen sowie deren Antrieb und deren elektrische Anlagen dürfen nicht im gleichen Raum aufgestellt sein.“.

9. Sowohl auf bemannten als auch auf unbemannten Schubleichtern gibt es in den meisten Fällen nicht zwei getrennte Maschinen- bzw. Pumpenräume. Feuerlöschpumpen können z.B. an Deck außerhalb des Bereichs der Ladung im Bug- und im Heckbereich aufgestellt werden. Da es von unterschiedlichen Stellen unterschiedliche Interpretationen gibt, ob es sich bei einer Aufstellung an Deck um eine Aufstellung „im gleichen Raum“ handelt, wird der Sicherheitsausschuss um eine Interpretation ersucht.

10. Aus Sicht der österreichischen Delegation würde bei der Aufstellung von zwei Pumpen im selben geschlossenen Raum ein großes Risiko bestehen, dass bei einem Brand beide Pumpen gleichzeitig ausfallen. Dieses Risiko besteht bei einer Aufstellung im Bug- und Heckbereich nicht. Wenn ein Feuer sowohl den Bug- als auch den Heckbereich betrifft, erscheint es unrealistisch, dass das Feuer noch von der Besatzung mit Bordmitteln bekämpft werden kann.

11. Die österreichische Delegation schlägt daher vor, festzuhalten, dass sich der Begriff „Raum“ auf geschlossene Räume, den Bereich an Deck vor dem Bereich der Ladung und den Bereich an Deck hinter dem Bereich der Ladung, nicht jedoch auf den gesamten Bereich an Deck bezieht.
