

CIPA Regel Nr. 24

(beschlossen am 27.05.2014 nach der Sitzung in Basel – Ausgabe 2017)

Flucht- und Rettungswege auf Umschlagsanlagen für den Gefahrgutumschlag in der Binnenschifffahrt

Mit dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) besteht beim Beladen für Verlader bzw. Befüller sowie beim Entladen für Entlader von gefährlichen Gütern die Verpflichtung, sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit ein oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann (Kapitel 1.4 – Sicherheitspflichten der Beteiligten ADN).

Anmerkung: Im ADN wird wie folgt definiert:

- *Verlader ist das Unternehmen, das verpackte gefährliche Güter oder einen Container in oder auf ein Schiff verlädt*
- *Befüller ist das Unternehmen, das die gefährlichen Güter in Ladetanks einfüllt oder in loser Schüttung in ein Schiff einfüllt.*
- *Entlader ist das Unternehmen, das einen Container oder verpackte gefährliche Güter aus oder von einem Schiff absetzt oder gefährliche Güter aus einem Ladetank oder aus einem Schiff für Güter in loser Schüttung entlädt oder ein Fahrzeug vom Schiff absetzt.*

Das ADN gibt ein anerkanntes Sicherheitsniveau vor, das die Nutzung des an Bord mitgeführten Beibootes als Fluchtweg für den Gefahrgutumschlag in der Binnenschifffahrt einschränkt. Nur in den Fällen der Gefahrgüter

- Klasse 3 Verpackungsgruppe III - brennbare Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt ≥ 23 °C und ≤ 61 °C, z.B. Diesel,
- Klasse 8 - ätzende Stoffe, z.B. Schwefelsäure
- Klasse 9 - sonstige Güter, z.B. Asbest

ist diese Nutzung noch möglich. Die CIPA erkennt an, dass bei diesen Gefahrgütern damit das erforderliche Sicherheitsniveau erreicht ist.

Die CIPA sieht jedoch auch, dass kein ausreichendes Sicherheitsniveau erreicht werden kann, wenn bei allen anderen Gefahrgütern das zweite Evakuierungsmittel vom Beförderer (Reederei bzw. Partikulier) gestellt werden soll. Insbesondere sind Fluchtboote nicht geeignet, im Bedarfsfall Rettungskräfte an Bord zu bringen. Ebenso ist durch Evakuierungsboote eine Rettung in bestimmten Fällen nicht möglich, da dieses Evakuierungsboot bei Explosionsgefahr auf dem Binnenschiff nicht dort anlegen kann, ohne weitere Personen in Gefahr zu bringen.

Die im ADN genannten Zufluchtsorte und Schutzzonen an Bord sind aus Sicht der CIPA ebenfalls keine geeigneten Maßnahmen, um Besatzungsmitglieder sicher vor den Gefahren nach einem Zwischenfall auf dem Binnenschiff zu schützen.

Um ein einheitliches Sicherheitsniveau auf Gefahrgutschiffen und an Umschlagsanlagen zu gewährleisten, empfiehlt die CIPA allen zuständigen Behörden, Unfallversicherungsträgern, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen, auf die Einhaltung

der nachstehend genannten Anforderungen an die Ausgestaltung von Umschlagsanlagen für den Gefahrgutumschlag in der Binnenschifffahrt hinzuwirken.

1. Ausgangslage

Die im ADN 2017 erhobene Forderung lässt für alle Gefahrgüter zu, dass nicht zwei, sondern nur ein fester, geeigneter Fluchtweg zur Verfügung stehen muss. Nicht festgelegt ist weiterhin, bis wohin die Fluchtwege geführt sein müssen, z.B. bis zu einem Sammelplatz an Land, und dass diese Fluchtwege auch als Rettungswege nutzbar sein müssen.

Weiterhin wird es durch die Forderungen des ADN 2015 ermöglicht, bei allen Gefahrgütern einen der beiden festen, geeigneten Fluchtwege auf das Flucht- oder Evakuierungsboot zu reduzieren. Damit entfällt grundsätzlich die landseitige Verpflichtung zur Schaffung eines zweiten festen geeigneten Fluchtweges, durch den die Rettung der Besatzung sichergestellt ist.

Ungeachtet dieser Tatsache fordern Arbeitsschutzrechte, dass die Unternehmen (hier Verlader, Befüller, Entlader) nicht nur für ihre Arbeitsstätten und die dort Beschäftigten Sorge tragen müssen. Auch Dritte (z.B. Binnenschiffer, Montagefirmen, Lieferanten und Kunden) sind zu schützen. Die Unternehmen müssen deshalb alle Maßnahmen treffen, die zur Ersten Hilfe, Brandbekämpfung und Evakuierung erforderlich sind.

2. Begründung

Aus den verschiedensten Gründen ist aus Sicht der CIPA bei anderen als den o.g. Gefahrgütern weder das an Bord mitgeführte Beiboot noch ein Flucht- oder Evakuierungsboot für eine Evakuierung der Schiffsbesatzung im Notfall geeignet.

Hier sind insbesondere folgende Gründe anzuführen:

- Laut Prüfliste ADN muss das Schiff jederzeit betreten und verlassen werden können. Dies kann durch ein Boot nicht sichergestellt werden, da es entweder am Schiff oder an Land liegt.
- Im Falle brennender Flüssigkeiten auf der Wasseroberfläche ist ein Boot nur sehr bedingt nutzbar: Es muss über ausreichende Brandschutz- und Navigationseigenschaften verfügen und die Besatzung muss entsprechend geschult sein. Diese Bedingungen können nicht immer gewährleistet sein.
- Die Forderung, dass die Besatzungsmitglieder in sogenannte Zufluchtsorte oder Schutzzonen an Bord bis zu 60 Minuten ausharren müssen, ist ethisch höchst bedenklich.
- Der Zugang zum Boot ist auf Grund der Bordhöhen bei teilbeladenen und leeren Schiffen nur erschwert möglich.
- Je nach Art des Bootes können weder Rettungskräfte noch sonstige Hilfe von Land an Bord gebracht werden.
- Die Flucht mittels Boot dauert insbesondere beim Austritt giftiger Gase zu lange.

3. Anforderungen

Aus Sicht der CIPA müssen bei anderen als den o.g. Gefahrgütern mindestens zwei geeignete feste Flucht- und Rettungswege an Umschlagsanlagen vorgesehen werden, so dass jeweils einer dieser Wege von dem Vor- und dem Achterschiff zu erreichen ist. Je nach Gefahrgut und Umschlagsart sowie Art und Lage der Umschlagsanlage können diese unterschiedlich ausgeführt werden. Bei der Ausführung von geeigneten Flucht- und Rettungswegen sind jedoch mindestens folgende Bedingungen einzuhalten:

- die Möglichkeit, ohne Vorbereitungen der Fluchtboote und ohne Warten auf Evakuierungsboote das Schiff schnell verlassen zu können und bis in einen gesicherten Bereich zu flüchten,
- die klare Erkennbarkeit des gesamten Fluchtweges, auch in der Dunkelheit,
- die Nutzbarkeit bei allen an der Umschlagsanlage zu erwartenden Schiffslängen, Wasserständen und Abladetiefen,
- der Brandschutz, um die Begehbarkeit auch im Brandfalle zu gewährleisten (brandsichere Ausführung zur Verhinderung der Unterfeuerung),
- der schnelle und sichere Zugang zum Schiff durch Rettungskräfte einschließlich deren Ausrüstung von Land.

4. Umsetzung

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist zu berücksichtigen, ob es sich um eine bestehende oder eine neu zu errichtende Umschlagsanlage handelt. Die o.g. Anforderungen sind jedoch in beiden Fällen zu erfüllen. Somit ist im Falle bestehender Anlagen eine Nachrüstung notwendig. Dies ist z.B. möglich durch

- den nachträglichen Einbau von Steigern, Stegen oder Treppentürmen, gegebenenfalls auch an neu zu rammenden Dalben,
- das Anlegen von mobilen Konstruktionen, die von der Landanlage bereitgehalten und an das Schiff herangeführt werden können.

Im Anhang sind Beispiele realisierter Nachrüstungen bildlich dargestellt.

Weiterhin sind heranzuziehen:

- CIPA-Regel Nr. 1 Be- und Entladen gefährlicher Stoffe in bzw. aus Binnenschiffen,
- CIPA-Regel Nr. 21 Anforderungen an schwimmende Anlagen,
- CIPA Regel Nr. 22 Anforderungen an die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung auf Wasserfahrzeugen und Schwimmenden Anlagen
- EN 14329 "Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtung von Liege- und Umschlagsplätzen".

Anhang

Beispiele

ausgeführter Nachrüstungen von festen zweiten Flucht- und Rettungswegen

1. Nachträglicher Einbau von Steigern, Stegen und Treppentürmen



Karlsruher Ölhafen, 2012

2. Anlegen von mobilen Konstruktionen, die von der Landanlage bereitgehalten und an das Schiff herangeführt werden können



Hafen Hamburg (Reihe), 2012

3. Neubau von Dalben und Landgängen in geeignetem Abstand (Stromhafen an kanalisierter Rheinstraße ohne nennenswerte Wasserstandsänderungen).



Rheinhafen Basel, 2014