



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 Kunststoffrossen für Versorgungsschiffe

Eingereicht durch die Regierung der Niederlande^{1 2}

Hintergrund

1. Die Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU) hat anlässlich der vierzehnten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses, die vom 26. bis 30 Januar 2009 stattfand, einen Vorschlag betreffend Kunststoffrossen eingereicht (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/4). Nach einer Diskussion im Sicherheitsausschuss zog die EBU ihren Vorschlag zurück. Die Regierung der Niederlande möchte, dass die Frage erneut auf die Tagesordnung gesetzt wird, weil in den niederländischen Häfen sowohl rechtliche als praktische Probleme gelöst werden müssen.

¹ Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen TRANS/WP.15/AC.2/2010/6 verteilt.
² Gemäß dem Arbeitsprogramm 2006-2010 des Binnenverkehrsausschusses (ECE/TRANS/166/Add.1, Punkt 02.7b).

2. Der heutige Absatz 7.2.4.76 erlaubt die Verwendung von Kunststoffrossen für das Festmachen von Bunkerbooten während der Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen. Die Definition von „Bunkerboot“ lautet wie folgt: *„Ein Tankschiff des Typs N offen, das zur Beförderung und Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen an andere Schiffe gebaut und eingerichtet ist, mit einer Tragfähigkeit bis zu 300 Tonnen“*. Auf Grund der erheblichen Vergrößerung der Abmessungen der Seeschiffe haben viele niederländische Bunkerboote der Nachfrage des Marktes gefolgt und sind nun größer als die oben definierten Bunkerboote.

3. Der Kern des Problems liegt darin, dass per Definition die großen Bunkerboote als „normale“ Tankschiffe zu betrachten sind und demzufolge *nur dann mit Kunststoffrossen festgemacht werden dürfen, wenn das Abtreiben durch Drahtseile verhindert ist*. Diese Vorschrift erweist sich unanwendbar und unsicher in den niederländischen Bunkerhäfen von Rotterdam und Amsterdam. Die begehrten Probleme sind:

(a) Stahltrossen sind sehr schwer und können in Praxis beim Bebunkern von großen Seeschiffen nicht verwendet werden. Der Höhenunterschied ist oft größer als 30 m und die Seeschiffe haben keine Winden, um die Kabel hoch zu ziehen. Beinaheunfälle gab es beim Versuch, Stahltrossen zu benutzen;

(b) Es besteht ein rechtlicher Widerspruch zu den Arbeitsschutz- und Heberichtlinien. Ein Urteil eines niederländischen Gerichts ergibt, dass ein Angestellter nicht mehr als 23 kg heben darf. Das Heben der Drahtseile wie oben geschildert passt nicht in diese Grenze;

(c) Der durch die IMO vorgeschriebene Shipboard Marine Pollution Engineering Plan lautet beim Umschlag zwischen Seeschiff und Binnenschiff: *„barge moorings should be of such a nature that the barge can be quickly released in an emergency“*³ Die Verwendung von Drahtseilen macht ein („quick release“) schnelles Losmachen in Notfällen unmöglich und gefährlich.

4. Darüber hinaus sind Containerschiffe angesichts der häufigen An- und Losmachenmanöver bei dieser Betriebsart laut 7.1.4.76 von der Anforderung nach Stahltrossen befreit. Hier einige Zahlen über die Frequenz von Bunkerungen in niederländischen Häfen: In Rotterdam, pro Monat, circa 1 Million m³ Schweröl (etwa 1000 Bunkerungen), 20 000 m³ Marine Gasöl (400 Bunkerungen) und 7000 m³ Marine Dieselöl (100 Bunkerungen).

5. Das Brandrisiko war der Grund der Anforderung nach Stahltrossen. Bei Bunkerprodukten ist dieses Risiko bei Vergleich mit vielen anderen, in Tankschiffen beförderten Produkten relativ gering. Dies ist genau der Grund für die Befreiung von Bunkerbooten von dieser Anforderung.

³ VT Shipboard Marine Pollution Emergency Plan gemäß Anlage I der Regel 37, Anlage II der Regel 17 der IMO MARPOL73/78 Convention, angenommen durch die Lloyd's Register am 16 Juni 2009.

Vorschlag

6. Die Regierung der Niederlande möchte die dem ADN beigefügten Regelungen auf den heutigen Stand der Bunkerungspraxis bringen. Der Sicherheitsausschuss wird gebeten, eine der folgenden Alternativen in Aussicht zu nehmen:

Alternative 1:

7.2.4.76 Kunststoffrossen: Der letzte Absatz wird wie folgt gefasst:

„Jedoch dürfen Bilgenentölungsboote während der Übernahme von Öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen *sowie* Bunkerboote *und andere Schiffe* während der Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen mit Kunststoffrossen festgemacht werden“.

Alternative 2:

7.2.4.76 Kunststoffrossen: Der letzte Absatz wird wie folgt gefasst:

„Jedoch dürfen Bilgenentölungsboote während der Übernahme von Öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen *sowie* Bunkerboote während der Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen mit Kunststoffrossen festgemacht werden. *Die zuständige Behörde kann vorschreiben, dass alle Schiffe, die Schiffsbetriebsstoffe abgeben, mit Kunststoffrossen festgemacht werden dürfen*“.

7. Eine dritte Option wäre, die Definition von „Bunkerboot“ im Kapitel 1.2 so zu ändern, dass die Tragfähigkeit kein Kriterium mehr ist. Da jedoch „Bunkerboote“ an vielen Stellen des ADN eine besondere Kategorie bilden, hätte diese Option viele unerwartete Folgeänderungen nötig. Es wird deshalb zur Lösung des Problems vorgeschlagen, zwischen den Alternativen 1 und 2 zu wählen.
