



Vluchtwegen, enkele verschillen tussen het ADN 2013 en 2015

In dit document, wat in samenwerking met de Nederlandse delegatie tot stand is gekomen, worden enkele verschillen tussen het ADN van 2013 en 2015 voor wat betreft de vluchtwegen op een rijtje gezet.

In het ADN van 2013 (en eerdere versies) is de verplichting tot het voorzien van vluchtwegen opgenomen. In ADN 1.4 zijn de veiligheidsverplichtingen van de betrokken partijen opgenomen. De vluchtwegen zijn ook onderdeel van de Controlelijst in ADN 8.6.3.

2013: Verantwoordelijkheid walinstallatie

In het ADN van 2013 is, volgens de Nederlandse interpretatie, de verantwoordelijkheid voor het beschikbaar stellen van vluchtwegen belegd bij de walinstallatie. Deze verantwoordelijkheden in het geval van het **laden** van het schip zijn neergelegd in ADN 1.4.3.1.1 en ADN 1.4.3.3.

In het ADN wordt onderscheid gemaakt tussen de “Belader” en de “Vuller”. Wordt een droge ladingschip beladen met bv. (tank)containers met gevaarlijke stoffen dan wordt gesproken van de “Belader” (ADN 1.4.3.1). Wordt een tankschip van lading voorzien, of een droge ladingschip wordt volgestort met los gestorte gevaarlijke goederen, dan wordt gesproken van de “Vuller” (ADN 1.4.3.3). Bij ADN 1.4.3.1 “Belader” wordt aangegeven dat deze moet waarborgen dat er bij het beladen zowel bij het voor- als achterschip vluchtwegen aanwezig moeten zijn zodat het schip in noodgevallen kan worden verlaten (ADN 1.4.3.1.1 f.).

Voor de “Vuller” geldt hetzelfde (ADN 1.4.3.3). In ADN 1.4.3.3 q. is een gelijklopende bepaling opgenomen voor het vullen van ladingstanks. In ADN 1.4.3.3. x. is een gelijke bepaling opgenomen voor het storten in schepen van los gestorte gevaarlijke goederen.

De verantwoordelijkheden voor de walinstallatie in het geval van het **lossen** van het schip is neergelegd in ADN 1.4.3.7. In ADN 1.4.3.7. is in analogie zoals hierboven is aangegeven ook onderscheid gemaakt tussen het lossen van (o.a.) (tank)containers met gevaarlijke stoffen, ladingstanks en los gestorte gevaarlijke goederen.

T.a.v. het lossen van ladingstank (ADN 1.4.3.7.1 h) en los gestorte gevaarlijke goederen (ADN 1.4.3.7.1. n).

Ook de geadresseerde heeft een verplichting t.a.v. het voorzien invluchtwegen. In ADN 1.4.2.3.1 is hierover opgenomen:

“1.4.2.3.1 d. d) waarborgen dat zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig zijn om het schip, in noodgevallen, te verlaten;”

2013: Verantwoordelijkheid vervoerder

Voor de vervoerder zijn geen specifieke verplichtingen opgenomen voor het verschaffen van vluchtwegen (ADN 1.4.2.2.1).

2013: Vluchtwegen - nadere invulling

In het ADN 2013 is geen nadere uitwerking opgenomen waaruit de vluchtwegen dan bestaan. Dit heeft tot gevolg dat de bestaande passages in de verschillende landen op een verschillende wijze zijn uitgewerkt. In de Controlelijst van ADN 8.6.3. is onder punt 4 wel een controle opgenomen over de aanwezigheid van vluchtwegen.

2015: Vluchtwegen - nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling

In het ADN 2015 veranderen diverse zaken. Allereerst worden de vluchtwegen nu een gedeelde verantwoordelijkheid van landinstallatie en de vervoerder. De landinstallatie wordt verantwoordelijk voor minimaal één vluchtweg. Bij de vervoerder komt de verantwoordelijkheid te voorzien in een

tweede vluchtweg indien de landzijde daarin niet voorziet. Hierna volgt de nieuwe (Engelse) tekst van een aantal relevante ADN-randnummers.

Er wordt de volgende wijziging in ADN 1.4.2.2.1 (d) aangebracht:

"1.4.2.2.1 (d) ascertain that a second means of evacuation in the event of an emergency from the vessel side is available, when the landside installation is not equipped with a second necessary means of evacuation.

NOTE: Before loading and unloading, the carrier shall consult the administration of the landside installation on the availability of means of evacuation "

De verplichtingen voor de "Belader" zijn gewijzigd. Het bestaande randnummer ADN 1.4.3.1.1 f. wordt gewijzigd in:

"1.4.3.1.1 (f) He shall ascertain that the landside installation is equipped with one or two means of evacuation from the vessel in the event of an emergency."

Het randnummer ADN 1.4.3.3.q voor de "Vuller" (ladingtanks) worden gewijzigd in:

"1.4.3.3 (q) He shall ascertain that the landside installation is equipped with one or two means of evacuation from the vessel in the event of an emergency."

Het randnummer ADN 1.4.3.3 x voor de "Vuller" (los gestorte gevaarlijke goederen) wordt gewijzigd in: *"1.4.3.3 (x) He shall ascertain that the landside installation is equipped with one or two means of evacuation from the vessel in the event of an emergency."*

Voor het **lossen** van het schip worden de voorschriften voor de "Losser" (ADN 1.4.3.7.1 h.) gewijzigd in: *"1.4.3.7.1 Insert a new (g) before the title "Additional obligations concerning the unloading of cargo tanks" to read as follows: "(g) Ascertain that the landside installation is equipped with one or two means of evacuation from the vessel in the event of an emergency."*

The existing (g) becomes (h).

1.4.3.7.1 Delete existing (h) and (n) and the title "Additional obligations concerning the bulk unloading of dangerous solids in vessels"."

2015: Vluchtwegen - nadere uitwerking

Daarnaast zijn de vluchtwegen die geschikt zijn nader uitgewerkt. De geschikte alternatieve vluchtwegen zijn uitgewerkt en worden opgenomen in ADN 7.1.4.77 (droge ladingschepen) en ADN 7.2.4.77 (tankschepen). In deze nieuwe randnummers staan de vluchtwegen aangegeven die kunnen worden gebruikt. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de klasse van de stof (en daarmee de gevaren) die wordt vervoerd.

Meestal bestaan de geschikte vluchtwegen uit een combinatie, maar soms is ook één vluchtweg voldoende, bijvoorbeeld bij de vluchtwegen voor tankschepen, ADN 7.2.4.77, nr. 14.

In ADN 1.2.1 "Definities" zijn definities van de verschillende vluchtwegen opgenomen. Over het gebruik van de bijboot ("Life boat / ship's boat") is discussie geweest, maar besloten is deze als vluchtweg op te nemen. In de ADN-vergadering van januari 2014 is besloten om i.p.v. de veronderstelde "waterscreen" bij een "safe area" ook een "waterspray" te kunnen gebruiken. Hiertoe zal er in ADN 1.2.1 een definitie worden opgenomen. Indien het bestaande watersproeisysteem hieraan voldoet, is er geen additioneel systeem noodzakelijk.

Doel van de voorschriften is om binnen een flexibel systeem van opties een basisveiligheid voor de bemanning te garanderen. De flexibiliteit biedt de mogelijkheid om de vluchtwegen af te stemmen op de lokale situatie.