



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG
(ADN-SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(20. Tagung, Genf, 23. bis 27. Januar 2012)

PROTOKOLL ÜBER DIE ZWANZIGSTE SITZUNG DER GEMEINSAMEN
EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE
INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF
BINNENWASSERSTRASSEN BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN-
SICHERHEITSAUSSCHUSS)*
(Genf, 23. bis 27. Januar 2012)

* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42 verteilt.

Inhaltsverzeichnis

	<i>Absatz</i>	<i>Seite</i>
I. Teilnehmer	1	4
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)	2	4
III. Wahl des Büros (TOP 2)	3	4
IV. Stand des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 3).....	4	4
V. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 4)	5–47	5
A. Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung	5–9	5
B. Weitere Vorschläge	10–47	5
1. Sprache des Abdrucks des ADN und der beigefügten Verordnung an Bord	10	5
2. Änderungen von Verweisen auf internationale Vorschriften	11	5
3. Sprachliche Änderungen	12–13	6
4. Tabelle C, UN-Nr. 1005, AMMONIAK, WASSERFREI.....	14	6
5. Tabelle C, UN-Nr. 1708, Korrektur	15	6
6. Schläuche und Schlauchleitungen	16	6
7. Auslegung des Unterabschnitts 9.3.2.15	17–18	6
8. Pflichten der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften	19	6
9. Korrektur des Abschnitts 5.4.1.1.3 und der Sondervorschrift 650 e)	20	7
10. Stabilität von Binnentankschiffen zur Beförderung gefährlicher Güter .	21–30	7
11. Lüftungsanforderungen	31–32	8
12. Bericht über die vierte Sitzung der Informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“	33–35	8
13. Absetzung einer empfohlenen Klassifikationsgesellschaft durch den Verwaltungsausschuss (Abs. 1.15.2.5 bis 1.15.2.7)	36	9
14. Änderung des Absatzes 2.2.2.2	37	9
15. Kontrollliste.....	38–39	9
16. Explosionsschutz auf Tankschiffen	40	9
17. Evakuierungsmittel.....	41–42	9
18. Metalltafel mit Kopie des Zulassungszeugnisses (Unterabschnitte 8.1.2.6 und 8.1.2.7)	43	10
19. Standards	44–45	10
20. Beförderung von Pentan, Oktan, Hexan-Isomeren, ausgenommen n-Isomere, in Tankschiffen.....	46–47	10

VI.	Fragenkatalog (TOP 5).....	48–51	10
VII.	Fragen zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften (TOP 6).....	52–54	11
	A. Liste der anerkannten Klassifikationsgesellschaften	52	11
	B. Bericht über die Sitzung der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften (Brüssel, 29. September 2011).....	53–54	11
VIII.	Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten (TOP 7).....	55–58	11
	A. Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für Binnenschiffe.....	55–56	11
	B. Abweichende Regelung für die Beförderung schwerer Heizöle	57	12
	C. Ausnahmegenehmigung für die Beförderung von UN-Nr. 1972.....	58	12
IX.	Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 8).....	59–62	12
	A. Arbeitsprogramm.....	59	12
	B. ECE-Roadmap zur Förderung intelligenter Verkehrssysteme	60–61	12
	C. Sitzungsplan.....	62	12
X.	Verschiedenes (TOP 9)	63–65	13
	A. Informationsaustausch über die Umsetzung der Absätze 7.1.5.4.3 und 7.1.5.4.3 (Liegeplatzabstände).....	63–64	13
	B. Antrag auf beratenden Status	65	13
XI.	Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 10).....	66	13
Anlagen			
I.	Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen.....		14
II.	Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen.....		27

I. Teilnehmer

1. Die Gemeinsame Expertentagung für die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung (ADN-Sicherheitsausschuss) hat vom 23. bis 27. Januar 2012 in Genf ihre zwanzigste Sitzung abgehalten. An dieser Sitzung nahmen Vertreter folgender Staaten teil: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Niederlande, Österreich, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Slowakei und Ukraine. Auch ein Vertreter der Europäischen Union nahm teil. Folgende zwischenstaatliche Organisationen waren vertreten: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und Donaukommission. Ebenfalls vertreten waren folgende regierungsunabhängige Verbände: Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU), Europäischer Rat der chemischen Industrieverbände (CEFIC), Verband der Europäischen Mineralölwirtschaft (EUROPIA), European River-Sea Transport Union (ERSTU), Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA), Internationaler Verband der Klassifikationsgesellschaften (IACS) und Internationaler Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA). Gemäß einem in der neunzehnten Sitzung des Ausschusses gefassten Beschlusses (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, Abs. 48) nahmen ferner Vertreter der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften teil.

II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/41 und Add.1

Informelle Dokumente: INF.26 (Sekretariat)

2. Der Sicherheitsausschuss genehmigte die vom Sekretariat vorbereitete Tagesordnung in der durch das informelle Dokument INF.26 zur Berücksichtigung der informellen Dokumente INF.1 bis INF.45 geänderten Fassung.

III. Wahl des Büros (TOP 2)

3. Auf Vorschlag des Vertreters der Niederlande wurden Herr H. Rein (Deutschland) und Herr B. Birkhuber (Österreich) zum Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Vorsitzenden für die Sitzungsperiode 2012 gewählt.

IV. Stand des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 3)

4. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Tschechische Republik seit der letzten Sitzung dem ADN beigetreten sei, womit die Anzahl der Vertragsparteien nunmehr siebzehn beträgt (Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Slowakei, Tschechische Republik, Ukraine und Ungarn).

V. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 4)

A. Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 und Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1
ECE/TRANS/WP.15/212

Informelle Dokumente: INF.13 (Sekretariat)
INF.14 (Sekretariat)
INF.16 (EBU)
INF.35 (Sekretariat)
INF.36 (Sekretariat)

5. Der Sicherheitsausschuss bestätigte die bereits angenommenen Änderungen (INF.14) und nahm einige Korrekturen (INF.16 and INF.36) und Änderungen in Unterabschnitt 7.2.4.40 und Absatz 9.3.X.40.1 vor (siehe Anlage I).

6. Der Sicherheitsausschuss nahm ferner auf der Grundlage des informellen Dokuments INF.13 und unter Vornahme einiger Korrekturen die Änderungsvorschläge der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung an. Dabei berücksichtigte er, soweit erforderlich, die von der Arbeitsgruppe WP.15 vorgenommenen Änderungen (siehe Anlage I).

7. Der Sicherheitsausschuss stellte fest (INF.35), dass die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in das RID/ADR/ADN Vorschriften für die Beförderung flexibler Schüttgut-Container aufzunehmen beabsichtige, um die neuen UN-Empfehlungen umzusetzen, die den Einsatz solcher Container erlauben. Er stellte ferner fest, dass die betreffenden Vorschriften in Verbindung mit bestimmten Bedingungen für die Stauung in Laderäumen in den IMDG-Code für den Seeverkehr aufgenommen worden seien, allerdings unter der Auflage, dass sie sich nicht in Fahrzeugen, Wagen oder Containern abgestellt sind.

8. Des Weiteren wurde festgestellt, dass die Arbeitsgruppe WP.15 und der RID-Fachausschuss beschlossen hätten, in das ADR und das RID vorläufig keine Vorschriften aufzunehmen, die solche Beförderungen erlauben.

9. Der Vorsitzende fragte, ob es gegen die Aufnahme der Textentwürfe der Gemeinsamen Tagung, die gegebenenfalls von Maßnahmen wie im Seeverkehr flankiert werden könnten, Einwände gebe. Da eine der Delegationen Einspruch erhob und sich keine der Delegationen für die Aufnahme solcher Vorschriften aussprach, wird die Beförderung flexibler Schüttgut-Container in der Binnenschifffahrt nach dem ADN 2013 nicht zugelassen sein.

B. Weitere Vorschläge

1. Sprache des Abdrucks des ADN und der beigefügten Verordnung an Bord

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/1 (Österreich)

10. Der Änderungsvorschlag zu Unterabschnitt 8.1.2.8 wurde angenommen (siehe Anlage I).

2. Änderungen von Verweisen auf internationale Vorschriften

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2 (Frankreich)

Informelles Dokument: INF.41 (Sekretariat)

11. Der Vorschlag, die Verweise auf den „BC-Code“ der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) durch entsprechende Verweise auf den „IMSBC Code“ der IMO zu ersetzen, wurde angenommen (siehe Anlage I).

3. Sprachliche Änderungen

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/3 (Frankreich)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/4 (Frankreich)

12. Der Änderungsvorschlag zur erläuternden Bemerkung zu Spalte 8 der Tabelle A (französische Fassung des Abschnitts 3.2.1) wurde angenommen (siehe Anlage I).

13. Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Änderungen bezüglich der Verwendung des Ausdrucks „Ladetankzustand“ wurde der Vertreter von Frankreich gebeten, für die nächste Sitzung einen detaillierteren Vorschlag zu erarbeiten.

4. Tabelle C, UN-Nr. 1005, AMMONIAK, WASSERFREI

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/11 (CEFIC)

Informelles Dokument: INF.33 (CEFIC)

14. Der Vorschlag, „+N1“ in Spalte 5 aufzunehmen, wurde angenommen (siehe Anlage I). Der Vorschlag, Gefahr „2.1“ zu streichen, wurde aufgrund der nach Tabelle A geltenden Sondervorschrift 23, die auf eine Etzündungsgefahr hinweist, nicht angenommen.

5. Tabelle C, UN-Nr. 1708, Korrektur

Informelles Dokument: INF.34 (CEFIC)

15. Die Änderungsvorschläge zu Spalte 5 für ortho- und meta-Isomere von flüssigem Toluidin wurden angenommen (siehe Anlage I).

6. Schläuche und Schlauchleitungen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 (EBU)

16. Der Sicherheitsausschuss nahm die Vorschläge der EBU mit einigen Änderungen an den einzelnen Sprachfassungen an (siehe Anlage I). Das Sekretariat wurde gebeten, die englische, französische und russische Fassung der beigefügten Verordnung vollständig auf terminologische Kohärenz zu prüfen und die notwendigen Korrekturen vorzunehmen.

7. Auslegung des Unterabschnitts 9.3.2.15

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/7
(Empfohlene Klassifikationsgesellschaften)

17. Der Sicherheitsausschuss billigte die vorgeschlagene Auslegung des Unterabschnitts 9.3.2.15 und die Methode zur Berechnung des Schadens an einer Schiffseite. Differenzen zeigten sich jedoch in der Frage, ob diese Auslegung genügt oder ob sie durch Änderungen des Unterabschnitts 9.3.2.15 konkretisiert werden sollte.

18. Die empfohlenen Klassifikationsgesellschaften wurden aufgefordert, diese Frage zu prüfen und in der nächsten Sitzung einen Lösungsvorschlag zu unterbreiten, der entweder eine Änderung des Unterabschnitts 9.3.2.15 oder eine irgendwie geartete Veröffentlichung der Auslegung vorsieht.

8. Pflichten der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/9
(Empfohlene Klassifikationsgesellschaften)

19. Der Änderungsvorschlag zu Abschnitt 1.15.4 wurde mit einer Korrektur an der deutschen Fassung des Unterabschnitts 1.15.4.3 angenommen (siehe Anlage I).

9. Korrektur des Abschnitts 5.4.1.1.3 und der Sondervorschrift 650 e)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/12 (CEFIC)

20. Der Sicherheitsausschuss war sich darin einig, dass in den Beispielen des ADN nicht auf die ADR-Tunnelbeschränkungs-codes verwiesen werden müsse, und nahm die Vorschläge zur Korrektur der französischen und deutschen Fassung daher an (siehe Anlage I).

10. Stabilität von Binnentankschiffen zur Beförderung gefährlicher Güter

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 (Deutschland)

Informelle Dokumente: INF.21 (Empfohlene Klassifikationsgesellschaften)
INF.23 (Schweiz)
INF.29 (EBU)
INF.43 (Sekretariat)

21. Der Vorschlag Deutschlands zielt darauf ab, aus der Havarie des Tankmotorschiffs „Waldhof“ im Januar 2011 auf dem Rhein Lehren zu ziehen und die beigefügte Verordnung zu ändern, um die Sicherheit zu verbessern und weitere solche Unfälle zu verhindern. Er wurde als Ergebnis dreier Treffen einer informellen Arbeitsgruppe erstellt, an der auch Vertreter der Vertragsstaaten des ADN und der entsprechenden Sektoren des Gewerbes beteiligt waren. Die Schlussfolgerung lautete, dass die Verordnung in drei Bereichen geändert werden sollte:

- Ausbildung der Besatzungsmitglieder in Fragen zur Stabilität von Binnenschiffen;
- Handhabung der von den Klassifikationsgesellschaften ausgestellten Liste von Stoffen, die zur Beförderung in Binnentankschiffen zugelassen sind;
- Stabilitätsunterlagen.

22. Der Sicherheitsausschuss nahm daher auf der Grundlage der folgenden Grundsätze Änderungsanträge zu der beigefügten Verordnung an (siehe Anlage I).

Ausbildung der Besatzungsmitglieder

23. Mindestens einer der Schiffsführer eines Trockengüter- oder Tankschiffs muss Sachkundiger nach den in Kapitel 8.2 für den beförderten Ladungstyp festgelegten Anforderungen sein. Dieser Schiffsführer sollte in den Unterlagen an Bord als „hauptverantwortlicher Schiffsführer“ bezeichnet werden. Geschieht dies nicht, so müssen alle Schiffsführer Sachkundige sein.

24. Die derzeitigen Ausbildungsprogramme werden durch Stabilitätskurse ergänzt. Der Vertreter der Slowakei wies darauf hin, dass die Schiffsführer auf der Donau in Stabilitätsfragen (unabhängig von den beförderten Gütern) bereits ausgebildet würden, und erklärte, dass Überschneidungen bei der Ausbildung und den Prüfungen vermieden werden sollten.

25. Es sollten folgende Übergangsfristen vorgesehen werden: zwei Jahre (2013–2014), um den Schulungsveranstaltern und Behörden Zeit für die Festlegung der Ausbildungsprogramme und Prüfungen zu gewähren, und fünf Jahre (2015–2019), damit die Schiffsführer im Rahmen der Erstausbildung oder eines Auffrischkurses Bescheinigungen über eine Stabilitätsausbildung erwerben können.

Handhabung der Stoffliste

26. Der Vertreter der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften erklärte, dass es aufgrund der häufigen Änderungen der Stoffliste in Tabelle C schwierig sei, alle zwei Jahre eine aktualisierte Liste aller Stoffe bereitzustellen, die ein Schiff unter Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft befördern darf, vor allem wenn auch die Festigkeits- und Stabilitätskriterien und die Kompatibilität des Stoffes mit den Werkstoffen berücksichtigt werden müsse. Er schlug vor, dass die Schiffseigner für die Verwaltung dieser Liste künftig nur in Bezug auf die tatsächlich oder potentiell von ihnen beförderten Stoffe verantwortlich sein sollten.

27. Der Sicherheitsausschuss akzeptierte die Idee, die Verantwortung für die Verwaltung der Liste der zur Beförderung in Tankschiffen zugelassenen Stoffe zwischen den Klassifikationsgesellschaften und den Schiffseignern aufzuteilen, sofern sich die betroffenen Parteien auf entsprechende Verfahren verständigen können. Die zuständige Behörde benötige die Liste in Echtzeit und die Klassifikationsgesellschaften seien weiterhin für ihre Validierung zuständig.

28. Der Sicherheitsausschuss nahm einen Änderungsvorschlag zu Absatz 1.16.1.2.5 an (siehe Anlage I).

Anforderungen an die Stabilität von Tankschiffen

29. Der Sicherheitsausschuss nahm die vorgeschlagenen neuen Bestimmungen für

- die Behandlung von Ballastwasser;
- den Füllungsgrad bei Stoffen unterschiedlicher Dichte;
- den Nachweis der Intakstabilität (siehe Anlage I) an.

30. Es wurde festgestellt, dass für einige Schiffe bezüglich der Anwendung der Stabilitätsanforderungen bis 2044 Übergangsmaßnahmen gelten, weshalb sie von solchen neuen Maßnahmen grundsätzlich ausgenommen werden sollten. Es sollte jedoch geprüft werden, ob einige der neuen Maßnahmen trotzdem für sie gelten könnten.

11. Lüftungsanforderungen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/13 (EBU)

Informelles Dokument: INF.40 (EBU)

31. Die im informellen Dokument INF.40 enthaltenen Änderungsvorschläge zu Absatz 7.1.4.12.2 und der zusätzlichen Anforderung VE02 in Unterabschnitt 7.1.6.12 wurden von einigen Delegationen gebilligt, aber in der anschließenden Abstimmung nicht angenommen.

32. Der Vertreter Österreichs schlug vor, in der zusätzlichen Anforderung VE02 darauf hinzuweisen, dass bei der Beförderung von Containern in offenen Laderäumen eine Lüftung nur erforderlich sei, wenn es Grund zu der Annahme gebe, dass die Laderäume nicht frei von Gasen sind. Dieser Vorschlag wurde zur Abstimmung gestellt und angenommen (siehe Anlage I).

12. Bericht über die vierte Sitzung der Informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 (Deutschland)

Informelle Dokumente: INF.27 (EBU)
INF.32 (Deutschland)

33. Die Vorschläge der Informellen Arbeitsgruppe zu den Tabellen A und C wurden angenommen (siehe Anlage I).

34. Der Sicherheitsausschuss billigte die Empfehlung der Arbeitsgruppe, dass umweltgefährdende Stoffe der Gruppe N1 wie schweres Heizöl in Tankschiffen des Typs C befördert werden müssen, wenn der Dampfdruck bei 50°C 1 kPa erreicht oder übersteigt, und in geschlossenen Doppelhüllenschiffen des Typs N befördert werden können, wenn der Druck weniger als 1 kPa beträgt. Das Entscheidungsdiagramm in Abschnitt 3.2.3 wurde entsprechend geändert (siehe Anlage I). Die von der EBU vorgeschlagene Übergangsmaßnahme wurde für unnötig befunden.

35. Es wurde beschlossen, dass auch darauf hingewiesen werden sollte, dass Gassammelleitungen an Bord nicht erhitzt werden sollten, wenn sie nicht an Gassammelleitungen an Land angeschlossen werden können (siehe Anlage I).

13. Absetzung einer empfohlenen Klassifikationsgesellschaft durch den Verwaltungsausschuss (Abs. 1.15.2.5 bis 1.15.2.7)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/8 (Empfohlene Klassifikationsgesellschaften)

Informelles Dokument: INF.39 (Sekretariat)

36. Der Sicherheitsausschuss nahm die Änderungsvorschläge zu den Unterabschnitten 1.15.2.6 und 1.15.2.7 in der während der Sitzung abgeänderten Form (INF.39) an (siehe Anlage I).

14. Änderung des Absatzes 2.2.2.2

Informelles Dokument: INF.9 (Niederlande)

37. Der Änderungsvorschlag wurde angenommen (siehe Anlage I).

15. Kontrollliste

Informelles Dokument: INF.10 (Donaukommission)

38. Im Nachgang zu den Diskussionen, die in der letzten Sitzung über den österreichischen Vorschlag ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/40 (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, Abs. 25-26) stattgefunden hatten, nahm der Sicherheitsausschuss das Angebot der Donaukommission, am Nachmittag des 16. und am Vormittag des 17. April 2012 in den Räumlichkeiten der Donaukommission eine informelle Arbeitsgruppensitzung abzuhalten, an. Die Donaukommission und der Vertreter Österreichs werden ausloten, welche Vorkehrungen zu treffen sind, damit die Sitzung ins Deutsche, Französische und Russische gedolmetscht werden kann.

39. Der Vertreter Österreichs forderte alle Delegationen, die noch keine schriftlichen Anmerkungen zu dem Vorschlag gemacht hatten, auf, dies zu tun.

16. Explosionsschutz auf Tankschiffen

Informelles Dokument: INF.12 (Deutschland und Niederlande)

40. Die deutsche Regierung wird eine informelle Arbeitsgruppensitzung organisieren, um einen Vorschlag zur Verbesserung der Verhütung von Unfällen im Zusammenhang mit Explosionen auf Tankschiffen zu erarbeiten.

17. Evakuierungsmittel

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 (Niederlande)

Informelle Dokumente: INF.20 (Schweiz)
INF.28 (EBU)
INF.31 (Niederlande)

41. Der Sicherheitsausschuss nahm, die Änderungsvorschläge in Dokument INF.31 im Hinblick auf ein Inkrafttreten am 1. Januar 2015 mit einer Reihe von Änderungen und unter Hinzufügung der in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 wiedergegebenen Änderungsvorschläge und Erläuterungen zu Teil 8 Abschnitt 8.6.3 Frage 4 an (siehe Anlage II).

42. Die Informelle Arbeitsgruppe „Evakuierungsmittel“ wurde gebeten, für die Definitionen von „Schutzzone“, „Zufluchtsort“ und „Druckwasserschirm“ detailliertere Vorschriften zu erarbeiten und eine Bestimmung vorzuschlagen, die klarstellt, dass lokale Behörden das Recht haben, strengere Vorschriften zu erlassen.

18. Metalltafel mit Kopie des Zulassungszeugnisses (Unterabschnitte 8.1.2.6 und 8.1.2.7)

Informelles Dokument: INF.18 (Österreich)

43. Die Vorschläge zur Änderung der Unterabschnitte 8.1.2.6 und 8.1.2.7 zwecks Zulassung von Kunststofftafeln anstelle von Metalltafeln wurden mit einer zusätzlichen Änderung in Absatz 9.3.X.0.3 angenommen (siehe Anlage I).

19. Standards

Informelles Dokument: INF.30 (EBU)

44. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung einen Mechanismus zur Sicherstellung der Aktualisierung von Verweisen auf die in den gemeinsamen Anforderungen für die drei Verkehrsträger enthaltenen Normen eingerichtet habe. Die ZKR beabsichtigt ebenfalls einen umfassenden Mechanismus zur Überprüfung der Normenverweise in den verschiedenen Rheinschiffahrtsvorschriften einzuführen.

45. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Ansicht, dass auch für die Normenverweise in der dem ADN beigefügten Verordnung ein solcher Mechanismus eingerichtet werden sollte. Auf Einladung der deutschen Regierung wird eine informelle Arbeitsgruppe zusammentreten, um entsprechende Vorschläge zu erarbeiten.

20. Beförderung von Pentan-, Oktan-, Hexan-Isomeren, ausgenommen n-Isomere, in Tankschiffen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/10 (CEFIC)

46. Nach einer ersten Diskussion des Vorschlags regte der Vertreter des CEFIC an, für Isomere, ausgenommen n-Isomere, in Tabelle C besondere Eintragungen ähnlich den n.a.g.-Eintragungen vorzunehmen.

47. Der Sicherheitsausschuss beschloss, diesen Vorschlag zunächst von der Informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“ prüfen zu lassen.

VI. Fragenkatalog (TOP 5)

Informelle Dokumente: INF.9, INF.10 und INF.11 (Informelle Arbeitsgruppe „Fragenkatalog“) (in der neunzehnten Sitzung vorgelegt)
INF. 22 (Sekretariat)

48. Der Sicherheitsausschuss begrüßte den Beitrag der Donaukommission zur Übersetzung und Anpassung des ADN-Fragenkatalogs 2011 und bat das Sekretariat, die angepassten Dokumente auf seiner Website in allen vier Sprachen zur Verfügung zu stellen.

49. Er forderte die Delegationen auf, an den Sitzungen der Informellen Arbeitsgruppe aktiver teilzunehmen.

50. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass der Fragebogen zu den ADN-Schulungen und Prüfungen (INF.8 der neunzehnten Sitzung) vom UN-ECE-Sekretariat ins Englische und von der Donaukommission ins Russische übersetzt worden sei. Es sei den Mitgliedern des Sicherheitsausschusses im Oktober 2011 in allen Sprachen zugesandt worden.

51. Bisher hätten Belgien (INF.19 der neunzehnten Sitzung) und Serbien (INF.22 dieser Sitzung) geantwortet. Alle Regierungsdelegationen wurden gebeten, die erbetenen Informationen zu übermitteln.

VII. Fragen zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften (TOP 6)

A. Liste der anerkannten Klassifikationsgesellschaften

52. Seit der letzten Sitzung wurden von einigen Staaten Klassifikationsgesellschaften anerkannt: Österreich (Bureau Veritas), Slowakei (Russian Maritime Register of Shipping und Shipping Register of Ukraine) und Ukraine (Shipping Register of Ukraine). Die Liste der anerkannten Klassifikationsgesellschaften ist auf der Website des Sekretariats verfügbar (www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html).

B. Bericht über die Sitzung der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften (Brüssel, 29. September 2011)

Informelles Dokument: INF.6 (Empfohlene Klassifikationsgesellschaften)

53. Der Sicherheitsausschuss nahm den Bericht zur Kenntnis.

54. Zur Frage der Auslegung der Übergangsmaßnahmen, die für die höchste Einstufung durch eine Klassifikationsgesellschaft eine Übereinstimmung oder Gleichwertigkeit mit den Konstruktionsanforderungen verlangen (Punkt 6 d) des Berichts) (Absatz 1.6.7.2.2.2 und Tabelle in Unterabschnitt 1.6.7.3 in Verbindung mit Absatz 9.3.3.8.1), wies der Sicherheitsausschuss darauf hin, dass bei einem Schiff, das nicht unter Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft gebaut wurde, die Konstruktionsanforderungen für die höchste Einstufung dennoch als erfüllt angesehen werden könnten, wenn nachgewiesen werden könne, dass die technischen Vorschriften der dem ADN beigefügten Verordnung erfüllt sind. Diese Frage könne noch vertieft werden, sofern das Problem genauer dargelegt werde.

VIII. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten (TOP 7)

A. Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für Binnenschiffe

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/15 (Niederlande)

Informelle Dokumente: INF.1 to INF.5 (Niederlande)
INF.15 (ZKR)
INF.25 (Niederlande)
INF.38 (Niederlande)

55. Unter Berücksichtigung der Informationen zum Tankschiff „Argonon“ (insbesondere der Gefahrenbewertung im informellen Dokument INF.5 und der ZKR-Empfehlung auf Basis des Entwurfs des informellen Dokuments INF.15) und des Verfahrens nach Unterabschnitt 1.5.3.2 beschloss der Sicherheitsausschuss (mit vier Ja- und keiner Gegenstimme), beim Verwaltungsausschuss eine Entscheidung zu beantragen (siehe INF.25), die es der niederländischen Regierung gestattet, für das Tankschiff „Argonon“ eine Abweichung zu bewilligen, die diesem die versuchsweise Nutzung von LNG und Diesel als Treibstoff für die Beförderung gefährlicher Güter erlaubt.

56. Der Sicherheitsausschuss stimmte einer Erweiterung dieser Empfehlung auf andere Schiffe nicht zu, da für diese Schiffe noch keine ausführlichen Informationen vorlagen.

B. Abweichende Regelung für die Beförderung schwerer Heizöle

Informelles Dokument: INF.7 (Belgien)

57. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass Belgien, das noch keine ADN-Vertragspartei ist, die Beförderung schwerer Heizöle unter Auflagen, die im Rahmen einer Abweichung nach dem multilateralen Abkommen ADN/M002 festgelegt wurden, zugelassen habe.

C. Ausnahmegenehmigung für die Beförderung von UN-Nr. 1972

Informelles Dokument: INF.8 (Niederlande)

58. Der Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung wird in der nächsten Sitzung gestellt.

IX. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 8)

A. Arbeitsprogramm

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/2011/7 (Sekretariat)
ECE/TRANS/WP.15/2011/8 (Sekretariat)

59. Der Sicherheitsausschuss nahm die von der Arbeitsgruppe WP.15 angenommenen und dem Binnenverkehrsausschuss vorzulegenden Arbeitsprogrammentwürfe zur Kenntnis und billigte die seine Tätigkeiten betreffenden Abschnitte.

B. ECE-Roadmap zur Förderung intelligenter Verkehrssysteme

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2011/12 (Sekretariat)

60. Der Sicherheitsausschuss nahm den vom Sekretariat vorgeschlagenen Rahmen für die Erarbeitung einer Roadmap zur Förderung intelligenter Verkehrssysteme und insbesondere den Inhalt von Punkt 12 betreffend die Beförderung gefährlicher Güter zur Kenntnis.

61. Der Vorsitzende wies auf die Arbeiten der Informellen Arbeitsgruppe „Telematik“ der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung hin. Diese Arbeiten zeigten, dass der Einsatz von Telematik zur Verbesserung der Sicherheit beitragen könnte, die Einführung wirksamer Systeme auf Ebene aller Staaten, die Vertragsparteien des RID, ADR oder ADN sind, jedoch etwas Zeit in Anspruch nehmen werde. Er unterstrich ferner die Notwendigkeit zum Informationsaustausch mit anderen Nebenorganen des Binnenverkehrsausschusses, insbesondere der Gruppe SC.3, über die Entwicklung von Informationssystemen für die Binnenschifffahrt.

C. Sitzungsplan

62. Die nächste Sitzung wurde für den 27. bis 31. August 2012 anberaumt. Der Verwaltungsausschuss tritt voraussichtlich am Nachmittag des 31. August zusammen (der Beginn der Sitzung kann sich noch verschieben). Die Frist für die Einreichung von Dokumenten für diese Sitzungen endete am 1. Juni 2012.

X. Verschiedenes (TOP 9)

A. Informationsaustausch über die Umsetzung der Absätze 7.1.5.4.3 und 7.2.5.4.3 (Liegeplatzabstände)

Informelles Dokument: INF.11 (Deutschland)

63. Die Delegationen wurden aufgefordert, die erbetenen Informationen zu den Mindestabständen zwischen behördlich ausgewiesenen Liegeplätzen und in der Praxis errichteten Wohngebieten/Kunstbauten usw. in den verschiedenen Ländern zu übermitteln.

64. Der Vertreter der ZKR erklärte, dass für das Rheineinzugsgebiet derzeit eine Studie zu diesem Thema durchgeführt werde.

B. Antrag auf beratenden Status

Informelles Dokument: INF.17 (Sekretariat)

65. Der Sicherheitsausschuss stimmte dem Antrag von ERSTU auf Teilnahme an seinen Arbeiten mit beratendem Status zu.

XI. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 10)

66. Der Ausschuss genehmigte das Protokoll seiner zwanzigsten Sitzung und dessen Anlagen auf der Grundlage eines Sekretariatsentwurfs.

Anlage I

Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen

**Die Änderungen gemäß Dok. INF. 13
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1, wie geändert und ergänzt
durch Dok. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1, wie geändert durch
Dok. ECE/TRANS/WP.15/212, Anlage I) wurden mit folgenden
Änderungen angenommen:**

- 1.2.1 Folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:
„*CMNI*: Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der
Binnenschifffahrt (Budapest, 22. Juni 2001).“.
- 3.3 In Sondervorschrift 363 Absatz 1, „1.1.3.3.b“ ändern in: „1.1.3.3“).
- 5.5.3.7.1 „CMR/CIM“ ändern in: „CMR/CIM/CMNI“.

**Die Änderungen gemäß Dok. INF. 14 (Zusammenstellung von
Dok.CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/36 Anlage III,
Dok. CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/38, Anlage und
Dok. CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/40, Add I) wurden mit folgenden
Änderungen angenommen:**

CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/36, Anlage III

- 1.2.1 Die Begriffsbestimmung von „*Lade- und Löschleitungen*“ wie folgt geändert:
„*Lade- und Löschleitungen*: Alle Leitungen, in denen sich flüssige oder gasförmige Ladung
befinden kann, einschließlich aller Schläuche, Rohre, der zugehörigen Pumpen, Filter und
Absperrvorrichtungen.“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6, wie geändert)

CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/40/Add.1

1.6.7.4.2, Tabelle 2

Bei UN 3257 (für beide Eintragungen) und 3295 (N.A.G-Positionen.), in Spalte (20)
folgende Bemerkung am Ende hinzufügen: „* siehe 3.2.3.3“.

1.6.7.4.2, Tabelle 3

Bei UN 1202 (zweimal) und 1863, in Spalte (20) folgende Bemerkung am Ende
einfügen: „* siehe 3.2.3.3“.

(Referenz-Dokument: INF.36, wie geändert)

1.15.4 Wird wie folgt geändert:

„1.15.4.1 Die empfohlenen Klassifikationsgesellschaften verpflichten sich zur gegenseitigen Zusammenarbeit, um so die Gleichwertigkeit der Sicherheit ihrer technischen Normen, die für die Umsetzung der Bestimmungen der vorliegenden Vereinbarung relevant sind, zu garantieren

1.15.4.2 Sie führen mindestens einmal jährlich in einer gemeinsamen Sitzung einen Erfahrungsaustausch durch. Sie berichten jährlich an den Sicherheitsausschuss. Das Sekretariat des Sicherheitsausschusses ist über diese Sitzungen zu informieren. Den Vertragsparteien ist die Gelegenheit zur Teilnahme als Beobachter zu geben.

1.15.4.3 Die empfohlenen Klassifikationsgesellschaften verpflichten sich, vorhandene und zukünftige Bestimmungen des Übereinkommens anzuwenden, und die Fristen ihres Inkrafttretens zu berücksichtigen. Die empfohlenen Klassifikationsgesellschaften erteilen zu ihren technischen Vorschriften der zuständigen Behörde auf Nachfrage alle sachdienlichen Auskünfte.“

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/9)

3.2.3 Tabelle C

In den neuen Eintragungen für UN 1010, 1011 und 1969, in Spalte (8), „13“ ändern in: „1“. In Spalte (9), einfügen: „3“.

(Referenz-Dokument: INF.16)

UN 1153, Spalte (16), „II B⁴⁾“ ändern in: „II B“.

UN 2057 (für beide Eintragungen), Spalte (5), nach „3“ einfügen: „+N3“.

UN 2383, Spalte (5), nach „3+8“ einfügen: „+N3“.

UN 2430 *Betrifft nicht die deutsche Fassung.*

(Referenz-Dokument: INF.36)

UN 2920 „DIDECYLDIMETHYL“ ändern in: „DODECYLDIMETHYL“

3.3 In der neuen Sondervorschrift 658 b), „Wagen/Fahrzeug“ ändern in: „Wagen oder Fahrzeug“.

7.2.4.40 wird wie folgt gefasst:

„7.2.4.40 Feuerlöscheinrichtungen

Während des Ladens oder Löschens müssen auf Deck im Bereich der Ladung die Feuerlöscheinrichtungen, die Feuerlöschleitung mit Wasserentnahmeanschlüssen einschließlich Anschlussstücken und Strahl-/Sprührohren oder Schlauchleitungen einschließlich Anschlussstücken und Strahl-/Sprührohren in Bereitschaft gehalten werden.

Die Feuerlöschleitungen und Wasserentnahmeanschlüsse müssen vor dem Einfrieren geschützt werden.“

9.3.X.40.1 „Schläuche“ ändern in: „ Schlauchleitungen“. Am Ende folgenden Text einfügen:

„- Die Wasserversorgungsanlage muss vom Steuerstand und von Deck aus in Betrieb gesetzt werden können.

- Die Feuerlöschleitungen und Wasserentnahmeanschlüsse müssen vor dem Einfrieren geschützt werden.“

Dok. CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/5 wurde mit folgenden Änderungen angenommen:

Kapitel 3.2

Tabelle A

Bei UN 2381, hinzufügen „T“ in Spalte (8).

Folgeänderungen in Tabelle C:

Bei UN 2381 in Spalte (3b), „F1“ ändern in: „FT1“, in Spalte (5), einfügen „+ 6.1“ nach „3“, in Spalte (18), „PP, EX, A“ ändern in: „PP, EP, EX, TOX, A“ und in Spalte (19), „1“ ändern in: „2“.

Tabelle C

Bei der neuen Eintragung UN 3082, in Spalte (5), „9+N1 (+CMR, F oder S“ ändern in: „9+CMR (N1, N2, F oder S)“.

Folgende neue **Bem.** am Ende der neuen Bemerkung in Spalte (20) einfügen: *„**Bem.** Wenn die schiffsseitige Gassammelleitung nicht mit einer landseitigen Gasrückführ- oder Gaspendelleitung verbunden ist, ist eine Beheizung der schiffsseitigen Gassammelleitung nicht zulässig.“*

(Referenz-Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/5 und INF.32, wie geändert)

Weitere Änderungen

Teil 1

Kapitel 1.2

1.2.1 In der Begriffsbestimmung „Internationale Regelung“, nach „IMDG-Code“ ergänzen: „IMSBC-Code“. 1.2.1 Die Begriffsbestimmung „**BC-Code**“ streichen.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/2)

1.2.1 Folgende neue Begriffsbestimmungen einfügen:

„*IMSBC-Code:*

Der internationale Code für die Beförderung von Schüttgut über See der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/2)

„*Ladungsrechner:*

Ein System, welches aus einem Rechner (Hardware) und einem Programm (Software) besteht. Es bietet die Möglichkeit festzustellen, ob in jedem Ballast- und/oder Beladungsfall

- die zulässigen Spannungen in Bezug auf die Längsfestigkeit und die größte Einsenkung nicht überschritten werden und
- die Stabilität des Schiffes den Anforderungen, die für dieses Schiff gelten, entspricht. Hierfür sind die Intakstabilität und die Leckstabilität zu berechnen.“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14, wie geändert)

„*Schlaucharmatur:*

Schlaucharmaturen sind Anschluss- und Verbindungselemente von Schläuchen.“.

„Schlauch:

Schläuche sind flexible rohrförmige Halbzeuge aus Elastomeren, Thermoplasten oder rostfreiem Stahl, die aus einer oder mehreren Schichten und Einlagen aufgebaut sind.“

„Schlauchleitungen:

Schlauchleitungen sind Schläuche, die beidseitig in Schlaucharmaturen eingebunden oder eingeschweißt sind; eingebundene Schlaucharmaturen dürfen sich nur mit einem Werkzeug lösen lassen.“

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6, wie geändert)

Kapitel 1.4

1.4.2.2.1 Folgenden neuen Absatz j) einfügen:

„j) dafür zu sorgen, dass die Schiffsstoffliste gemäß Absatz 1.16.1.2.5 fristgerecht den relevanten Änderungen in Kapitel 3.2. Tabelle C angepasst wird.“

Kapitel 1.6

1.6.7.2.2.2 In der Tabelle folgende neue Eintragungen einfügen:

„7.2.3.20.1	Einrichtung von Niveau-Anzeigegeräten für Ballasttanks/-zellen	N.E.U., Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2012 für Doppelhüllen-Tankschiffe des Typs C, G und N“.
-------------	--	---

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14, wie geändert)

„8.1.6.2	Schlauchleitungen	Schlauchleitungen, die den vorhergehenden Normen EN 12115:1999, EN 13765:2003 oder EN ISO 10380:2003 entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2018 weiter verwendet werden“.
----------	-------------------	--

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/16, wie geändert)

1.6.7.2.4 Folgende neue Übergangsbestimmung einfügen:

„1.6.7.2.4 Die Absätze 9.3.1.13.3, 9.3.2.13.3, 9.3.3.13.3 dürfen bis zum 31. Dezember 2014 in der am 31. Dezember 2012 geltenden Fassung angewandt werden.“

Folgende neue Übergangsbestimmung einfügen:

„1.6.8 Übergangsbestimmungen betreffend die Ausbildung der Besatzung

„Die Vorschriften gemäß den Unterabschnitten 7.1.3.15, 7.2.3.15, 8.2.2.3, 8.2.2.4 und 8.2.2.5 betreffend den Sachkundigen an Bord können noch bis zum 31. Dezember 2014 in der am 31. Dezember 2012 geltenden Fassung angewandt werden. Hauptverantwortliche Schiffsführer und Verantwortliche für das Laden und Entladen eines Schubleichters müssen bis spätestens 31. Dezember 2019 über eine Sachkundebescheinigung mit dem Eintrag: „Der Inhaber dieser Bescheinigung hat acht Unterrichtseinheiten Stabilitätsausbildung teilgenommen.“ verfügen.

Voraussetzung für diesen Eintrag ist die Teilnahme an einem Basiskurs nach den ab 1. Januar 2013 geltenden Vorschriften oder die einmalige Teilnahme an einem Wiederholungskurs zum Basiskurs, der abweichend von 8.2.2.5 24 Unterrichtseinheiten von 45 Minuten umfasst, wobei acht Unterrichtseinheiten für das Prüfungsziel „Stabilität“ verwendet werden.“

(Referenz-Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14 und INF.42, wie geändert)

Kapitel 1.15

Unterabschnitt 1.15.2.6 und der erste Absatz von Unterabschnitt 1.15.2.7 werden wie folgt geändert:

1.15.2.6 „Der Verwaltungsausschuss setzt hierzu einen neuen Sachverständigenausschuss nach dem Verfahren nach Unterabschnitt 1.15.2.2 ein, der ihm binnen sechs Monaten einen Bericht vorlegen muss. Die Klassifikationsgesellschaft wird vom Sachverständigenausschuss unterrichtet und aufgefordert, Stellung zu nehmen.

1.15.2.7 Der Verwaltungsausschuss kann bei Verstößen gegen die Bedingungen und Kriterien in Abschnitt 1.15.3 der Klassifikationsgesellschaft Gelegenheit geben, einen Plan zur Behebung der festgestellten Mängel und zur Verhinderung ihres erneuten Auftretens innerhalb von sechs Monaten vorzulegen, oder nach Artikel 17 Absatz 7 Buchstabe c des ADN beschließen, den Namen der betreffenden Klassifikationsgesellschaft von der Liste der zur Anerkennung empfohlenen Klassifikationsgesellschaften zu streichen.“

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/8 wie geändert)

Kapitel 1.16

1.16.1.2.5 Wird wie folgt geändert:

„1.16.1.2.5 Für Tankschiffe muss das Zulassungszeugnis ergänzt werden durch eine Liste der im Tankschiff zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter, die von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft erstellt wird, die das Schiff klassifiziert hat (Schiffsstoffliste). Soweit es für eine sichere Beförderung erforderlich ist, muss sie für bestimmte gefährliche Güter Vorbehalte hinsichtlich

- der Kriterien in Bezug auf Schiffsfestigkeit und -stabilität oder
 - der Verträglichkeit der zugelassenen gefährlichen Güter mit allen Bauwerkstoffen des Schiffes einschließlich Einrichtung und Ausrüstung, die mit der Ladung in Berührung kommen,
- enthalten.

Die Schiffsstoffliste wird bei jeder Klassenerneuerung von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft auf der Basis der jeweils gültigen Fassung der beigefügten Verordnung erneuert. Die Klassifikationsgesellschaften informieren die Schiffseigner über die zwischenzeitlich erfolgten relevanten Änderungen in Kapitel 3.2, Tabelle C. Wenn diese Änderungen eine Aktualisierung der Schiffsstoffliste notwendig machen, beantragt der Schiffseigner diese bei der Klassifikationsgesellschaft. Diese Aktualisierung der Schiffsstoffliste hat innerhalb der in 1.6.1.1 genannten Frist zu erfolgen.

Die Schiffsstoffliste ist von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft innerhalb der in 1.6.1.1 genannten Frist insgesamt zu widerrufen, wenn in ihr aufgeführte Güter aufgrund von Änderungen dieser Verordnung oder aufgrund einer geänderten Klassifizierung nicht mehr in dem Schiff befördert werden dürfen.

Die anerkannte Klassifikationsgesellschaft übermittelt der für die Erteilung des Zulassungszeugnisses zuständigen Behörde unverzüglich eine Ausfertigung der Schiffsstoffliste und unterrichtet sie unverzüglich über Änderungen oder einen Widerruf.

Bem.: Bei einer Schiffsstoffliste in elektronischer Form, siehe 5.4.0.2.“

1.16.15.2 Wird wie folgt geändert:

„1.16.15.2 Die zuständigen Behörden haben von jedem Zulassungszeugnis, das sie erteilt haben, sowie von der zugehörigen von der Klassifikationsgesellschaft erstellten Schiffstoffliste und von allen Änderungen, Widerrufen, Neuerteilungen und Ungültigkeitserklärungen dieser Dokumente eine Ausfertigung aufzubewahren.“

(Referenz-Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14 und INF.43, wie geändert)

Teil 2

Kapitel 2.2

2.2.2.2.2 Der vierte Anstrich wird wie folgt gefasst:

„- tiefgekühlt verflüssigte Gase, die den Klassifizierungs-codes 3 A, 3 O oder 3 F nicht zugeordnet werden können, ausgenommen Stoffnummer 9000 AMMONIAK, WASSERFREI, TIEFGEKÜHLT des Klassifizierungs-codes 3 TC in Tankschiffen.“

(Referenz-Dokument: INF.9, wie geändert)

Teil 3

Kapitel 3.2

3.2.1

[Anm. des Sekretariats: Betrifft nicht die deutsche Fassung]

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/4)

3.2.3 In der erläuternden Bemerkung 12 k) zu Spalte (20) „Ladeschläuche“ ändern in: „Schlauchleitungen“.

3.2.3 In der erläuternden Bemerkung 33 f) 2 zu Spalte (20) „Schläuchen“ ändern in: „Schlauchleitungen“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6, wie geändert)

Tabelle C

Bei UN 1005, Spalte (5), „2.3+8+2.1“ ändern in: „2.3+8+2.1+N1“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/11)

Bei UN 1708 (o-TOLUIDIN), Spalte (5), „6.1+N1“ ändern in: „6.1+N1+CMR“.

Bei UN 1708 (m-TOLUIDIN), Spalte (5), „6.1+N1+CMR“ ändern in „6.1+N1“.

(Referenz-Dokument: INF.34)

Teil 4

Kapitel 4.1

4.1.3 Der erste Anstrich wird wie folgt gefasst:

„- Kapitel 4.3 des IMDG-Codes, ausgenommen BK3-Container; oder“.

(Referenz-Dokument: INF.35)

Teil 5

Kapitel 5.4

5.4.1.1.3 „(D/E)“ streichen (viermal).
(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/12)

Teil 7

Kapitel 7.1

7.1.3.15 erhält folgenden Wortlaut:

„7.1.3.15 **Sachkundiger an Bord**

Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern muss der hauptverantwortliche Schiffsführer zugleich Sachkundiger gemäß Unterabschnitt 8.2.1.2 sein.

Bem. Welches Mitglied der Schiffsbesatzung hauptverantwortlicher Schiffsführer ist, hat der Beförderer festzulegen und an Bord zu dokumentieren. Erfolgt keine Festlegung, so gilt die Anforderung für jeden Schiffsführer.

Abweichend davon ist es bei der Be- oder Entladung gefährlicher Güter in Schubleichter ausreichend, dass derjenige, der für die Be- und Entladung und für die Ballastierung des Schubleichters die Verantwortung trägt, über die geforderte Sachkunde nach 8.2.1.2 verfügt.“

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14, wie geändert)

7.1.4.14.6 „BC-Codes“ ändern in: „IMSBC-Codes“.

7.1.6.11 In ST01 „BC-Codes“ ändern in: „IMSBC-Codes“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/2)

7.1.6.11 In ST02, „Anhang D.4 des BC-Codes“ ändern in: „Unterabschnitt 38.2 des Handbuchs Prüfungen und Kriterien“.

(Referenz-Dokument: INF.41)

7.1.6.12 den folgenden Text nach dem existierenden Text für VE02 einfügen:

„Abweichend davon müssen auf Schiffen, welche gefährliche Güter nur in Containern in offenen Laderäumen befördern, diese Laderäume nur dann mit der vollen Leistung der Ventilatoren gelüftet werden, wenn ein Verdacht besteht, dass sie nicht frei von aus der Ladung herrührenden Gasen sind. Vor dem Löschen muss der Entlader über den Verdacht informiert werden.“

(Referenz-Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/13 und INF.40, wie geändert)

Kapitel 7.2

7.2.2.0.1 Die Bem. hinter 7.2.2.0.1 wird wie folgt gefasst:

„**Bem.** Die im Schiff zur Beförderung zugelassenen Stoffe sind in der von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft zu erstellenden Schiffsstoffliste aufgeführt (siehe 1.16.1.2.5).“

7.2.3.15 Der erste Absatz wird wie folgt geändert:

„7.2.3.15 Sachkundiger an Bord

„Bei der Beförderung von gefährlichen Stoffen muss der hauptverantwortliche Schiffsführer zugleich Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.2 sein. Zusätzlich muss er

- bei der Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 6 ein Tankschiff des Typs G vorgeschrieben ist, ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.5, und
- bei der Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 6 ein Tankschiff des Typs C vorgeschrieben ist, ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.7

sein.

Bem.: Welches Mitglied der Schiffsbesetzung hauptverantwortlicher Schiffsführer ist, hat der Beförderer festzulegen und an Bord zu dokumentieren. Erfolgt keine Festlegung, so gilt die Anforderung für jeden Schiffsführer.

Abweichend davon ist es bei der Be- oder Entladung gefährlicher Güter in Tankschubleichter ausreichend, dass derjenige, der für die Be- und Entladung und für die Ballastierung des Tankschubleichters die Verantwortung trägt, über die geforderte Sachkunde nach 8.2.1.2 verfügt.“.

7.2.3.20.1 Wird wie folgt gefasst:

„Kofferdämme und Aufstellungsräume, welche isolierte Ladetanks enthalten, dürfen nicht mit Wasser gefüllt werden. Wallgänge, Doppelböden und Aufstellungsräume, die keine isolierten Ladetanks enthalten, dürfen mit Ballastwasser gefüllt werden, wenn

- dies in der Intaktstabilitätsberechnung und der Leckstabilitätsberechnung mitberücksichtigt worden ist, und
- das Füllen in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 20 nicht verboten ist.

Wenn das Wasser in den Ballasttanks/-zellen dazu führt, dass das Schiff die Stabilitätskriterien nicht mehr erfüllt, müssen

- fest installierte Niveau-Anzeigergeräte zur Kontrolle verwendet werden, oder
- vor Abfahrt und täglich die Ballasttanks/-zellen auf ihren Füllstand hin kontrolliert werden.

Sind Niveau-Anzeigergeräte vorhanden, sind auch Teilfüllungen der Ballasttanks/-zellen zulässig, sonst dürfen diese nur vollgefüllt oder leer sein.“.

7.2.4.21.1 Wird wie folgt gefasst:

„Der in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 11 aufgeführte oder nach 7.2.4.21.3 umgerechnete Füllungsgrad für den einzelnen Ladetank darf nicht überschritten werden.“.

7.2.4.21.3 Wird wie folgt gefasst:

„Bei der Beförderung von Stoffen mit einer höheren als der im Zulassungszeugnis berücksichtigten relativen Dichte wird der maximal zulässige Füllungsgrad der Ladetanks mit nachstehender Formel bestimmt:

$$\text{maximal zulässiger Füllungsgrad (\%)} = a * 100/b$$

a = relative Dichte laut Zulassungszeugnis;

b = relative Dichte des Stoffes.

Der in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 11 genannte Füllungsgrad darf jedoch nicht überschritten werden.

Bem. Bei der Befüllung der Ladetanks sind darüber hinaus die Anforderungen an die Stabilität, die Längsfestigkeit und die größte Einsenkung des Schiffes zu beachten.“.

Teil 8

Kapitel 8.1

8.1.2.3.c) erhält folgenden Wortlaut:

„c) bei Schiffen, die den Bedingungen für die Lecksicherheit (siehe Unterabschnitt 9.3.1.15, 9.3.2.15 oder 9.3.3.15) entsprechen müssen,

- ein Lecksicherheitsplan;
- das Stabilitätshandbuch und den Beleg, dass der Ladungsrechner durch eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft genehmigt wurde.“.

8.1.2.3.g) erhält folgenden Wortlaut:

„g) die in Absatz 1.16.1.2.5 vorgeschriebene Schiffsstoffliste.“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14 wie geändert)

8.1.2.3 h) „Lade- und Löschschläuche“ ändern in „Schlauchleitungen für das Laden und Löschen“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6 wie geändert)

8.1.2.6 „Metalltafel“ ändern in: „Tafel“.

8.1.2.7 Im ersten Absatz „Metalltafel“ ändern in: „Tafel“. und „zweite Metalltafel“ ändern in „zweite Metall- oder Kunststofftafel“. Im letzten Absatz „Metalltafel“ ändern in: „Tafel“.

(Referenz-Dokument: INF.18)

8.1.2.8 erhält folgenden Wortlaut:

„8.1.2.8 Alle Dokumente sind in einer Sprache mitzuführen, die der Schiffsführer lesen und verstehen kann. Wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, müssen alle Dokumente mit Ausnahme des Abdrucks des ADN und der beigefügten Verordnung sowie jener, für die in dieser Verordnung eine besondere Sprachenregelung besteht, außerdem in Deutsch, Englisch oder Französisch mitgeführt werden, wenn die Vereinbarungen zwischen den von der Beförderung berührten Staaten nichts anderes vorschreiben.“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/1)

8.1.6.2 erhält folgenden Wortlaut:

„8.1.6.2 Schlauchleitungen

Die für das Laden und Löschen und die Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen und von Restladung benutzten Schlauchleitungen müssen der Norm EN 12115:2011-04 (Gummi- und Kunststoffschläuche und -schlauchleitungen für flüssige oder gasförmige Chemikalien – Spezifikation) oder EN 13765:2010-08 (Thermoplastische, mehrlagige (nicht vulkanisierte) Schläuche und Schlauchleitungen für die Förderung von Kohlenwasserstoffen, Lösungsmitteln und Chemikalien – Spezifikation) oder EN ISO 10380:2003-10 (Rohrleitungen – Gewellte Metallschläuche und Metallschlauchleitungen) entsprechen. Sie müssen mindestens einmal pro Jahr entsprechend den Angaben des jeweiligen Herstellers durch hierfür von der zuständigen Behörde zugelassene Personen nach Tabelle A.1 der Norm EN 12115:2011-04 oder Tabelle K.1 der Norm EN 13765:2010-08 oder Absatz 7 der Norm EN ISO 10380:2003-10 geprüft werden. Eine Bescheinigung über diese Prüfung muss sich an Bord befinden.“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6, wie geändert)

Kapitel 8.2

8.2.2.3.1.1 Am Ende folgenden Text hinzufügen:

„Stabilität:

- Stabilitätsrelevante Kennwerte,
- krängende Momente,
- Beispielrechnungen,
- Leckstabilität, Zwischenzustände und Endzustand der Flutung,
- Einfluss freier Oberflächen,
- Bewertung der Stabilität auf Basis bestehender Stabilitätskriterien (Verordnungstext),
- Bewertung der Intaktstabilität mit Hilfe der Hebelarmkurve,
- Anwendung von Ladungsrechnern,
- Verwenden von Ladungsrechnern,
- Anwendung des Stabilitätshandbuchs gemäß Absatz 9.3.x.13.3.“

8.2.2.4 „24 Unterrichtseinheiten“ ändern in: „32 Unterrichtseinheiten“ (zweimal) und „32 Unterrichtseinheiten,“ ändern in: „40 Unterrichtseinheiten.“

8.2.2.5 Im letzten Absatz „50 %“ ändern in: „30%“ und am Ende folgenden Satz hinzufügen: „Der Anteil der Stabilitätsausbildung am Wiederholungskurs zum Basiskurs muss mindestens zwei Unterrichtseinheiten betragen.“

Kapitel 8.6

8.6.1.1 Punkt 8 des Unterabschnitts 8.6.1.1 „Muster für das Zulassungszeugnis „Trockengüterschiffe““ wird wie folgt geändert:

„8. Das Schiff ist zur Beförderung von gefährlichen Gütern zugelassen auf Grund

- eigener Untersuchung vom^{a)} (Datum)
- des Untersuchungsberichts der anerkannten Klassifikationsgesellschaft^{a)} (Name der Klassifikationsgesellschaft) ... vom (Datum)
- des Untersuchungsberichts der anerkannten Untersuchungsstelle^{a)} (Name der Untersuchungsstelle) vom (Datum).“

8.6.1.3 Punkt 15 des Unterabschnitts 8.6.1.1 „Muster für das Zulassungszeugnis „Tankschiffe““ wird wie folgt geändert:

„15. Das Schiff ist zur Beförderung der in der Schiffsstoffliste nach 1.16.1.2.5 eingetragenen gefährlichen Güter zugelassen auf Grund

- eigener Untersuchung vom^{a)} (Datum)
- des Untersuchungsberichts der anerkannten Klassifikationsgesellschaft^{a)} (Name der Klassifikationsgesellschaft) ... vom (Datum)
- des Untersuchungsberichts der anerkannten Untersuchungsstelle^{a)} (Name der Untersuchungsstelle) vom (Datum).“

In 8.6.2 nach „Der Inhaber dieser Bescheinigung verfügt über besondere Kenntnisse des ADN.“ einfügen:

„Der Inhaber hat acht Unterrichtseinheiten Stabilitätsausbildung teilgenommen*“).

(Referenz-Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14, INF.21 und INF.23, wie geändert)

8.6.3 Bei Punkt 6.4 der in 8.6.3 aufgeführten Prüfliste, „Schläuche“ ändern in: „Schlauchleitungen“.

8.6.3 Die Erläuterung zur Frage 6 der Prüfliste in 8.6.3 wird wie folgt gefasst:

„Frage 6:

Für die zum Laden und Löschen verwendeten Schlauchleitungen müssen gültige Prüfbescheinigungen an Bord vorhanden sein. Das Material der Lade- und Löschleitungen muss den vorgesehenen Beanspruchungen widerstehen können und für den Umschlag der jeweiligen Stoffe geeignet sein. Die Lade- und Löschleitungen zwischen Schiff und Land müssen so angebracht sein, dass sie durch die üblichen Schiffsbewegungen während des Lade- und Löschvorgangs sowie infolge Wasserspiegeländerungen nicht beschädigt werden können. Ebenso müssen alle Flanschverbindungen mit den passenden Dichtungen und genügend Befestigungsmitteln versehen sein, damit Leckage ausgeschlossen ist.“

8.6.3 In der Erläuterung zur Frage 10 der Prüfliste in 8.6.3 „Übergabeleitungen“ ändern in: „Lade-/Löschleitungen zwischen Schiff und Land“.

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6, wie geändert)

Teil 9

Kapitel 9.3

9.3.X.0.1 b) Am Ende folgenden Text hinzu fügen:

Falls dies bei der Klassifikation und Untersuchung des Schiffes nicht abschließend geprüft werden konnte, ist ein entsprechender Vorbehalt in die Schiffsstoffliste nach 1.16.1.2.5 aufzunehmen.“

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14)

9.3.X.0.3 c) Folgenden neuen Anstrich hinzu fügen:

„- die fotooptische Kopie des gesamten Zulassungszeugnisses nach 8.1.2.6 oder 8.1.2.7.“

(Referenz-Dokument: INF.18, wie geändert)

9.3.X.8.1

Am Ende von Satz 3 hinzufügen: „(Klassifikationszeugnis)“.

Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Die Klassifikationsgesellschaft muss eine Schiffsstoffliste erstellen, in der die im Tankschiff zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter vermerkt sind (siehe auch Absatz 1.16.1.2.5).“

9.3.X.13.3 Wird wie folgt gefasst:

„Ausreichende Intakstabilität muss für alle Stadien des Be- und Entladens und für den Endbeladungszustand bei den relativen Dichten aller in der Schiffsstoffliste nach 1.16.1.2.5 enthaltenen Stoffe nachgewiesen werden.

Das Schiff muss für jeden Ladefall unter Berücksichtigung tatsächlicher Füllung der Ladetanks, Ballasttanks/-zellen und Berücksichtigung der Trinkwasser-/Abwassertanks und der Tanks für flüssige Schiffsbetriebsstoffe sowie Endschwimmlagen, die Intakt- und Leckstabilitätsanforderungen erfüllen.

Zwischenzustände der Reise müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Stabilitätsunterlagen mit diesem Nachweis und den durch die anerkannten Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, genehmigten Ladefällen sind in einem Stabilitätshandbuch zusammenzufassen. Wenn nicht alle Ladefälle und Ballastfälle konkret berücksichtigt wurden, muss zusätzlich ein von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, genehmigter Ladungsrechner, der die Inhalte des Stabilitätshandbuches abbildet, installiert und genutzt werden.

Bem. Ein Stabilitätshandbuch muss in für den Schiffsführer verständlicher Form und Sprache abgefasst sein und muss folgende Angaben enthalten:

allgemeine Beschreibung des Schiffes;

- allgemeine Anordnungs- und Kapazitätspläne mit Angabe der zugewiesenen Nutzung von Laderäumen und Flächen (Ladetanks, Lager, Wohnräume usw.);
- eine Skizze mit Angabe der Position der Einsenkungsmarken in Bezug auf die Lote des Schiffes;
- die Schemata von Ballast und Lenz Pumpen und Überfüllsicherungssystemen;
- hydrostatische Kurven oder Tabellen entsprechend der geplanten Schwimmlagen, und, sofern signifikante Trimmwinkel während des normalen Betriebs des Schiffes vorgesehen sind, sind Kurven bzw. Tabellen, die diesem Trimbereich entsprechen, beizufügen;
- Cross-Curves bzw. Tabellen für die Stabilität, berechnet auf der Grundlage einer freien Schwimmlage für die Verdrängungs- und Trimbereiche, die während des normalen Betriebs zu erwarten sind, mit Angabe der als schwimmend geltenden Volumen;
- Echolot-Tabellen oder Kurven für den Füllstand von Ladetanks, Ballasttanks/-zellen und Trinkwasser-/Abwassertanks und der Tanks für flüssige Schiffsbetriebsstoffe mit Angabe der Kapazitäten, des Massenschwerpunkts und Angaben zu freien Oberflächen für jeden Ladetank, Ballasttank/-zelle, Trinkwasser-/Abwassertank und der Tanks für flüssige Schiffsbetriebsstoffe;
- Leerschiffsdaten (Gewicht und Massenschwerpunkt) infolge eines Krängungsversuchs oder einer Messung des Leergewichts in Kombination mit einer detaillierten Massenbilanz oder anderen annehmbaren Maßen; dort, wo die vorstehenden Angaben von einem Schwesterschiff abgeleitet sind, ist ein eindeutiger Hinweis auf das Schwesterschiff erforderlich und ist eine Kopie des bestätigten Krängungsversuchsberichts für dieses Schwesterschiff beizulegen;
- eine Kopie des bestätigten Prüfberichts ist dem Stabilitätshandbuch beizulegen;
- betriebliche Ladebedingungen mit allen relevanten Einzelheiten wie:
 - Leerschiffsdaten, Tankfüllungen, Lager, Schiffsbesatzung und andere relevante Positionen an Bord (Masse und Massenschwerpunkt für jede Position, freie Oberflächenmomente für flüssige Ladungen),
 - Tiefgang mittschiffs und an den Loten,
 - GM, GM korrigiert für freien Oberflächeneffekt,
 - GZ-Werte und Kurve,
 - Längsbiegemomente und Querkräfte an Ablesepunkten,
 - Informationen über Öffnungen (Lage, Art der Dichtung, Verschlussvorrichtungen) und
 - Informationen für den Schiffsführer;
- Berechnung des Einflusses des Ballastwassers auf die Stabilität mit Angabe, ob fest installierte Niveau-Anzeigergeräte für die Ballasttanks / -zellen vorhanden sein müssen, oder die Ballasttanks / -zellen nur vollständig befüllt oder leer gefahren werden dürfen.“.

(Referenz-Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14, INF.21, INF.23 und INF.44,wie geändert)

9.3.1.0.3 c) 3. Anstrich:

„Lade- und Löschschläuche“ ändern in: „Schlauchleitungen, die für das Laden und Löschen verwendet werden“.

9.3.1.0.3.c) 4. Anstrich:

„Lade- und Löschschläuche“ ändern in: „Rohrleitungen für das Laden und Löschen.“.

9.3.3.26.4 „Schläuche“ ändern in: „Schlauchleitungen“ (viermal).

(Referenz-Dokument: CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/6, wie geändert)

Anlage II

Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen

Teil 1

Kapitel 1.2

1.2.1 Folgende Begriffsbestimmungen hinzu fügen:

„*Evakuierungsmittel*: jedes Mittel, das von Menschen verwendet werden kann, um sich aus einer Gefahr in Sicherheit zu bringen.

Als Gefahren sind zu berücksichtigen:

- bei Stoffen der Klasse 3, Verpackungsgruppe III, UN-Nummer 1202, zweite und dritte Eintragung, und bei Stoffen der Klassen 4.1, 8 und 9 auf Tankschiffen: Leckage am Landanschluss der Lade- und Löschleitung;
- bei anderen Stoffen der Klasse 3 und der Klasse 2 und bei entzündbaren Stoffen der Klasse 8 auf Tankschiffen: Feuer im Bereich des Landanschlusses der Lade- und Löschleitung an Deck und brennende Flüssigkeit auf dem Wasser;
- bei Stoffen der Klasse 5.1 auf Tankschiffen: oxidierende Stoffe können in Kombination mit entzündbaren Flüssigkeiten Explosionen hervorrufen;
- bei Stoffen der Klasse 6.1 auf Tankschiffen: giftige Gase am Landanschluss der Lade- und Löschleitung und in Windrichtung;
- bei gefährlichen Gütern auf Trockengüterschiffen: Gefahren, die von den Gütern in den Laderäumen ausgehen.“

„*Beiboot*“ ein Boot zum Transport-, Rettungs-, Berge- und Arbeitseinsatz.“

„*Evakuierungsboot*: ein besonders ausgerüstetes, bemanntes Boot, welches zur Rettung von Menschen in Gefahr bestimmt ist.“

„*Fluchtboot*: ein besonders ausgerüstetes, an Bord mitgeführtes Boot, welches so gebaut ist, dass es sämtlichen nachvollziehbaren Risiken in Bezug auf die Ladung standhält und zur Evakuierung der Menschen in Gefahr geeignet ist.“

„*Fluchtweg*: ein sicherer Weg aus der Gefahr in Richtung Sicherheit oder zu Evakuierungsmitteln.“

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

„*Zufluchtsort*: ein (festes oder schwimmendes) Modul, welches geeignet sein muss, Menschen vor allen nachvollziehbaren Risiken in Bezug auf die Ladung für einen bestimmten Zeitraum zu schützen. Ein Zufluchtsort an Land muss nach lokalem Recht gestaltet sein. Ein Zufluchtsort an Bord muss von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft zertifiziert sein. Ein Zufluchtsort an Bord ist unzulässig, wenn die nachvollziehbare Gefahr von einem Feuer oder einer Explosion ausgeht.“

Kapitel 1.4

1.4.2 Den nachfolgenden Absatz wie folgt ändern:

„1.4.2.2.1 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.“.

1.4.3 Die nachfolgenden Absätze wie folgt ändern:

„1.4.3.1.1 f)

hat sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann.“

„1.4.3.3 q)

hat sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann.“

„1.4.3.7.1 h)

hat sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann.“

„1.4.3.7.1 n)

hat sicherzustellen, dass die landseitige Einrichtung mit einem oder zwei Evakuierungsmitteln ausgerüstet ist, damit das Schiff in Notfällen verlassen werden kann.“

Teil 7

Kapitel 7.1

7.1.4.77 Folgende Tabelle hinzu fügen:

„7.1.4.77 Mögliche Evakuierungsmittel im Notfall

	<i>Trockenmassengut (Schiff und Leichter)</i>		<i>Container (Schiff und Leichter) und verpacktes Gut</i>
	<i>Klasse</i>		<i>Klasse</i>
	<i>4.1, 4.2, 4.3</i>	<i>5.1, 6.1, 7, 8, 9</i>	<i>Alle Klassen</i>
1	Zwei Fluchtwege innerhalb oder außerhalb des Bereichs der Ladung in entgegen gesetzten Richtungen	•	•
2	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort außerhalb des Schiffs, einschließlich des zu ihm führenden Fluchtwegs am entgegen gesetzten Ende	•	•
3	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort auf dem Schiff am entgegen gesetzten Ende	•	•
4	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Beiboot am entgegen gesetzten Ende	•	•
5	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Fluchtboot am entgegen gesetzten Ende	•	•
6	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung am entgegen gesetzten Ende	•	•
7	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort außerhalb des Schiffs in entgegen gesetzter Richtung	•	•
8	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort auf dem Schiff in entgegen gesetzter Richtung	•	•
9	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Beiboot am entgegen gesetzten Ende	•	•
10	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Fluchtboot am entgegen gesetzten Ende	•	•
11	Ein Fluchtweg innerhalb oder außerhalb des Bereichs der Ladung und zwei Zufluchtsorte auf dem Schiff an den entgegen gesetzten Enden	•	•
12	Ein Fluchtweg innerhalb oder außerhalb des Bereichs der Ladung und zwei Schutzzonen auf dem Schiff an den entgegen gesetzten Enden	•	•
13	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung	•	•
14	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung	•	•
15	Ein oder mehrere Zufluchtsorte außerhalb des Schiffs, einschließlich des zu ihm führenden Fluchtwegs	•	•
16	Ein oder mehrere Zufluchtsorte auf dem Schiff	•	•
17	Ein oder mehrere Fluchtboote	•	•
18	Ein Flucht- und ein Evakuierungsboot	•	•
19	Ein oder mehrere Evakuierungsboote	•	•

• = mögliche Option“.

Kapitel 7.2

Zu 7.2.4 folgende Tabelle hinzufügen:

„7.2.4.77 Mögliche Evakuierungsmittel im Notfall

		<i>Tankschiff/Tankleichter</i>				
		<i>Klasse</i>				
		<i>2,3 Verpackungs- gruppe I, II und Rest von III</i>	<i>3 Verpackungsgruppe III (UN-Nr. 1202 zwei Eintragungen: zweite und dritte), 4.1</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>
1	Zwei Fluchtwege innerhalb oder außerhalb des Bereichs der Ladung in entgegen gesetzter Richtung vom genutzten Landanschluss der Lade- und Löschleitung	•	•	•	•	•
2	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort außerhalb des Schiffs, einschließlich des zu ihm führenden Fluchtwegs vom entgegen gesetzten Ende	•	•	•	•	•
3	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort am entgegen gesetzten Ende	•	•	•	•	•
4	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Beiboot am entgegen gesetzten Ende		•		•	•
5	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Fluchtboot am entgegen gesetzten Ende	•	•	•	•	•
6	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung am entgegen gesetzten Ende	•	•	•	•	•
7	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort außerhalb des Schiffs in entgegen gesetzter Richtung	•	•	•	•	•
8	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung und ein Zufluchtsort in entgegen gesetzter Richtung	•	•	•	•	•
9	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Beiboot am entgegen gesetzten Ende		•		•	•
10	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung und ein Fluchtboot am entgegen gesetzten Ende	•	•	•	•	•
11	Ein Fluchtweg innerhalb oder außerhalb des Bereichs der Ladung und zwei Zufluchtsorte auf dem Schiff an den entgegen gesetzten Enden	•	•	•	•	•
12	Ein Fluchtweg innerhalb oder außerhalb des Bereichs der Ladung und zwei Schutzzonen auf dem Schiff an den entgegen gesetzten Enden	•	•	•	•	•
13	Ein Fluchtweg außerhalb des Bereichs der Ladung		•		*•	•
14	Ein Fluchtweg innerhalb des Bereichs der Ladung		•		*•	•
15	Ein oder mehrere Zufluchtsorte außerhalb des Schiffs, einschließlich der zu ihnen führenden Fluchtwege	•	•	•	*•	•

• = mögliche Option

* Bei TFC, CF oder CFT unzulässig.“

Teil 8

Kapitel 8.6

8.6.3 Prüfliste ADN

Frage 4

Die Frage 4 wird wie folgt gefasst:

„Sind geeignete Mittel gemäß 7.1.4.77 und 7.3.4.77 vorhanden, um das Schiff auch in Notfällen zu betreten oder zu verlassen?“

Erklärung zu Frage 4

Die Erklärung zu Frage 4 wird wie folgt geändert:

„(z. B. ein ausgebrachtes Beiboot)“ durch „wenn es gemäß 7.1.4.77 und 7.2.4.77 erforderlich ist“ ersetzen.

(Referenzdokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 und INF.31 wie geändert)
