

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN  
ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN  
GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(30. Tagung, Genf, 23. bis 27. Januar 2017)

**Protokoll über die dreißigste Sitzung der Gemeinsamen  
Expertentagung für die dem Europäischen Übereinkommen  
über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern  
auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN-  
Sicherheitsausschuss)\***

---

\* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen  
CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/62 verteilt.

**Inhalt**

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
I. Teilnehmer .....	1	4
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1) .....	2	4
III. Wahl des Büros für 2017 (TOP 2).....	3	4
IV. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Organe der Vereinten Nationen oder anderer Organisationen (TOP 3) .....	4-5	4
V. Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 4).....	6-45	5
A. Status des ADN.....	6-9	5
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten		
Abweichung für „Don Quichot“ (ENI 02336771).....	10-12	5
C. Auslegung der dem ADN beigefügten Verordnung.....	13-27	6
1. Gefahren bei Arbeiten an Bord, Abschnitt 8.3.5 des ADN .....	13-14	6
2. Unterabschnitt 7.1.4.7 ADN, Lade- und Löschstellen für Trockengüterschiffe	15-16	6
3. Beförderung von Fahrzeugen und Geräten.....	17	6
4. 7.2.4.1.1 ADN, Beförderung von Versandstücken mit Tankschiffen.....	18-19	7
5. Absatz 9.3.3.13.3 ADN - Stabilität, Übergangsbestimmung für Tankschiffe des Typs N.....	20	7
6. Stabilitätsnachweis (9.3.X.13 ADN) .....	21	7
7. Auslegung des Unterabschnitts 1.15.2.4 und des Absatzes 9.2.0.88.1 ...	22-23	7
8. Mischarbeiten an Bord von Tankschiffen.....	24-25	7
9. Beförderung der UN-Nr. 2057 TRIPROPYLEN.....	26-27	8
D. Sachkundigenausbildung .....	28-43	8
1. Protokoll der sechzehnten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ .....	28-33	8
2. Richtlinie des Verwaltungsausschusses für die Verwendung des Fragenkatalogs für die Prüfung von ADN-Sachkundigen .....	34-35	9
3. Fragenkatalog .....	36	9
4. Arbeitsprogramm der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“	37	9
5. Fragenkatalog für die Ausbildung von Sicherheitsberatern.....	38-41	9
6. Prüfungsstatistiken .....	42	10
7. Musterbescheinigungen .....	43	10
E. Fragen im Zusammenhang mit den Klassifikationsgesellschaften .....	44-45	10

VI.	Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 5).....	46-67	11
A.	Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung .....	46-50	11
1.	Protokoll der Herbstsitzung 2016 der Gemeinsamen Tagung und der 101. Sitzung der ECE-Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ .....	46-47	11
2.	Verweis auf die Richtlinien 67/548/EWG und 88/379/EWG des Rates der Europäischen Union .....	48	11
3.	Sondervorschrift 665 – Beförderung von Kohle .....	49-50	11
B.	Weitere Vorschläge .....	51-67	11
1.	Unterabschnitt 3.2.3.1 ADN, Erläuterungen zur Tabelle C.....	51	11
2.	Löschmittel.....	52-54	12
3.	Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung .....	55	12
4.	Vorschläge zur Aktualisierung von Verweisen .....	56-57	12
5.	Typographische Korrekturen in Kapitel 1.16 der ADN-Ausgabe 2017 .	58	12
6.	Änderungen in Tabelle C betreffend die Beförderung der UN-Nr. 1280 Propylenoxid und UN-Nr. 2983 Ethylenoxid und Propylenoxid, Mischung	59-60	12
7.	Autonome Schutzsysteme .....	61-62	13
8.	Nutzung des Landstromnetzes durch Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern – Anforderungen an den Anschluss und die Verbindungsleitung zwischen Schiff und Land.....	63	13
9.	Berichtigungen der Übergangsbestimmungen betreffend die Begriffsbestimmungen für Flammendurchschlagsicherungen und Hochgeschwindigkeitsventile....	64-66	13
10.	Bauwerkstoffe .....	67	14
VII.	Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6) .....	68-75	14
A.	Informelle Arbeitsgruppe „Flüssigerdgas“ .....	68-69	14
B.	Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Tankschiffen“ .....	70-72	14
C.	Informelle Arbeitsgruppe „Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften“ .....	73-75	14
VIII.	Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 7).....	76	15
IX.	Verschiedenes (TOP 8) .....	77	15
X.	Genehmigung des Sitzungsprotokolls .....	78	15

Anlagen

I.	Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung .....	16
II.	Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen .....	18

## **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) hielt vom 23. bis 27. Januar 2017 in Genf ihre dreißigste Sitzung ab. An den Arbeiten dieser Sitzung beteiligten sich Vertreter der folgenden Länder: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Schweiz, Slowakei und Ukraine. Folgende zwischenstaatliche Organisationen waren vertreten: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Donaukommission (DK) und Europäische Union. Ebenfalls vertreten waren folgende nichtstaatliche Organisationen: Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU), European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), Europäischer Rat der Chemischen Industrieverbände (CEFIC), European-River-Sea Transport Union (ERSTU), Europäische Stein- und Braunkohleverband (EURACOAL), Verband europäischer Tanklager (FETSA), FuelsEurope, Europäische Schifferorganisation (ESO), Internationaler Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA) und die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften.

## **II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)**

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/61 und Add.1  
*Informelles Dokument:* INF.1 (Sekretariat)

2. Der Sicherheitsausschuss genehmigte die vom Sekretariat vorbereitete Tagesordnung in der durch das informelle Dokument INF.1 zur Berücksichtigung der informellen Dokumente INF.1 bis INF.28 geänderten Fassung.

## **III. Wahl des Büros für 2017 (TOP 2)**

3. Auf Vorschlag des luxemburgischen Vertreters wurden Herr Rein (Deutschland) und Herr B. Birkhuber (Österreich) zum Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden für die Sitzungsperiode 2017 gewählt.

## **IV. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Organe der Vereinten Nationen und anderer Organisationen (TOP 3)**

4. Die Leiterin der ECE-Abteilung Nachhaltiger Verkehr, Frau Eva Molnar, informierte den Sicherheitsausschuss über das Programm der neunundsiebzigsten Sitzung des Binnenverkehrsausschusses und die vom 20. bis 24. Februar 2017 geplanten Veranstaltungen zum siebenzigsten Jubiläum dieses Ausschusses. Diese Sitzung sei von besonderer Bedeutung, da im Rahmen eines ministeriellen Teils der Sitzung die Strategie des Ausschusses für die kommenden Jahre diskutiert werden solle. Zu den Rahmenveranstaltungen zähle auch eine hochrangige internationale Binnenschifffahrtskonferenz (die am Vormittag des 22. Februar stattfindet).

5. Der Sekretär der Arbeitsgruppe „Binnenschifffahrt“ (SC.3) und der Arbeitsgruppe „Standardisierung der technischen Sicherheitsanforderungen für die Binnenschifffahrt“ (SC.3/WP.3) unterrichtete den Sicherheitsausschuss über die neuesten Entwicklungen in diesen Gremien, einschließlich der Aktualisierung ihrer Terms of Reference und der Arbeiten zur Harmonisierung der technischen Vorschriften der Resolution Nr. 61 mit denen des europäischen Standards ES-TRIN. Der Sicherheitsausschuss nahm insbesondere von einem Entwurf des Kapitels X Kenntnis, der sich an Kapitel 30 und Anlage 8 des ES-TRIN (Dokument ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8) betreffend Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, anlehnt und auf Wunsch des Sicherheitsausschusses erarbeitet wurde, der solche Texte in seinen Arbeitssprachen vorliegen haben möchte (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, Abs. 51).

## V. Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 4)

### A. Status des ADN

6. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass dem ADN keine neuen Vertragsparteien beigetreten waren.

7. Der Ausschuss nahm ferner zur Kenntnis, dass die Änderungsvorschläge des Verwaltungsausschusses (ECE/ADN/36 und Add.1 und Corr.1) angenommen worden waren und am 1. Januar 2017 in Kraft getreten waren (Verwahrer-Notifizierungen C.N.743.2016.TREATIES-XI.D.6 und C.N.897.2016.TREATIES-XI.D.6). Auch die vorgeschlagenen Berichtigungen waren durchgeführt worden (C.N.980.2016.TREATIES-XI.D.6). Die letzten Korrekturen (C.N.823.2016.TREATIES-XI.D.6) gelten nur als angenommen, wenn bis zum 1. Februar 2017 kein Widerspruch eingeht.

*Informelles Dokument:* INF.22 (Sekretariat)

8. Der Sicherheitsausschuss nahm von den Änderungen des Sekretariats an der Website der UN-ECE Kenntnis. Diese betreffen

- schriftliche Weisungen,
- die Liste der zuständigen Behörden (nach Verkehrsträger),
- Auslegung des ADN.

9. Der Sicherheitsausschuss bat die zuständigen Behörden, die sie betreffenden Informationen zu überprüfen und, sofern noch nicht geschehen, dem Sekretariat gemäß Unterabschnitt 5.4.3.5 ihre Sprachfassungen der schriftlichen Anweisungen zu übermitteln.

### B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten

#### Abweichung für „Don Quichot“ (ENI 02336771)

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/15 (Niederlande)

*Informelles Dokument:* INF.12 (Niederlande)

10. Die niederländische Regierung hatte für einen im Bau befindlichen Schubleichter des Typs C, der aufgrund von Einrichtungen für die Rückgewinnung von Gas aus anderen Schiffen nicht alle Anforderungen an Tankschiffe des Typs C erfüllt, eine Abweichung zu Versuchszwecken beantragt. Der Verwendungszweck des Leichters soll darin bestehen, das Entgasen von Dämpfen in die Atmosphäre zu vermeiden. Der niederländische Vertreter teilte mit, dass er die Gewährung einer Abweichung anstrebe, die dem Leichter die Fahrt auf dem Rhein gestattet. Falls diese Abweichung nicht gewährt werden sollte, werde das Verfahren gemäß Richtlinie 2008/68/EG angewandt, damit der Leichter zumindest auf niederländischen Gewässern fahren und betrieben werden kann.

11. Mehrere Delegationen erklärten, dass sie diesem Vorhaben nicht widersprechen wollten, aber dennoch gewisse Bedenken hegten. Sie fragten sich zum Beispiel, ob die für das Schiff vorgesehenen Entgasungsarbeiten als Beförderung im Sinne des ADN angesehen werden können. Sie baten daher um mehr Informationen zu Bauweise und Verwendungszweck des Schiffes.

12. Der niederländische Vertreter erklärte, dass er Sitzungen der informellen Arbeitsgruppe organisieren möchte, um weitere Erläuterungen zu geben, seinen Vorschlag aber trotzdem gerne zur Abstimmung stellen würde. Der Vorsitzende ließ daher über den Vorschlag abstimmen, der mit einer Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Staatenvertreter abgelehnt wurde. Der Vorsitzende stellte fest, dass die Angelegenheit noch nicht genügend untersucht worden sei und weitere Arbeiten erforderlich seien. Vom 28. bis 30. März 2017 wird in den Niederlanden eine Sitzung der informellen Arbeitsgruppe stattfinden.

## **C. Auslegung der dem ADN beigefügten Verordnung**

### **1. Gefahren bei Arbeiten an Bord, Abschnitt 8.3.5 ADN**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/5 (Deutschland)

13. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Auffassung, dass der Ausdruck „Arbeiten an Bord“ alle Arbeiten an den Aufbauten und der Ausrüstung des Schiffes wie z. B. Propeller und Ankerkette umfasst.

14. Im Hinblick auf die Frage, ob die Gasfreiheit für das gesamte Schiff oder nur für den Bereich, in dem die Arbeiten ausgeführt werden, zu bescheinigen ist, waren die meisten Delegationen der Meinung, dass die Gasfreiheitsbescheinigung für das gesamte Schiff erforderlich ist, es sei denn, es liegt eine Sondergenehmigung der zuständigen Behörde vor. In jedem Fall seien alle geltenden Vorschriften, einschließlich der Vorschriften zur Sicherheit am Arbeitsplatz, einzuhalten. Der deutsche und der niederländische Vertreter werden ein Papier ausarbeiten, um diese Auslegung des Textes festzuhalten.

### **2. Unterabschnitt 7.1.4.7 ADN, Lade- und Löschstellen für Trockengüterschiffe**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/11 (Deutschland)

15. Mehrere Delegationen waren der Ansicht, dass Absatz 7.1.4.7.2 seinem Wortlaut nach keine Vorschriften über die Verfügbarkeit von Evakuierungsmitteln beim Be- oder Entladen ungefährlicher Güter auf Schiffen macht, die Güter der Klasse 1, 4.1 oder 5.2 befördern, für die blaue Kegel oder blaue Lichter vorgeschrieben sind. Da der Standort der Lade- und Löscharbeiten von der zuständigen Behörde genehmigt werden müsse, könnte diese Behörde vorschreiben, dass die Arbeiten nur an Stellen ausgeführt werden sollen, an denen geeignete Evakuierungsmittel verfügbar sind.

16. Der Vertreter Deutschlands teilte mit, dass er einen Vorschlag ausarbeiten werde, der vorsieht, dass an den in Absatz 7.1.4.7.2 genannten Lade- und Löschstellen Evakuierungsmittel verfügbar sein müssen.

### **3. Beförderung von Fahrzeugen und Geräten**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/12 (Deutschland)

17. Der Sicherheitsausschuss kam überein, dass die Freistellung der als UN-Nummern 3528, 3529, 3530, 3166 und 3171 klassifizierten Fahrzeuge und Ausrüstung unter Berücksichtigung der Sondervorschriften 240, 312, 363, 385, 667 und 669 und Abschnitt 1.1.3 Gegenstand weiterer Überlegungen im konkreten Rahmen der Binnenschifffahrt sein sollte und von einer von Deutschland organisierten informellen Arbeitsgruppe geprüft werden könnte, um Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung zu erarbeiten und so für eine klare Auslegung zu sorgen. Der Sicherheitsausschuss stimmte der in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/12 dargelegten Auslegung Deutschlands vorläufig zu.

**4. 7.2.4.1.1 ADN, Beförderung von Versandstücken mit Tankschiffen**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/13 (Deutschland)

18. Das Dokument warf die Frage auf, welche Versandstücke, IBC und Tanks als Reste- oder Slopbehälter auf Tankschiffen zugelassen sind und welche Bestimmungen für sie gelten.

19. Im Anschluss an die Diskussion teilten der niederländische und der deutsche Vertreter mit, dass sie einen Vorschlag zur Definition der zugelassenen Behälter und deren Bezeichnung sowie ggf. zur Wiedereinführung der früher in Absatz 7.2.4.11.1 geregelten Ladungsbuchpflichten unterbreiten würden.

**5. Absatz 9.3.3.13.3 ADN - Stabilität, Übergangsbestimmung für Tankschiffe des Typs N**

*Informelles Dokument:* INF.2 (Deutschland)

20. Da zu der vorgeschlagenen Auslegung kein Konsens bestand, wurden die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften gebeten, sich in ihrer Sitzung im März 2017 mit dieser Angelegenheit zu befassen. Es wäre wünschenswert, wenn das Thema in der nächsten Sitzung auf der Grundlage eines offiziellen Dokumentes behandelt werden könnte.

**6. Stabilitätsnachweis (9.3.X.13 ADN)**

*Informelles Dokument:* INF.3 (Deutschland)

21. Die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften wurden gebeten, für die Sitzung im Januar 2018 einen Bericht über die konkrete Umsetzung der neuen Bestimmungen zur Stabilitätskontrolle (im Zusammenhang mit der Umsetzung des multilateralen Abkommens M 016) zu erstellen.

**7. Auslegung des Unterabschnitts 1.15.2.4 und des Absatzes 9.2.0.88.1**

*Informelles Dokument:* INF.7 (Frankreich)

22. Der Sicherheitsausschuss bestätigte, dass die Vertragsparteien die von ihnen anzuerkennenden empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften aus der in Unterabschnitt 1.15.2.3 genannten Liste auswählen können, und nicht zur Anerkennung aller Klassifikationsgesellschaften verpflichtet sind.

23. Der Sicherheitsausschuss bestätigte ferner, dass Kapitel 9.2 nur für Seeschiffe gilt. Um Missverständnissen vorzubeugen, sollte der Ausdruck „Schiff“, soweit er in diesem Kapitel verwendet wird, durch „Seeschiff“ ersetzt werden (siehe Anlage I). Die in Absatz 9.2.0.88.1 genannte Bescheinigung muss von einer der im Rahmen des ADN anerkannten Klassifikationsgesellschaften ausgestellt sein.

**8. Mischarbeiten an Bord von Tankschiffen**

*Informelles Dokument:* INF.15 (FETSA)

24. Die Vertreter der ADN-Vertragsparteien waren grundsätzlich der Auffassung, dass Mischarbeiten an Bord von Tankschiffen während der Fahrt im Rahmen des ADN nicht erlaubt sind, da das ADN für die Beförderung bestimmter Güter von Punkt A nach Punkt B auf der Grundlage eines Beförderungspapiers gilt, das spezifische Angaben zur Ladung enthält, die während der Beförderung nicht geändert werden können.

25. Der Sicherheitsausschuss stellte gleichwohl fest, dass bestimmte Mischarbeiten erlaubt werden könnten, wenn sie vor der Beförderung am Liegeplatz durchgeführt werden. Der FETSA-Vertreter wurde daher gebeten, mehr Informationen zu den Mischarbeiten bereitzustellen.

## 9. **Beförderung der UN-Nr. 2057 TRIPROPYLEN in Tankschiffen**

*Informelles Dokument:* INF.25 (CEFIC)

26. Einige Delegationen widersprachen der Ansicht des CEFIC, dass eine Änderung der Klassifizierung eines Stoffes in Tabelle C auf der Grundlage der neuen Bestimmungen des Unterabschnitts 2.1.2.8 akzeptiert werden könnte. Dieser Unterabschnitt sei nur anwendbar, wenn anhand von Prüfdaten nachgewiesen werde, dass ein in Tabelle A aufgeführter Stoff den Klassifikationskriterien einer zusätzlichen, nicht in Tabelle A genannten Klasse entspricht, was in dem fraglichen Fall nicht zutrefte. Der Sicherheitsausschuss bestätigte, dass die Angabe „N3“ in Tabelle C Spalte (5) für UN-Nummer 2057 auf der Grundlage der vom CEFIC vorgelegten Informationen in „N1“ geändert werden sollte, mit der Folge, dass für die Beförderung dieses Stoffes statt eines Typ-N-Schiffes ein Schiff des Typs C zu verwenden ist. Da die Anforderungen für Schiffe des Typs C strenger sind als für Typ-N-Schiffe, ist gemäß Absatz 7.2.1.21.5 die Verwendung eines Tankschiffs des Typs C möglich, allerdings sollte ein multilaterales Abkommen initiiert werden, um statt „N1“ die Angabe „N3“ zu erlauben.

27. Der CEFIC-Vertreter wurde gebeten, einen offiziellen Vorschlag zur Änderung der Tabelle C, einschließlich der zur Rechtfertigung einer neuen Klassifizierung erforderlichen Daten über die Eigenschaften der Stoffe, vorzulegen.

## D. **Sachkundigenausbildung**

### 1. **Protokoll der sechzehnten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/4 (ZKR)

*Informelles Dokument:* INF.19 (EBU, ERSTU und ESO)

28. Die Sicherheitsausschuss nahm eine eingehende Prüfung der Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe vor und genehmigte sie mit folgenden Vorbehalten.

29. Im Hinblick auf Absatz 3 b) befand der Sicherheitsausschuss, dass der Ausdruck „Container mit geschlossenen Metallwänden“ in Absatz 7.1.4.4.2 im Lichte der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 durch „geschlossene Container“ ersetzt werden sollte (siehe Anlage II).

30. In Absatz 3 c) muss die Frage der Auslegung der Sonderbestimmungen für flexible Schüttgut-Container gemäß Absatz 7.1.4.4.3 in der nächsten Sitzung auf der Grundlage eines vom ZKR-Sekretariat erstellten Dokuments geprüft werden.

31. Hinsichtlich der Absätze 11 und 15 nahm der Sicherheitsausschuss die im informellen Dokument INF.19 enthaltenen Anmerkungen von EBU, ERSTU und ESO, darunter insbesondere den Hinweis, dass die Skalen der Druckmessgeräte auf vielen Schiffen in der Praxis nicht in kPa, sondern in bar kalibriert seien, zur Kenntnis. Die Vertreter der Vertragsparteien waren hingegen der Meinung, dass einige Druckmessgeräte auch in kPa kalibriert sind, dass die entsprechenden Angaben in den Zulassungszeugnissen und Prüflisten nicht in bar, sondern in kPa einzutragen sind und dass die Sachkundigen an Bord der Schiffe in der Lage sein sollten, entsprechende Umrechnungen auszuführen. Der Sicherheitsausschuss bekräftigte daher, dass der Überdruck im Fragenkatalog nicht in Klammern in bar angegeben werden sollte und die Angaben in bar in den Fallfragen bei der nächsten Überarbeitung in kPa umgerechnet werden sollten.

32. Im Hinblick auf die Frage 14 b) stellte der Sicherheitsausschuss fest, dass die Forderung nach einer Ladungsheizungsmöglichkeit für UN-Nummer 1307 von der informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“ geprüft werden sollte.

33. Zu Absatz 18 merkte der Sicherheitsausschuss an, dass die deutsche Regierung in der nächsten Sitzung einen Vorschlag zur Form der Sachkundebescheinigung nach Kapitel 8.2 vorlegen werde.

## **2. Richtlinie des Verwaltungsausschusses für die Verwendung des Fragenkatalogs für die Prüfung von ADN-Sachkundigen**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/7/Rev.1 (ZKR)

34. Der Sicherheitsausschuss billigte den revidierten Richtlinienentwurf, der dem Verwaltungsausschuss zur Annahme unterbreitet werden soll.

35. Während der Diskussion wurde daran erinnert, dass Absatz 8.2.2.7.1.7 die Durchführung schriftlicher Prüfungen in elektronischer Form erlaube. Der Sicherheitsausschuss bat die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“, die Bedeutung der Verfahren der Richtlinie des Verwaltungsausschusses und des Fragenkatalogs im Rahmen der elektronischen Prüfungen zu bewerten.

## **3. Fragenkatalog**

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/1 und Corr.1 (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/2 (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/3 (ZKR)

*Informelle Dokumente:* INF.10, INF.14 und INF.16 (CCNR)

36. Der Sicherheitsausschuss begrüßte die Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ zur Aktualisierung des Fragenkatalogs und empfahl dem Verwaltungsausschuss, den revidierten Katalog zu billigen.

## **4. Arbeitsprogramm der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/8 (ZKR)

37. Der Sicherheitsausschuss stimmte der Aktualisierung des Arbeitsprogramms der Arbeitsgruppe zu.

## **5. Fragenkatalog für die Ausbildung von Sicherheitsberatern**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/14 (Donaukommission)

38. Der Sicherheitsausschuss nahm den Wunsch der Donaukommission, zu den Arbeiten am ADN durch die Erstellung eines Handbuchs mit Fragen und Praxisübungen für die Ausbildung von Sicherheitsberatern beizutragen, mit Interesse zur Kenntnis. Mittelfristig sollen alle ADN-Vertragsparteien zur Verwendung des Handbuchs verpflichtet werden.

39. Manche Delegationen unterstützten diese Initiative. Andere Delegationen erklärten, dass sie gegen solche Arbeiten keine Einwände hätten, gleichzeitig äußerten sie jedoch Vorbehalte gegen ihren Zweck, dies aus folgenden Gründen:

a) Derzeit gibt es keine speziellen Bestimmungen für die Ausbildung von ADN-Sicherheitsberatern, sondern lediglich eine allgemeine Pflicht, sich einer Ausbildung zu unterziehen und eine Prüfung abzulegen. Die Praktiken sind von Land zu Land unterschiedlich, frühere Harmonisierungsbemühungen haben jedoch deutlich gezeigt, dass die Vertragsparteien diesbezüglich ein gewisses Maß an Flexibilität wahren möchten.

b) Die Erstellung eines Fragenkatalogs könnte den Vertragsparteien bei der Durchführung der Prüfungen helfen, jedoch verfügen die meisten von ihnen bereits über Fragenkataloge, die sie nicht in Frage gestellt sehen wollen.

c) Die Prüfungen für Sicherheitsberater beziehen sich nicht nur auf das ADN, sondern sehen viele Fragen mit Bezug zu allen Landverkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasserstraße) vor. Falls die Absicht besteht, Fragenkataloge zu erstellen, die nicht spezifisch das ADN betreffen, sollte die Initiative an die RID/ADR/ADN-Tagung verwiesen werden.

d) Die Prüfungen gehen auch auf Fragen im Zusammenhang mit den nationalen Rechtsvorschriften des Landes ein, in dem die Prüfungen stattfinden.

e) Es handelt sich um eine umfangreiche Aufgabe und aus dem Vorschlag geht nicht klar hervor, wie die Arbeiten bis Ende 2017 in den vier Arbeitssprachen des Sicherheitsausschusses abgeschlossen werden können. Zudem beinhaltet die Erstellung eines Fragenkatalogs die Verpflichtung, den Katalog alle zwei Jahre zu aktualisieren.

40. Der Vertreter der Donaukommission berichtete, dass beabsichtigt sei, in einem ersten Schritt auf der Grundlage der Informationen der Mitgliedstaaten der Donaukommission eine Zusammenstellung von Fragen vorzubereiten, wobei auch alle anderen Vertragsparteien des ADN zu den Arbeiten beitragen könnten. Der Katalog solle in Englisch und einer weiteren Arbeitssprache der Donaukommission erstellt werden.

41. Der Vorsitzende bat das Sekretariat der UN-ECE, dem Sekretariat der Donaukommission die Kontaktdaten der zuständigen Behörden in den Nichtmitgliedstaaten der Donaukommission mitzuteilen, damit sich diese bei Interesse auf Einladung des Sekretariats der Donaukommission an den Arbeiten beteiligen können. Er erklärte, dass der Katalog im Rahmen des ADN vorläufig nur empfehlenden Charakter haben könne und das Sekretariat der Donaukommission die erforderlichen Maßnahmen treffen sollte, um sicherzustellen, dass die Antworten auf die Fragen nicht an die Öffentlichkeit gelangen.

## **6. Prüfungsstatistiken**

*Informelles Dokument:* INF.11 (Niederlande)

42. Der Sicherheitsausschuss nahm die von den Niederlanden vorgelegten Informationen mit Interesse zur Kenntnis und lud alle Vertragsparteien ein, zur Erhebung von Statistiken beizutragen.

## **7. Musterbescheinigungen**

43. Es wurde daran erinnert, dass die Vertragsparteien gemäß Absatz 8.2.2.8.2 der dem ADN beigefügten Verordnung dem Sekretariat der UN-ECE ein Muster jeder ausgestellten Bescheinigung zur Verfügung stellen sollen. Bisher sind lediglich Bulgarien, Deutschland, die Niederlande, Österreich, Rumänien, die Schweiz und die Slowakei dieser Pflicht nachgekommen. Die eingereichten Musterbescheinigungen können auf der Website der UN-ECE eingesehen werden.

## **E. Fragen im Zusammenhang mit den Klassifikationsgesellschaften**

44. Es wurde daran erinnert, dass die Liste der von den ADN-Vertragsparteien anerkannten Klassifikationsgesellschaften auf der Website der UN-ECE unter folgendem Link abgerufen werden kann:  
[www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html).

45. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die zwei russischen empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften die gewünschten Informationen zur Einhaltung der Norm ISO/IEC 17020:2012 noch nicht vorgelegt hatten, und bat sie daher, dies noch zu erledigen (siehe auch ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, Abs. 39 und 36).

## **VI. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 5)**

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

#### **1. Protokoll der Herbstsitzung 2016 der Gemeinsamen Tagung und der 101. Sitzung der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ der UN-ECE**

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144  
ECE/TRANS/WP.15/235

46. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Berichte derzeit nur in Englisch und Französisch verfügbar seien und Änderungsvorschläge zum ADN, die 2019 in Kraft treten sollen, daher erst in der Sitzung im August 2017 oder Januar 2018 behandelt werden könnten.

47. Die in Anlage III des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144 und Anlage II des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/235 aufgeführten Berichtigungen wurden bereits in der ADN-Ausgabe 2017 berücksichtigt.

#### **2. Verweis auf die Richtlinien 67/548/EWG und 88/379/EWG des Rates der Europäischen Union**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/10 (Sekretariat)

48. Der Sicherheitsausschuss nahm den Vorschlag des Sekretariats, die Verweise auf die Richtlinien in der Fußnote zu Unterabschnitt 3.2.4.3 durch einen Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zu ersetzen, mit einigen Änderungen an (siehe Anlage II).

#### **3. Sondervorschrift 665 – Beförderung von Kohle**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/9 (Sekretariat)

49. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die Einführung der UN-Nummer 1361 zugeordneten Sondervorschrift 665 unabsichtlich zu einem Widerspruch mit der ebenfalls UN-Nr. 1361 zugeordneten Sondervorschrift 803 geführt hat, da die Sondervorschrift 665 für die Beförderung von Kohle, Koks und Anthrazitkohle, die den Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III entsprechen, eine völlige Freistellung vorsieht, während die Sondervorschrift 803 für die Freistellung der Beförderung von Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle in loser Schüttung besondere Bedingungen vorsieht. Der Sicherheitsausschuss hielt es für unerlässlich, diesen Widerspruch durch eine Änderung der Sondervorschrift 665 entsprechend dem Vorschlag des Sekretariats in Absatz 5 des Dokuments zu korrigieren (siehe Anlage I).

50. Der Sicherheitsausschuss stellte ferner fest, dass der Wortlaut der Sonderbestimmung 665 mit dem der Sonderbestimmung 665 des ADR übereinstimmt, aber von dem der Sonderbestimmung 665 des RID abweicht. Dies könnte zu Problemen führen, wenn Wagen, die Kohle in loser Schüttung enthalten, auf Schiffe verladen werden. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Ansicht, dass es an den betroffenen Delegationen sei, zu überprüfen, ob dies in der Praxis ein Problem sei und, falls ja, eine Lösung vorzuschlagen.

### **B. Weitere Vorschläge**

#### **1. Unterabschnitt 3.2.3.1 ADN, Erläuterungen zur Tabelle C**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/6 (Deutschland)

51. Der Änderungsvorschlag zu Unterabschnitt 3.2.3.1 wurde angenommen (siehe Anlage II).

## 2. Löschmittel

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/16 (Belgien und Niederlande)

*Informelles Dokument:* INF.23 (Belgien und Niederlande)

52. Der Sicherheitsausschuss stimmte der Zulassung trockener Aerosole als Löschmittel im Rahmen der Absätze 9.1.0.40.2.1 und 9.3.X.40.2.1 grundsätzlich zu, sofern die Europäische Richtlinie 2014/90/EU nur als Beispiel genannt wird.

53. Allerdings wurde festgestellt, dass die fraglichen Löschmittel nicht im europäischen Standard ES-TRIN enthalten sind und einige Unterschiede zwischen diesem Standard und den Bestimmungen des ADN zur Verwendung anderer Löschmittel wie CO<sub>2</sub> bestehen. Zudem hat diese Frage auf der Agenda des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) keine Priorität. Des Weiteren lag das informelle Dokument INF.23 mit den Textvorschlägen für die neuen Absätze 9.1.0.40.2.14 und 9.3.X.40.2.14 nur in deutscher Sprache vor.

54. Im Anschluss an die Diskussion wurden der niederländische und der belgische Vertreter gebeten, für die nächste Sitzung einen offiziellen Vorschlag auszuarbeiten und dabei der Notwendigkeit einer Harmonisierung mit dem ES-TRIN Rechnung zu tragen. Das Sekretariat der ZKR wurde gebeten, diese Angelegenheit dem CESNI zur Kenntnis zu bringen, um die Arbeiten zum Einsatz trockener Löschmittel auf Binnenschiffen allgemein voranzutreiben.

## 3. Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung

*Informelles Dokument:* INF.4 (Sekretariat)

55. Der Sicherheitsausschuss stellte in Absatz 1.6.7.2.1.4 einen typografischen Fehler fest, der berichtigt werden muss (siehe Anlage I).

## 4. Vorschläge zur Aktualisierung von Verweisen

*Informelles Dokument:* INF.6 (Frankreich)

56. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass der Verweis auf das Rundschreiben DSC.1/Circ.12 der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in Unterabschnitt 1.1.4.3 veraltet ist, und kam überein, ihn durch einen Verweis auf das Rundschreiben CCC.1/Circ.3 zu ersetzen (siehe Anlage II). Da diese Änderung auch das RID und das ADR betrifft, sollte sie der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur Kenntnis gebracht werden.

57. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass der Verweis in Abschnitt 5.4.2 auf die Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Verpacken von Güterbeförderungseinheiten in der Ausgabe 2017 des ADN bereits aktualisiert wurde.

## 5. Typografische Korrekturen in Kapitel 1.16 der ADN-Ausgabe 2017

*Informelles Dokument:* INF.9 (Frankreich)

58. Der Sicherheitsausschuss bestätigte, dass die vorgeschlagenen Korrekturen typografischer Natur sind und durchgeführt werden sollten (siehe Anlage I).

## 6. Änderungen in Tabelle C betreffend die Beförderung der UN-Nr. 1280 Propylenoxid und UN-Nr. 2983 Ethylenoxid und Propylenoxid, Mischung

*Informelle Dokumente:* INF.17 und Add.1 (EBU und ESO)

59. Einige Delegationen befürworteten den Vorschlag, den Abstand der Prüfungen von Tanks für die Beförderung solcher Stoffe zu vergrößern, verlangten jedoch eine Höchstfrist von fünf Jahren bei Erneuerung der Klasse. Andere Delegationen äußerten Vorbehalte, insbesondere, weil der Abstand der Prüfungen von Ladetanks für die betroffenen Stoffe in den IBC- und IGC-Codes der IMO zwei Jahre beträgt.

60. EBU und ESO wurden gebeten, in der nächsten Sitzung einen offiziellen Vorschlag vorzulegen.

## 7. Autonome Schutzsysteme

*Informelles Dokument:* INF.20/Rev.1 (EBU, ESO und ERSTU)

61. Das Dokument greift die Entscheidungen der letzten Sitzung (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, Abs. 41 bis 44) bezüglich der Bestimmung der Explosionsgruppe oder Untergruppe für den Einbau der Schutzsysteme auf. Seitdem wurde das multilaterale Abkommen M 018 unterzeichnet, aber die Arbeiten sind nur wenig vorangekommen. Für das von EBU, ESO und ERSTU vertretene Gewerbe ist es wichtig, dass rasch Entscheidungen getroffen werden, da die derzeitige Unsicherheit über die Ergebnisse der Arbeiten zu Investitionsproblemen führen.

62. Es wurde festgestellt, dass sich die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ rasch um diese Angelegenheit kümmern sollte, falls nötig im Rahmen zusätzlicher Sitzungen, und dass alle interessierten Organisationen eingeladen sind, sich an den Arbeiten zu beteiligen. Die nächste Sitzung der informellen Arbeitsgruppe wurde für den 19. und 20. April 2017 in Berlin anberaumt.

## 8. Nutzung des Landstromnetzes durch Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern – Anforderungen an den Anschluss und die Verbindungsleitung zwischen Schiff und Land

*Informelles Dokument:* INF.21 (ZKR)

63. Der Sicherheitsausschuss befand, dass die informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz“ die von der ZKR aufgeworfenen Fragen und die unterbreiteten Vorschläge prüfen sollte.

## 9. Berichtigungen der Übergangsbestimmungen betreffend die Begriffsbestimmungen für Flammendurchschlagsicherungen und Hochgeschwindigkeitsventile

*Informelles Dokument:* INF.18 (EBU, ESO und ERSTU)

64. Der Sicherheitsausschuss bestätigte die Ansicht von EBU, ESO und ERSTU, dass die Übergangsbestimmung in Absatz 1.6.7.2.2.2 zur Definition von Flammendurchschlagsicherungen in Abschnitt 1.2.1 berichtigt werden und „N.E.U. ab 1. Januar 2001“ durch „N.E.U. ab 1. Januar 2015“ ersetzt werden sollte. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Übergangsmaßnahme vorsieht, dass die Ausrüstung auf Schiffen, die am oder nach dem 1. Januar 2001 neugebaut wurden, einem 2010 veröffentlichten Standard entsprechen soll. Der Wortlaut der Übergangsbestimmung sei aufgrund der in der Sitzung im August 2014 getroffenen Entscheidungen bereits berichtigt worden (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, Anlage IV und Verwahrer-Notifizierungen C.N.621-2014-TREATIES-XI.D.6 und C.N.191-2015-TREATIES-XI-D.6). Leider sei die Berichtigung jedoch unvollständig gewesen, da beabsichtigt gewesen sei, den Wortlaut der Übergangsbestimmung vollständig an den Wortlaut der Definition von Hochgeschwindigkeitsventilen anzugleichen.

65. Bei der Behandlung der Texte der Übergangsbestimmungen stellte der Sicherheitsausschuss fest, dass beide Texte einen Fehler enthalten, da sie auf die Norm ISO 12874:1999 verweisen. Die Version der Norm ISO 12874, auf die verwiesen wird, befand sich 1999 noch im Entwurfsstadium. Veröffentlicht wurde die Version ISO 12874:2001. Dieser Fehler sollte ebenfalls berichtigt werden.

66. Der Sicherheitsausschuss empfahl dem Verwaltungsausschuss, die Berichtigungen zu billigen, damit sie anschließend den Vertragsparteien zur Annahme notifiziert werden können (siehe Anlage I).

## 10. Bauwerkstoffe

*Informelles Dokument:* INF.24 (EBU, ESO und ERSTU)

67. Der Sicherheitsausschuss lud die betroffenen Delegationen ein, dem EBU-Vertreter innerhalb von zwei Monaten ihre Anmerkungen zukommen zu lassen, damit für die nächste Sitzung ein offizieller Vorschlag ausgearbeitet werden kann.

## VII. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6)

### A. Informelle Arbeitsgruppe „Flüssigerdgas“

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 (Niederlande und Schweiz)

*Informelles Dokument:* INF.28 (Niederlande und Schweiz)

68. Der Sicherheitsausschuss nahm den Bericht der informellen Arbeitsgruppe interessiert zur Kenntnis und nahm die Vorschläge im informellen Dokument INF.28 unter Ergänzung einer vom Sekretariat auszuförmulierenden Fußnote an.

69. Der Sicherheitsausschuss nahm ferner zur Kenntnis, dass die Vorschriften in Kapitel 30 und Anlage 8 des ES-TRIN in die Resolution Nr. 61 der Arbeitsgruppe „Binnenschiffahrt“ (SC.3) des Binnenverkehrsausschusses der UN-ECE aufgenommen werden sollen (siehe Dokument ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, in Englisch, Französisch und Russisch verfügbar). Die Niederlande werden ein multilaterales Abkommen ausarbeiten, das die Anwendung dieser Vorschriften ab dem 1. Juli 2017 erlaubt, bevor die entsprechenden Änderungen im ADN berücksichtigt werden können.

### B. Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Tankschiffen“

*Informelle Dokumente:* INF.8 (ZKR)  
INF.26 (Sekretariat)

70. Es wurde daran erinnert, dass die Arbeiten in der letzten Sitzung nicht abgeschlossen werden konnten. Die bisher angenommenen Texte sind in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/30 und Corr. 1 (sowie in konsolidierter Form in Dokument INF.13 der neunundzwanzigsten Sitzung) in der bei der letzten Sitzung entsprechend dem (für diese Sitzung im informellen Dokument INF.26 wiedergegebenen) Protokollentwurf ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/CRP.4/Add.1 und dem informellen Dokument INF.29 der neunundzwanzigsten Sitzung geänderten Fassung enthalten.

71. Der Sicherheitsausschuss nahm die Vorschläge im informellen Dokument INF.8 an. Im Hinblick auf Punk 2 wird die informelle Arbeitsgruppe die betreffenden Experten kontaktieren.

72. Die Sekretariate der UN-ECE und der ZKR wurden zur Zusammenarbeit aufgefordert, um sicherzustellen, dass in der Sitzung im August 2017 eine vollständige Liste der bisher angenommenen Änderungen und der von der informellen Arbeitsgruppe möglicherweise noch zu erwartenden Änderungen in angemessener Form in den vier Arbeitssprachen vorgelegt werden kann.

### C. Informelle Arbeitsgruppe „Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften“

*Informelles Dokument:* INF.13 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

73. Der Sicherheitsausschuss nahm den Bericht mit Interesse zur Kenntnis.

74. Im Hinblick auf die in Absatz 2.7 aufgeworfene Frage vertrat der Sicherheitsausschuss die Ansicht, dass das multilaterale Abkommen M018 neben Flammendurchschlagsicherungen selbst auch andere Vorrichtungen betrifft, die gemäß den Erläuterungen in Unterabschnitt 3.2.3.1 zur Spalte (16) als Flammendurchschlagsicherungen dienen können, wie z. B. Hochgeschwindigkeitsventile.

75. Zur Beantwortung der Frage in Absatz 4.3 wurde darauf hingewiesen, dass eine Änderung nicht unmittelbar mit ihrer Annahme durch den Sicherheitsausschuss und ihrer Bestätigung durch den Verwaltungsausschuss anwendbar wird. Sie wird erst anwendbar, wenn die Bedingungen in Artikel 19 des ADN erfüllt sind, und zwar zu dem in Absatz 5 dieses Artikels festgelegten Zeitpunkt. Der Zeitpunkt, ab dem sie auf die nationalen Verkehre in den Ländern der Europäischen Union Anwendung findet, kann je nach Land zwischen dem Tag des Inkrafttretens der Änderungen des ADN und dem Enddatum der in den Richtlinien der Europäischen Kommission festgelegten Frist variieren. Letztere beträgt für den internationalen Verkehr in der Regel sechs Monate ab Inkrafttreten (was dem allgemeinen sechsmonatigen Übergangszeitraum für die Anwendung von Änderungen des ADN nach deren Inkrafttreten entspricht).

## **VIII. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 7)**

76. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die Dauer der nächsten Sitzung wegen eines Feiertages, der auf den 1. September 2017 fällt, auf vier Tage (28. bis 31. August 2017) verkürzt wurde. Die Sitzung des Verwaltungsausschusses findet am Nachmittag des 31. August statt.

## **IX. Verschiedenes (TOP 8)**

77. Es wurden keine weiteren Punkte behandelt.

## **X. Annahme des Sitzungsprotokolls**

78. Der Sicherheitsausschuss genehmigte das Protokoll seiner dreißigsten Sitzung und dessen Anlagen auf der Grundlage eines Sekretariatsentwurfs.

## Anlage I

### Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung

**Korrekturen am offiziellen Text (vorbehaltlich der Zustimmung durch die Vertragsparteien)**

**Teil 1, Kapitel 1.6, 1.6.7.2.1.4**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.4)*

**Teil 1, Kapitel 1.6, 1.6.7.2.2.2, Übergangsvorschrift „1.2.1 Flammendurchschlagsicherung Prüfung nach der Norm EN ISO 16852:2010“**

„N.E.U. ab 1. Januar 2001“ ändern in: „N.E.U. ab 1. Januar 2015“.

„Norm EN 12874:1999“ ändern in: „Norm EN 12874:2001“.

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.18 wie geändert)*

**Teil 1, Kapitel 1.6, 1.6.7.2.2.2, Übergangsvorschrift „1.2.1 Hochgeschwindigkeitsventil Prüfung nach der Norm EN ISO 16852:2010“**

„Norm EN 12874:1999“ ändern in: „Norm EN 12874:2001“.

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.18 wie geändert)*

**Teil 1, Kapitel 1.16, 1.16.1.2.1, letzter Absatz**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.9)*

**Teil 1, Kapitel 1.16, 1.16.3.2, letzter Anstrich**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.9)*

**Teil 1, Kapitel 1.16, 1.16.3.2, vorletzter Absatz**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.9)*

**Teil 1, Kapitel 1.16, 1.16.5, letzter Satz**

„1.16.1.3.1“ ändern in: „1.16.3.1“.

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.9)*

**Teil 3, Kapitel 3.3, Sondervorschrift 665**

Am Ende hinzufügen: „...“, außer im Falle der Beförderung in loser Schüttung“.

*(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/9)*

**Teil 9, Kapitel 9.2, 9.2.0.80, Überschrift und erster Absatz**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.7)*

**Teil 9, Kapitel 9.2, 9.2.0.88.1, erster Satz**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.7)*

## Anlage II

### **Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen**

#### **Kapitel 1.1**

1.1.4.3 Die Fußnote 2 erhält folgenden Wortlaut: „<sup>2)</sup> Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat mit Rundschreiben CCC.1/Circ.3 und Corrigenda einen revidierten Leitfaden für die Weiterverwendung von bestehenden ortsbeweglichen Tanks und von Straßentankfahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter („Revised Guidance on the Continued Use of Existing IMO Type Portable Tanks and Road Tank Vehicles for the Transport of Dangerous Goods“) herausgegeben. Der englische Text dieses Leitfadens kann auf der Website der IMO unter [www.imo.org](http://www.imo.org) eingesehen werden.“

*(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.6)*

#### **Kapitel 3.2**

3.2.3.1 In Spalte (5) Gefahren erhält der vierte Absatz folgenden Wortlaut:

„Handelt es sich um einen Stoff oder um eine Mischung mit CMR-Eigenschaften gemäß den Kriterien der Kategorie 1A oder 1B der Kapitel 3.5, 3.6 und 3.7 des GHS, werden diese Angaben durch den Code „CMR“ ergänzt.“

*(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/6)*

3.2.4.3, Nummer 9 Die Fußnote 5) erhält folgenden Wortlaut:

„5) Da bisher noch keine international verbindliche Liste von CMR-Stoffen der Kategorie 1A und 1B existiert, findet hier in der Übergangszeit, bis zum Vorliegen einer solchen Liste, die Liste der CMR-Stoffe der Kategorie 1A und 1B entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in der jeweils geänderten Fassung Berücksichtigung.“

*(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/10 wie geändert)*

#### **Kapitel 7.1**

7.1.3.31 Erhält folgenden Wortlaut:

„7.1.3.31 Maschinen

Es ist verboten, Motoren zu verwenden, die mit Kraftstoff mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden (z. B. Benzinmotoren). Diese Vorschrift gilt nicht für

- benzinbetriebene Außenbordmotoren von Beiboote;

- Antriebs- und Hilfssysteme, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 Abschnitt 1 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der jeweils geltenden Fassung entsprechen \*.“

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 wie durch informelles Dokument INF.28 geändert)

7.1.4.4.2 Der erste Anstrich erhält folgenden Wortlaut: „- Geschlossene Container;“

(Referenzdokument: Informelles Dokument INF.5)

## **Kapitel 7.2**

7.2.3.31.1 Erhält folgenden Wortlaut:

„Es ist verboten, Motoren zu verwenden, die mit Kraftstoff mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden (z. B. Benzinmotoren). Diese Vorschrift gilt nicht für

- benzinbetriebene Außenbordmotoren von Beibooten;

- Antriebs- und Hilfssysteme, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 Abschnitt 1 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen. \*.“

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 wie durch informelles Dokument INF.28 geändert)

## **Kapitel 9.1**

9.1.0.31.1 Folgenden letzten Satz hinzufügen:

„Diese Vorschrift gilt nicht für Verbrennungsmotoren, die Bestandteil von Antriebs- und Hilfssystemen sind. Diese Systeme müssen den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 Abschnitt 1 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen\*.“

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 wie durch informelles Dokument INF.28 geändert)

## **Kapitel 9.3**

9.3.1.31.1, 9.3.2.31.1 und 9.3.3.31.1 erhalten folgenden Wortlaut:

„Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Kraftstoff betrieben werden, der einen Flammpunkt von mehr als 55 °C hat. Diese Vorschrift gilt nicht für Verbrennungsmotoren, die Bestandteil von Antriebs- und Hilfssystemen sind. Diese Systeme müssen den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 Abschnitt 1 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen\*.“

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 wie durch informelles Dokument INF.28 geändert)

\*\*\*

---

\* Erhältlich auf der Website des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards in der Binnenschifffahrt (CESNI), <https://www.cesni.eu/de/documents/es-trin/> [diesbezüglich sei auch auf die gleichwertigen Vorschriften der Empfehlungen der UN-ECE zu harmonisierten europaweiten technischen Anforderungen für Binnenschiffe (Resolution Nr. 61 des Binnenverkehrsausschusses - Arbeitsgruppe „Binnenschifffahrt“ in revidierter und geänderter Fassung verwiesen, <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>)].