

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM ÜBEREINKOMMEN ÜBER
DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF
BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(32. Tagung, Genf, 22. bis 26. Januar 2018)

**Protokoll über die zweiunddreißigste 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
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/66 verteilt.

Inhalt

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
I. Teilnehmer.....	1	5
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1).....	2	5
III. Wahl des Büros für 2018 (TOP 2).....	3	5
IV. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Organe der Vereinten Nationen oder anderer Organisationen (TOP 3)	4-8	5
V. Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 4)	9-31	6
A. Status des ADN.....	9	6
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten.....	10	6
Befristete Abweichung für das Tankschiff „Marconi“ für die Nutzung einer Trockenaerosol erzeugenden Feuerlöschanlage	10	6
C. Auslegung der dem ADN beigelegten Verordnung	11-23	6
1. Auslegung des Absatzes 7.1.4.4.3 ADN über den Mindestabstand von flexiblen Schüttgut-Containern	11	6
2. Tabelle C und Unterabschnitt 7.2.1.21 ADN: Mindestens zu verwendender Tankschiffstyp.....	12-13	6
3. Abschnitt 1.16.0 ADN: Eigner und Betreiber.....	14-15	7
4. Schnellschlussventil.....	16	77
5. Beförderung von UN-Nummer 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, N.A.G. Gefahr: krebserzeugend, erbgutverändernd, fortpflanzungsgefährdend (CMR)	17	7
6. Sicherheitssysteme für die Binnenschifffahrt und ADN.....	18	7
7. Verwendung einer Gasrückfuhrleitung während des Löschens	19-20	88
8. Beförderung von Palmkernexpeller unter UN-Nummer 1386.....	21-22	8
9. Ausstellung des Beförderungspapiers.....	23	8
D. Sachkundigenausbildung.....	24-27	8
1. Abschnitte 8.2.1 und 8.2.2 ADN.....	24	8
2. Prüfungsstatistiken.....	25-27	9
E. Fragen im Zusammenhang mit den Klassifikationsgesellschaften.....	28-31	9
1. Zulassung von Ladungsrechnern	28-29	9
2. Liste der ADN-Verweise in den Klassenvorschriften des Russian Maritime Register of Shipping und Zertifizierung der Übereinstimmung mit ISO/IEC 17020:2012	30	9
3. Liste der ADN-Verweise in den Klassenvorschriften des Russian River Register	31	9

VI.	Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 5)	32-76	10
A.	Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung	32-36	10
1.	Von der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung 2016 und 2017 angenommene Änderungsentwürfe mit Bedeutung für das ADN, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen.....	32-33	10
2.	Von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Harmonisierung“ vorgeschlagene und von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung geänderte Änderungsentwürfe, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen.....	34-36	10
B.	Weitere Vorschläge.....	37-73	11
1.	Verwendung der Begriffe „Restladung“ und „Ladungsrückstände“	37	11
2.	Änderung des Kapitels 7.1	38	11
3.	Unterabschnitte 8.1.2.1 und 8.1.2.3: an Bord mitzuführende Unterlagen	39-40	11
4.	Abmessungen der Doppelhülle in Absatz 9.3.2.11.2 a)	41	11
5.	Deck oder freies Deck in den Absätzen 9.3.x.32.2 und 1.6.7.2.2.2	42-43	11
6.	Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff (Absatz 9.3.1.24.1).....	44-45	12
7.	Unterabschnitt 1.6.7.4: Übergangsbestimmungen für die Beförderung von umwelt- und gesundheitsgefährdenden Stoffen	46	12
8.	Bauwerkstoffe.....	47-48	12
9.	Unklarheiten in Tabelle C.....	49-53	12
10.	Beförderung von Ölschlamm (MARPOL).....	54-55	13
11.	Trockenaerosol erzeugende Feuerlöschanlagen: Änderungen des ES-TRIN und des ADN	56	13
12.	Explosionsschutz bei Umschlag und Beförderung von Stoffen der UN-Nummer 3256, die bei erhöhter Temperatur geladen werden	57-60	13
13.	Explosionsschutz auf Tankschiffen	61-65	14
14.	Übergangsbestimmungen für die Implementierung des modifizierten Explosionsschutzkonzepts auf Tankschiffen	66-67	14
15.	Pflichten des Beförderers.....	68	15
16.	Berichtigung des Absatzes 5.4.1.1.2.....	69	15
17.	Verbesserung der Lesbarkeit und Benutzerfreundlichkeit des ADN	70-72	15
18.	Berichtigung der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Stoffnummer 9001.....	73	15
C.	Überprüfung der in den vorhergehenden Sitzungen angenommenen Änderungen	74-76	16
1.	Überarbeitung der angenommenen Änderungen: Entgasen von Ladetanks	74	16
2.	Absatz 7.2.4.25.5	75	16
3.	Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen.....	76	16

VII.	Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6).....	77-82	16
A.	Bericht über die erste Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Load-on-Top in Binnenschiffen“	77-81	16
B.	Vierzehnte Sitzung der informellen Arbeitsgruppe der Empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften	82	17
VIII.	Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 7)	83-84	17
IX.	Verschiedenes (TOP 8).....	85	17
X.	Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 9)	86	17

Anlagen

I.	Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen		18
II.	Vorschläge zur Berichtigung der dem ADN beigefügten Verordnung (vorbehaltlich der Zustimmung durch die Vertragsparteien).....		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 22. bis 26. Januar 2018 in Genf ihre zweiunddreißigste Sitzung ab. An den Arbeiten dieser Sitzung beteiligten sich Vertreter der folgenden Länder: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, 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), Verband europäischer Tanklager (FETSA), Fuels Europe, Europäische Schifferorganisation (ESO), Internationaler Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA) und Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften.

II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/65 und Add.1 (Sekretariat)

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.31 geänderten Fassung.

III. Wahl des Büros für 2018 (TOP 2)

3. Auf Vorschlag des luxemburgischen und des schweizerischen Vertreters wählte der Sicherheitsausschuss Herrn H. Rein (Deutschland) zum Vorsitzenden und die Herren B. Birkhuber (Österreich) und H. Langenberg (Niederlande) zu den stellvertretenden Vorsitzenden für die Sitzungsperiode 2018.

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

4. Der Vertreter der Donaukommission teilte dem Sicherheitsausschuss mit, dass anlässlich des 70. Jahrestages der Kommission am 29. Juni 2018 in Belgrad eine Ministertagung stattfinden wird.

5. Im Hinblick auf die Entwicklung eines Handbuchs und eines Fragenkatalogs für die Ausbildung von Sicherheitsberatern (siehe Absätze 17 bis 19 des Protokolls über die einunddreißigste Sitzung des Sicherheitsausschusses, Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64) teilte er dem Sicherheitsausschuss mit, dass diese Tätigkeiten vorläufig ausgesetzt wurden und fortgesetzt werden, sobald ein entsprechender Konsens erreicht ist.

Informelles Dokument: INF.15 (Sekretariat)

6. Der Sicherheitsausschuss nahm die Informationen über die Internationale Ministerkonferenz zum Thema Binnenschifffahrt zur Kenntnis, die vom 18. bis 19. April 2018 in Breslau, Polen, stattfindet.

7. Der Sicherheitsausschuss stellte ferner fest, dass die Arbeitsgruppe „Binnenschifffahrt“ (SC.3) Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) und des Europäischen Binnenwasserstraßen-Codes (CEVNI) angenommen und mit der Erörterung des Entwurfs eines Kapitels über Sondervorschriften für Fahrzeuge mit Antriebssystemen oder Hilfssystemen, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55° C oder darunter betrieben werden, sowie eines neuen Anhangs begonnen hat.

8. Des Weiteren nahm er zur Kenntnis, dass die russische Fassung der Ausgabe 2015 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) nunmehr vorliegt und das Sekretariat der Arbeitsgruppe „Binnenschifffahrt“ beabsichtigt, mit der Übersetzung der Ausgabe 2017 des Standards im Jahr 2018 zu beginnen.

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

A. Status des ADN

9. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass dem ADN keine neuen Vertragsparteien beigetreten sind und deren Anzahl somit weiterhin 18 beträgt.

B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten

Befristete Abweichung für das Tankschiff „Marconi“ für die Nutzung einer Trockenaerosol erzeugenden Feuerlöschanlage

Informelle Dokumente: INF.22 und INF.22/Add.1 (Serbien)

10. Der Sicherheitsausschuss empfahl dem Verwaltungsausschuss, eine Entscheidung über eine befristete Abweichung für das Tankschiff „Marconi“ gemäß INF.22/Add.1 zu treffen, die ihm die Nutzung einer Trockenaerosol erzeugenden Feuerlöschanlage (Fire Pro) gestattet.

C. Auslegung der dem ADN beigefügten Verordnung

1. Auslegung des Absatzes 7.1.4.4.3 ADN über den Mindestabstand von flexiblen Schüttgut-Containern

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/4 (ZKR)

11. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Auffassung, dass flexible Schüttgut-Container zwar nicht unter den Begriff „Container“ gemäß den Absätzen 7.1.4.4.1 und 7.1.4.4.2 fallen, dass sie jedoch vom Anwendungsbereich des Absatzes 7.1.4.4.3 erfasst sind und der in Absatz 7.1.4.3.1 geforderte Mindestabstand von 3 m somit auf 2,40 m reduziert werden kann. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass dies nicht wünschenswert ist, und begrüßte die in diesem Zusammenhang zu erwartenden Vorschläge für flexible Schüttgut-Container.

2. Tabelle C und Unterabschnitt 7.2.1.21 ADN: Mindestens zu verwendender Tankschiffstyp

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/6 (Deutschland)

12. Der Sicherheitsausschuss war der Ansicht, dass Schiffe immer mit ihrem Zulassungszeugnis übereinstimmen sollten, aber nach anderen Handhabungsvorschriften verwendet werden können, sofern dies nicht zur Entfernung oder Änderung ihrer Ausrüstungen (z. B. Flammendurchschlagsicherungen) bzw. Bauweise führt, um die Beförderung eines bestimmten Stoffes zu ermöglichen. Er kam gleichwohl zu dem Schluss, dass weitere Informationen erforderlich sind, bevor eine Entscheidung über die Notwendigkeit und den

Umfang einer Änderung zur Klarstellung der derzeitigen Bestimmungen in Betracht gezogen werden kann.

13. Der Sicherheitsausschuss ersuchte die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften und andere Interessierte, Beispiele für Fälle anzugeben, in denen Schiffe nach unterschiedlichen Handhabungsvorschriften betrieben werden (z. B. offene Probeentnahme), um zu veranschaulichen, wie diese Fälle derzeit aus rechtlicher Sicht behandelt werden, und um verbleibende Lücken festzustellen. Der EBU-Vertreter erklärte sich freiwillig bereit, diese Arbeit zwischen den Sitzungen zu leiten.

3. Abschnitt 1.16.0 ADN: Eigner und Betreiber

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/7 (Deutschland)

14. Der Sicherheitsausschuss war der Auffassung, dass der in Abschnitt 1.16.0 genannte Betreiber derjenige ist, der die rechtliche und wirtschaftliche Verantwortung für die technische Ausrüstung des Schiffes trägt. Es kann also nur eine Partei sein, die ein Schiff nach dem Bareboat-Charter-Verfahren betreibt, nicht jedoch eine Partei, die ein Schiff nach dem Zeitcharter-Verfahren nutzt. Er war ferner der Ansicht, dass bei der Ermittlung des Betreibers auch andere abweichende Vertragsverhältnisse berücksichtigt werden sollten.

15. Der Sicherheitsausschuss kam zu dem Schluss, dass diese Auslegung nur für die Definition des Betreibers im Anwendungsbereich von Kapitel 1.16 und die entsprechenden Verweise auf dieses Kapitel in anderen Teilen des ADN gilt.

4. Schnellschlussventil

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/16
(Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

16. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass angesichts der Tatsache, dass alle Schnellschlussventile fernbetätigt werden, diese Erwähnung überflüssig ist, und stimmte ihrer Streichung aus dem vorgeschlagenen Wortlaut des Absatzes 9.3.2.1.25.2 Buchstabe d zu. Alle anderen Vorschläge in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/16 wurden ohne Änderungen angenommen (siehe Anlage I).

5. Beförderung von UN-Nummer 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, N.A.G. Gefahr: krebserzeugend, erbgutverändernd, fortpflanzungsgefährdend (CMR)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/20 (CEFIC)

17. Der Sicherheitsausschuss nahm die Vorschläge ohne Änderungen an (siehe Anlage I).

6. Sicherheitssysteme für die Binnenschifffahrt und ADN

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/23 (Donaukommission)

Informelles Dokument: INF.2 (Donaukommission)

18. Der Sicherheitsausschuss nahm die Informationen über die Tätigkeiten der Donaukommission zur Entwicklung eines Sicherheitssystems für die Binnenschifffahrt und die Erarbeitung von Empfehlungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt auf der Donau zur Kenntnis. Es wurde festgestellt, dass alle Dokumente in der kommenden Sitzung am 7. Februar 2018 in Budapest geprüft und anschließend auf der Website der Donaukommission zur Verfügung gestellt werden.

7. Verwendung einer Gasrückfuhrleitung während des Löschens

Informelles Dokument: INF.7 (Niederlande)

19. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass ein Gasrückfuhrsystem nicht überall verfügbar ist und nicht in allen Fällen verwendet werden kann. Ferner wurde festgestellt, dass die Verwendung von Gasrückfuhrleitungen die Entstehung unbekannter Gasgemische zur Folge haben kann, die eine gefährliche Reaktion mit den Dämpfen der entladenen Ladung hervorrufen können, wenn sie in das Schiff geleitet werden, und dass diese Situation vermieden werden sollte.

20. Darüber hinaus stellte der Sicherheitsausschuss fest, dass die derzeitigen Vorschriften des Absatzes 1.4.3.7.1 Buchstaben i und j ADN den Entlader verpflichten, dafür zu sorgen, dass in der Gasrückfuhrleitung, wenn diese gemäß Absatz 7.2.4.25.5 erforderlich ist, Flammendurchschlagsicherungen angebracht sind, dass diese Anforderung jedoch nicht in der in Unterabschnitt 7.2.4.10 genannten Prüfliste enthalten ist. Des Weiteren wurde festgestellt, dass die Vorschriften des Unterabschnitts 1.4.3.7 für die Entladung gelten, während die Checkliste für die Beladung gilt. Die Vertreter von Fuels Europe und CEFIC erklärten sich bereit, für die nächste Sitzung einen Vorschlag zu unterbreiten.

8. Beförderung von Palmkernexpeller unter UN-Nummer 1386

Informelles Dokument: INF.23 (EBU, ESO, ERSTU)

21. Der Sicherheitsausschuss war der Ansicht, dass die Frage, ob Ölsaatkuchen mit mehr als 1,5 Masse-% Öl und mehr als 11 Masse-% Feuchtigkeit von den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter ausgenommen werden sollte, dem Experten-Unterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Prüfung vorgelegt werden sollte.

22. Hinsichtlich der Auslegung des Absatzes 2.2.42.1.7 vertrat der Sicherheitsausschuss die Auffassung, dass nicht in allen Fällen die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen besteht. Er bestätigte, dass es Sache des Absenders ist, im Einzelfall zu entscheiden, ob für Stoffe, für die (gemäß Absatz 2.2.42.1.7) nachgewiesen wurde, dass sie die Kriterien für die Einstufung in Klasse 4.2 nicht erfüllen, und deren physikalische Eigenschaften unverändert bleiben, weitere Prüfungen erforderlich sind.

9. Ausstellung der Beförderungspapiere

Informelles Dokument: INF.28 (EBU, ESO, ERSTU)

23. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Auffassung, dass die Pflichten und Verantwortlichkeiten des Absenders, Verladers und Beförderers im ADN eindeutig geregelt sind und dass jede Abweichung von diesen oder gleichwertigen Bestimmungen nach nationalem Recht rechtlich problematisch sein könnte. Der Sicherheitsausschuss war ferner der Meinung, dass der Absender, wenn er einen Bevollmächtigten benannt hat, der in seinem Auftrag handelt, für die Bereitstellung der Beförderungspapiere verantwortlich ist.

D. Ausbildung der Sachkundigen

1. Abschnitte 8.2.1 und 8.2.2 ADN

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/12 (Deutschland)

24. Der Sicherheitsausschuss nahm die vorgeschlagenen Änderungen der Kapitel 1.6, 8.2 und 8.6 unter Hinzufügung eines Satzes am Ende des Absatzes 8.2.1.4 in der geänderten Fassung an, um darauf hinzuweisen, dass ein Bewerber, der die Prüfung nach zweimaliger Wiederholung nicht bestanden hat, innerhalb der Geltungsdauer der Bescheinigung erneut einen Wiederholungskurs absolvieren kann (siehe Anlage I).

2. Prüfungsstatistiken

Informelles Dokument: INF.16 (Niederlande)

25. Der Sicherheitsausschuss begrüßte die von den Niederlanden vorgelegten Informationen. Er vertrat die Auffassung, dass die Quote der erfolgreichen Bewerber als Indikator für den Schwierigkeitsgrad der Prüfungen herangezogen werden kann, und forderte alle Vertragsparteien auf, zur Erhebung von Statistiken beizutragen.

26. Darüber hinaus stellte er befriedigt fest, dass die Zahl der Bewerber, die erstmalig an der Ausbildung teilnehmen, laut den Statistiken deutlich gestiegen ist, und vertrat die Auffassung, dass dies darauf zurückzuführen sein könnte, dass in einigen Fällen die Anwesenheit von mehr als einem Sachkundigen an Bord erforderlich ist.

27. Auf eine Frage zu den Ergebnissen und der Teilnahme an Wiederholungskursen teilte der Vertreter der Niederlande dem Sicherheitsausschuss mit, dass die auf nationaler Ebene verfügbaren Statistiken zeigen, dass im Jahr 2017 etwa 950 Personen solche Kurse mit einer Erfolgsquote von 75 bis 80 % besucht haben.

E. Fragen im Zusammenhang mit den Klassifikationsgesellschaften

1. Zulassung von Ladungsrechnern

Informelles Dokument: INF.11 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

28. Der Sicherheitsausschuss begrüßte die Informationen über den Stand der Ausrüstung mit Ladungsrechnern und stellte fest, dass die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften davon ausgehen, dass alle Schiffe, die diese Geräte benötigen, bis zum Ablauf der Übergangsbestimmung für diese Anforderung mit einem zugelassenen Gerät ausgestattet sein werden.

29. Der Sicherheitsausschuss forderte die informelle Gruppe der Empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften auf, in der Sitzung im Januar 2019 eine Aktualisierung vorzulegen, einschließlich aller ihr von anderen Klassifikationsgesellschaften zur Verfügung gestellten Informationen.

2. Liste der Verweise auf ADN in den Klassenvorschriften des Russian Maritime Register of Shipping und Zertifikat über die Einhaltung von ISO/IEC 17020:2012

Informelle Dokumente: INF.26 und INF.29 (Russian Maritime Register of Shipping)

30. Der Sicherheitsausschuss nahm die vorgelegten Informationen zur Kenntnis, war jedoch der Auffassung, dass aufgrund der späten Vorlage mehr Zeit für ihre Prüfung erforderlich ist, und beschloss daher, die Prüfung auf die dreiunddreißigste Sitzung zu vertagen.

3. Liste der ADN-Verweise in den Klassenvorschriften des Russian River Register

Informelles Dokument: INF.13 (Sekretariat)

31. Aus Zeitgründen wurde dieses Dokument vom Sicherheitsausschuss nicht behandelt.

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

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

1. Von der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung 2016 und 2017 angenommene Änderungsentwürfe mit Bedeutung für das ADN, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/2 (Sekretariat)

Informelle Dokumente: INF.6 (Sekretariat)
INF.19 (Europäische Kommission)

32. Der Sicherheitsausschuss nahm die vom Sekretariat zur Berücksichtigung der Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) und des Experten-Unterausschusses der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschlagenen Änderungen vorbehaltlich einiger Berichtigungen an. Der Änderungsvorschlag zu Absatz 2.1.3.5.5 wurde ebenfalls angenommen (siehe Anlage I).

33. Hinsichtlich der in eckige Klammern gesetzten Änderungen nahm der Sicherheitsausschuss zur Kenntnis, dass sie von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2018 geprüft werden, und beschloss, ihre Annahme auf die dreiunddreißigste Sitzung zu vertagen.

2. Von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Harmonisierung“ vorgeschlagene und von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung geänderte Änderungsentwürfe, die am 1. Januar 2019 in Kraft treten sollen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/1 (Sekretariat)

Informelle Dokumente: INF.5 und INF.31 (Sekretariat)

34. Der Sicherheitsausschuss nahm die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung auf der Grundlage der Vorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter“ (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/1) vorgeschlagenen Änderungen des ADN in der durch das informelle Dokument INF.5 geänderten Fassung mit einigen zusätzlichen Änderungen und mit den Berichtigungen im informellen Dokument INF.31 an (siehe Anlage I).

35. Der Vertreter der Niederlande teilte dem Sicherheitsausschuss mit, dass die Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ beschlossen hat, entsprechend dem Bericht über die 103. Sitzung der Arbeitsgruppe (Dokument ECE/TRANS/WP.15/239 Absatz 21 und Anlage I) in Spalte 5 der Tabelle A für UN-Nummer 3536 „9A“ durch „9“ zu ersetzen. Der Sicherheitsausschuss stimmte dieser Entscheidung zu und stellte einmütig fest, dass dieser Eintrag in Tabelle A des ADN entsprechend geändert werden sollte.

36. Hinsichtlich der in eckige Klammern gesetzten Änderungen nahm der Sicherheitsausschuss zur Kenntnis, dass sie von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2018 geprüft werden, und beschloss, ihre Annahme auf die dreiunddreißigste Sitzung zu vertagen.

B. Weitere Vorschläge

1. Verwendung der Begriffe „Restladung“ und „Ladungsrückstände“

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/3 (ZKR)

37. Der Sicherheitsausschuss nahm die vorgeschlagenen Änderungen der Kapitel 1.2, 3.2, 7.2, 8.1 und 8.2 mit einigen Berichtigungen an, um die Terminologie in allen Sprachfassungen anzugleichen (siehe Anlage I).

2. Änderung des Kapitels 7.1

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/5 (Frankreich)

38. Der Sicherheitsausschuss nahm die vorgeschlagenen Änderungen der Absätze 7.1.4.1.1 und 7.1.4.1.5 in Absatz 7 des Dokuments sowie eine Folgeänderung des Absatzes 7.1.4.1.4 zur Angleichung der Terminologie in allen Sprachfassungen an die „kleinste Höchstmasse“ an (siehe Anlage I).

3. Unterabschnitte 8.1.2.1 und 8.1.2.3: an Bord mitzuführende Unterlagen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/8 (Deutschland)

39. Der Sicherheitsausschuss nahm die Änderungsvorschläge zu den Unterabschnitten 8.1.2.3 und 8.1.2.1 in den Absätzen 5 und 6 des Dokuments an (siehe Anlage I).

40. Der Vertreter Deutschlands stellte die Notwendigkeit der Prüfung und Bescheinigung einiger an Bord erforderlicher besonderer Ausrüstungen wie z. B. persönlicher Schutzausrüstung (z. B. Schutzhandschuhe, -schuhe oder -stiefel) im Sinne des Unterabschnitts 8.1.6.3 in Frage. Da die persönliche Schutzausrüstung den Anforderungen der Arbeitsschutzvorschriften entsprechen müsse, sei die in Unterabschnitt 8.1.6.3 vorgeschriebene Prüfung und Bescheinigung nicht erforderlich. Der Sicherheitsausschuss stimmte dieser Auslegung zu und begrüßte einen künftigen Vorschlag zur Behandlung dieser Frage.

4. Abmessungen der Doppelhülle in Absatz 9.3.2.11.2 a)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/14 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

41. Der Sicherheitsausschuss nahm den Änderungsvorschlag zu Absatz 9.3.2.11.2 Buchstabe a ohne Änderungen an (siehe Anlage I).

5. Deck oder freies Deck in den Absätzen 9.3.x.32.2 und 1.6.7.2.2.2

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/15 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

42. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Übergangsvorschrift für die Erneuerung des Zulassungszeugnisses für 0,5 m über das freie Deck geführte Öffnungen der Lüftungsrohre abgelaufen ist. Er hielt die vorgeschlagenen Änderungen des Absatzes 1.6.7.2.2.2 daher für nicht erforderlich und lehnte sie ab. Ferner kam der Sicherheitsausschuss überein, dass die in der Tabelle in Absatz 1.6.7.2.2.2 ADN geltenden Einträge für die Absätze 9.3.1.32.2, 9.3.2.32.2 und 9.3.3.32.2 gestrichen werden sollten. Die übrigen Vorschläge in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/15 wurden mit einigen Berichtigungen angenommen (siehe Anlage I).

43. Im Hinblick auf die Terminologie stimmte der Sicherheitsausschuss zu, dass in der französischen Fassung der Ausdruck „pont découvert“ für den englischen Ausdruck „open deck“ verwendet werden sollte.

6. Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff (Absatz 9.3.1.24.1)

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/17 (Belgien und Niederlande)

44. Der Sicherheitsausschuss war der Auffassung, dass nach der Annahme von Bestimmungen zur Erlaubnis der Nutzung von LNG als Brennstoff für ein Inkrafttreten am 1. Januar 2019 der Text in Absatz 9.3.1.24.1 Buchstabe c, der eine Abweichung gemäß Absatz 1.5.3.2 vorschreibt, nicht mehr erforderlich sein wird, und stimmte seiner Streichung zu (siehe Anlage I).

45. Der Sicherheitsausschuss war gleichwohl der Ansicht, dass weitere Informationen über die Nutzung der Boil-Off-Gase von LNG als Brennstoff für den Betrieb von Schiffen erforderlich sind, dies insbesondere in Bezug auf die Sicherheit. Der Ausschuss ersuchte daher die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften, für die nächste Sitzung ein Dokument mit Informationen über bestehende Sicherheitsbestimmungen (insbesondere im ES-TRIN-Standard) zur Nutzung von LNG als Brennstoff vorzulegen. In diesem Zusammenhang sollen auch die derzeitigen Bestimmungen zum Explosionsschutz und die zur Annahme und zur Inkraftsetzung am 1. Januar 2019 vorgeschlagenen Bestimmungen geprüft werden, um Unstimmigkeiten zu vermeiden.

7. Unterabschnitt 1.6.7.4: Übergangsbestimmungen für die Beförderung von umwelt- und gesundheitsgefährdenden Stoffen

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/18 (Deutschland)

46. Der Sicherheitsausschuss nahm den Vorschlag zur Streichung der Übergangsvorschrift im ersten Absatz des Absatzes 1.6.7.4.1 (siehe Anlage I) an und stellte befriedigt fest, dass der Einsatz von Doppelhüllenschiffen die Sicherheit bei der Beförderung erheblich erhöht hat.

8. Bauwerkstoffe

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/19 (EBU, ERSTU und ESO)

47. Der Sicherheitsausschuss nahm die Änderungsvorschläge zu den Absätzen 9.3.x.0.2, 9.3.x.0.3 und 9.3.x.0.5 mit einigen Änderungen an (siehe Anlage I).

48. Hinsichtlich einer Frage zur Möglichkeit der Verwendung von Stahl als Bauwerkstoff für einige Gegenstände, die in Spalte 1 der in Abschnitt 9.3.x.0.3 einzufügenden Tabelle aufgeführt sind, bestätigte der Sicherheitsausschuss, dass die Tabelle nur Holz, Aluminiumlegierungen, Kunststoffe und Gummi als Bauwerkstoffe enthält, dass dies jedoch die Verwendung von Stahl nicht ausschließt.

9. Unklarheiten in Tabelle C

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/22 (Deutschland)

49. Der Sicherheitsausschuss ersuchte die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“, sich mit den in den Absätzen 19, 24 und 25 des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/22 aufgeworfenen Fragen zu befassen.

50. Obwohl der Sicherheitsausschuss den Vorschlag annahm, die Abkürzung „Fp“ in die Begriffsbestimmung für Flammpunkt aufzunehmen, vertrat er die Auffassung, dass diese Änderung für eine Übernahme in das RID und das ADR in Betracht gezogen werden sollte, und forderte den Vertreter Deutschlands auf, für die nächste Sitzung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2018 einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten.

51. Im Zusammenhang mit einer Frage zur Notwendigkeit, die bestehenden Unstimmigkeiten zwischen den Schemata A und B in Unterabschnitt 3.2.3.3 ADN zu beheben, ersuchte der Sicherheitsausschuss den Vertreter von Fuels Europe, für die nächste Sitzung einen Vorschlag zu unterbreiten.

52. Was den Vorschlag unter Abschnitt J betrifft, so beschloss der Sicherheitsausschuss, die Erstellung eines überarbeiteten Vorschlags an die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ zu verweisen. Der überarbeitete Vorschlag könnte zwei gesonderte Tabellen enthalten, um elektrische und nicht-elektrische Geräte entsprechend dem Vorschlag des Vertreters Frankreichs getrennt zu behandeln. Dieser wurde aufgefordert, seine Bemerkungen schriftlich an die informelle Arbeitsgruppe zu richten.

53. Die Vorschläge in den Abschnitten A, C, E, F und G (Absatz 21) des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/22 wurden mit einigen Berichtigungen angenommen (siehe Anlage I).

10. Beförderung von Ölschlamm (MARPOL)

Informelle Dokumente: INF.4 und Add.1 (Deutschland)

54. Der Sicherheitsausschuss beschloss, die Prüfung dieser Frage der informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“ mit folgendem Mandat zu übertragen:

- Entwicklung von Vorschriften für die Beförderung von Klärschlamm, einschließlich einer Begriffsbestimmung für Klärschlamm, aufbauend auf bestehenden Vorschriften und unter Bezugnahme auf die einschlägigen UN-Nummern.
- Berücksichtigung bestehender Richtlinien für die Einstufung von Klärschlamm und anderen verwandten Stoffen bei der Prüfung der Notwendigkeit eines neuen Eintrags in Tabelle C des ADN.
- Prüfung der geltenden Vorschriften für den Informationsaustausch, der nach dem Abfallrecht (z. B. EU-Recht) und den Gefahrgutvorschriften erforderlich ist.

55. Der Vertreter Deutschlands lud alle Interessierten ein, sich schriftlich zu äußern und der informellen Arbeitsgruppe alle Informationen oder Richtlinien zur Beförderung und Einstufung von Klärschlamm mitzuteilen.

11. Trockenaerosol erzeugende Feuerlöschanlagen: Änderungen des ES-TRIN und des ADN

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/21 (Belgien, Niederlande, Schweiz)

Informelles Dokument: INF.30 (Belgien, Niederlande, Schweiz)

56. Der Sicherheitsausschuss nahm den Vorschlag in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/21, geändert durch INF.30, mit einer zusätzlichen Berichtigung des Verweises auf das IMO-Rundschreiben MSC/Circ.1270 an (siehe Anlage I).

12. Explosionsschutz bei Umschlag und Beförderung von Stoffen der UN-Nummer 3256, die bei erhöhter Temperatur geladen werden

Informelles Dokument: INF.8 (EBU, ERSTU und ESO)

57. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Inertisierung von Tanks und Annahmestellen zur Gewährleistung eines angemessenen Explosionsschutzes während des Umschlags und der Beförderung von Stoffen der UN-Nummer 3256, die bei erhöhter Temperatur geladen werden, nur als Zwischenlösung betrachtet werden sollte, bis auf dem Markt Flammendurchschlagsicherungen, Überdruck- und Vakuumventile verfügbar sind, die für Ladetemperaturen über 60°C zugelassen sind.

58. Die Vertreter von CEFIC, EBOTA und EBU teilten dem Sicherheitsausschuss mit, dass bereits Flammendurchschlagsicherungen für Ladetemperaturen über 60°C entwickelt wurden, die jedoch noch nicht zugelassen sind, und dass Tests in bei 80°C beladenen Schiffen durchgeführt wurden. Sie stellten fest, dass mehr Zeit benötigt wird, bis genauere Informationen über diese Geräte und die Ergebnisse der Tests vorliegen.

59. Des Weiteren wurde festgestellt, dass Deutschland gegen die Verwendung von zugelassenen Flammendurchschlagsicherungen bis 60°C bis zum 31. März 2018 keine Einwände erheben wird, um dieses Problem auf nationaler Ebene anzugehen, und dass es vom 1. April bis zum 31. Dezember 2018 alternativ eine Inertisierung der Ladetanks akzeptieren wird, in der Hoffnung, dass nach diesem Zeitpunkt zugelassene Flammendurchschlagsicherungen für die Ladung bei höheren Temperaturen auf dem Markt erhältlich sein werden. Ferner wurde zur Kenntnis genommen, dass bisher keine Unfälle oder Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit dieser vorläufigen Maßnahme gemeldet wurden.

60. Der Sicherheitsausschuss ersuchte die Vertragsparteien aufgrund der während der Diskussion erteilten Informationen, sich mit diesem Thema auf nationaler Ebene oder im Rahmen eines multilateralen Abkommens zu befassen, bis Vorkehrungen getroffen sind, die für Ladetemperaturen über 60 °C zugelassen sind.

13. Explosionsschutz auf Tankschiffen

Dokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9 (Deutschland)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/10 (Deutschland)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11 (ZKR)

Informelle Dokumente: INF.14 (Deutschland)
INF.21 und Add.1 (Niederlande)
INF.25 (ZKR)

61. Auf eine Frage des EBU-Vertreters zum Geltungsbereich der Begriffsbestimmung für „Zoneneinteilung“ in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11 bestätigte der Sicherheitsausschuss, dass diese nicht für Trockengüterschiffe gilt.

62. Der Sicherheitsausschuss bat das Sekretariat, die deutsche Fassung der Vorschläge in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9 zu überprüfen, um eine konsequente Verwendung des Wortes „Trennen“ anstelle von „Lösen“ sicherzustellen.

63. In Bezug auf die vorgeschlagene Änderung des Absatzes 9.3.x.53.5 in Absatz 11 des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9 äußerte der EBU-Vertreter Bedenken hinsichtlich der möglichen Auswirkungen eines Verweises auf die Norm EN 50525-2-21:2011 für bestehende Einrichtungen. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass der zusätzliche Einbau von Wänden in Schiffen nicht in den Anwendungsbereich des Absatzes 9.3.x.53.5 fällt, und nahm die vorgeschlagene Änderung an.

64. Der Vertreter der Niederlande war der Ansicht, dass die in INF.21 vorgeschlagenen Begriffsbestimmungen für „autonome Schutzsysteme“ und „Sicherheitsventile“ weiter präzisiert werden könnten. Der Sicherheitsausschuss ersuchte ihn, die Vorlage eines entsprechenden Vorschlags zu erwägen.

65. Der Sicherheitsausschuss nahm die Vorschläge in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11 in der geänderten Fassung mit einigen zusätzlichen Änderungen an, um den Vorschlägen in den Dokumenten ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/10 und den informellen Dokumenten INF.14, INF.21, INF.21/Add.1 und INF.25 Rechnung zu tragen (siehe Anlage I).

14. Übergangsbestimmungen für die Implementierung des modifizierten Explosionsschutzkonzepts auf Tankschiffen

Informelles Dokument: INF.24 (EBU und ESO)

66. Der EBU-Vertreter erklärte, dass die beantragte Übergangsvorschrift den Schiffbauern Zeit geben soll, sich mit den neuen Anforderungen vertraut zu machen und unerwartete Probleme zu lösen, die während des Bauvorgangs bei der erstmaligen Umsetzung auftreten können. Die Übergangsvorschrift soll sicherstellen, dass die Schiffbauer genügend Zeit haben, um das Schiffbauprojekt gemäß den zum Zeitpunkt seiner Einleitung geltenden ADN-Bestimmungen abzuschließen, auf deren Grundlage die Genehmigung erteilt wird.

67. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die Empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften keine Probleme im Zusammenhang mit der Umsetzung der neuen Anforderungen erwarten. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die allgemeine Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.1 auch für Zulassungszeugnisse gilt, die vor dem 30. Juni 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden ADN-Bestimmungen ausgestellt wurden, und sah keine Notwendigkeit, eine spezielle Übergangsvorschrift für die Einführung des neuen Explosionsschutzsystems einzuführen. Er forderte die Vertragsparteien, Industrieverbände, Klassifikationsgesellschaften und alle am Bau von Schiffen Beteiligten auf, die jeweiligen Interessengruppen über das Inkrafttreten der neuen Bestimmungen am 1. Januar 2019 zu informieren, damit sie mit der Prüfung der für die Umsetzung zu treffenden Maßnahmen beginnen können.

15. Pflichten des Beförderers

Informelles Dokument: INF.17 (Österreich)

68. Der Sicherheitsausschuss nahm die Änderung des Absatzes 1.4.2.2.1 ohne Änderungen an (siehe Anlage I).

16. Berichtigung des Absatzes 5.4.1.1.2

Informelles Dokument: INF.18 (Frankreich)

69. Der Sicherheitsausschuss nahm die Berichtigung der französischen Fassung zur Harmonisierung der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Nummer 1203 in Tabelle C und der Beispiele für Beschreibungen gefährlicher Güter in Absatz 5.4.1.1.2 an (siehe Anlage II). Es wurde zur Kenntnis genommen, dass diese Berichtigung allen Vertragsparteien zur Annahme notifiziert wird.

17. Verbesserung der Lesbarkeit und Benutzerfreundlichkeit des ADN

Informelles Dokument: INF.20 (EBU und ESO)

70. Der Sicherheitsausschuss nahm den Vorschlag in Abschnitt D (Punkt 2) des informellen Dokuments zur Aufnahme einer Begriffsbestimmung für „CMR“ in die erläuternden Bemerkungen zu Tabelle C Spalte (5) in Kapitel 3.2 an (siehe Anlage I).

71. Zu den Vorschlägen in den Abschnitten A, B, C, E, F und G des informellen Dokuments forderte der Sicherheitsausschuss die Vertreter von EBU und ESO auf, die geäußerten Bemerkungen zu berücksichtigen und für die nächste Sitzung einen überarbeiteten Vorschlag in einem offiziellen Dokument vorzulegen.

72. Der Sicherheitsausschuss war der Auffassung, dass der Vorschlag, Begriffsbestimmungen für „Siedepunkt“, „Siedebeginn“ und „Siedebereich“ einzuführen, für alle Verkehrsträger relevant ist und daher dem Experten-Unterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Prüfung vorgelegt werden sollte.

18. Berichtigung der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Stoffnummer 9001

73. Der Sicherheitsausschuss forderte den Vertreter Deutschlands auf, die geäußerten Bemerkungen zu berücksichtigen und für die nächste Sitzung ein offizielles Dokument vorzulegen, damit auch die russische Fassung überprüft werden kann. Der Vertreter Deutschlands lud die betroffenen Delegationen ein, ihre Bemerkungen schriftlich mitzuteilen.

C. Überprüfung der in den vorhergehenden Sitzungen angenommenen Änderungen

1. Überarbeitung der angenommenen Änderungen: Entgasen von Ladetanks

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 (Deutschland, Niederlande)

74. Der Sicherheitsausschuss nahm die Änderungsvorschläge zu Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1 in den Anlagen I, II und III des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 mit einigen zusätzlichen Änderungen an (siehe Anlage I).

2. Absatz 7.2.4.25.5

Informelles Dokument: INF.3 (Deutschland)

75. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Auffassung, dass das Ergebnis der Messung der Konzentration an entzündbaren Gasen der vorherigen Ladung gemäß Absatz 7.2.4.25.5 zweiter Gedankenstrich des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1 schriftlich festgehalten werden sollte, und stimmte dem Vorschlag in INF.3 zu (siehe Anlage I).

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

Dokumente: ECE/ADN/2018/1 (Sekretariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Corr.1 (Sekretariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 (Deutschland, Niederlande)

Informelle Dokumente: INF.3 (Deutschland)
INF.25 (ZKR)

76. Der Sicherheitsausschuss nahm die Änderungen in Dokument ECE/ADN/2018/1 mit den entsprechenden Berichtigungen in ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Corr.1 und in der Fassung des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 sowie der informellen Dokumente INF.3 und INF.25 mit einigen zusätzlichen Änderungen an (siehe Anlage I).

VII. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6)

A. Bericht über die erste Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Load-on-Top in Binnenschiffen“

Informelles Dokument: INF.9 (FETSA)

77. Der Sicherheitsausschuss wies darauf hin, dass das Fehlen von Bestimmungen über Load-on-Top in Binnenschiffen im ADN nicht bedeutet, dass diese Praxis erlaubt ist.

78. Einige Delegationen vertraten die Auffassung, dass Mischarbeiten an Bord von Schiffen nicht in den Anwendungsbereich des ADN fallen (das die Beförderung gefährlicher Güter regelt) und außerhalb des Schiffes durchgeführt werden sollten (z. B. an Land, in Lagereinrichtungen), in welchem Fall sie in den Anwendungsbereich anderer Vorschriften (z. B. der Seveso-Richtlinie) fallen würden. Sie äußerten Bedenken hinsichtlich einer Reihe von Fragen, z. B. wie die Einstufung der durch das Mischen entstehenden Gemische an Bord vorgenommen werden könnte und wer für die Festlegung der geltenden Beförderungsbedingungen und Beförderungspapiere zuständig wäre.

79. Der Sicherheitsausschuss nahm die Informationen und Erläuterungen des FETSA-Vertreters zur Kenntnis, lehnte es jedoch ab, allen Stoffen mit derselben UN-Nummer eine allgemeine Abweichung für Load-on-Top in Binnenschiffen zu bewilligen.

80. Er stellte ferner fest, dass diese Art von Ladevorgang für Seeschiffe nur für eine begrenzte Gruppe von Stoffen zulässig ist, und war der Ansicht, dass dies im Falle der Ausarbeitung ähnlicher Bestimmungen für das ADN auch so sein sollte.

81. Der Sicherheitsausschuss ersuchte die informelle Arbeitsgruppe, die in Betracht zu ziehenden UN-Nummern (d. h. bestimmte Stoffe oder Stoffgruppen) eindeutig zu bestimmen und Informationen über bestehende Vorschriften für Load-on-Top (einschließlich Einstufung, Beförderungsbedingungen usw.) zusammenzustellen. Der Sicherheitsausschuss bat die informelle Arbeitsgruppe, diese Informationen in einem offiziellen Dokument für eine der nächsten Sitzungen vorzulegen, und ermunterte alle Betroffenen, sich an den Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe zu beteiligen.

B. Vierzehnte Sitzung der informellen Arbeitsgruppe der Empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften

Informelles Dokument: INF.12 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

82. Aus Zeitgründen wurde dieses Dokument vom Sicherheitsausschuss nicht behandelt.

VIII. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 7)

83. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass seine nächste Sitzung vom 27. bis 31. August 2018 in Genf stattfindet und die einundzwanzigste Sitzung des ADN-Verwaltungsausschusses für den 31. August 2018 anberaumt ist. Letzter Termin für die Einreichung von Dokumenten für diese Sitzungen ist der 1. Juni 2018.

84. Es wurde daran erinnert, dass der Sicherheitsausschuss auf seiner dreiunddreißigsten Sitzung nur Berichtigungen bereits angenommener Texte oder Vorschläge zur Harmonisierung mit den Bestimmungen der Ausgaben 2019 des RID und des ADR zur Annahme und Inkraftsetzung am 1. Januar 2019 prüfen wird. Alle anderen Änderungsvorschläge, die in dieser Sitzung zur Prüfung vorgelegt werden, werden für ein Inkrafttreten am 1. Januar 2021 geprüft.

IX. Verschiedenes (TOP 8)

85. Zu diesem Tagesordnungspunkt lag nichts vor.

X. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 9)

86. Der Sicherheitsausschuss wird gebeten, das Protokoll über seine zweiunddreißigste Sitzung auf der Grundlage eines Sekretariatsentwurfs zu genehmigen.

Anlage I

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

(siehe Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/66/Add.1)

Anlage II

Vorschläge zur Berichtigung der dem ADN beigefügten Verordnung

(vorbehaltlich der Zustimmung durch die Vertragsparteien)

(siehe Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.2/66/Add.1)
