



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG  
(ADN-SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(21. Tagung, Genf, 27. bis 31. August 2012)

PROTOKOLL ÜBER DIE EINUNDZWANZIGSTE SITZUNG DER GEMEINSAMEN  
EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE  
INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF  
BINNENWASSERSTRASSEN BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN-  
SICHERHEITSAUSSCHUSS)\*  
(Genf, 27. bis 31. August 2012)

---

\* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44 verteilt.

## Inhaltsverzeichnis

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
I. Teilnehmer .....	1	4
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1) .....	2–3	4
III. Vierundsiebzigste Sitzung des Binnenverkehrsausschusses (TOP 2) .....	4	4
IV. Stand des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 3).....	5-6	4
V. Arbeit der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (TOP 4) .....	7	5
VI. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 5).....	8–38	5
A. Änderungen, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen.....	8–12	5
1. Den Vertragsparteien im Vorfeld notifizierte Änderungen .....	8-9	5
2. Korrekturen von bereits notifizierten Änderungsvorschlägen .....	10–11	6
3. Korrekturen am aktuellen Text der dem ADN beigefügten Verordnung .....	12	6
B. Änderungen, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen.....	13–38	6
1. Stabilität (im Leckfall) .....	13	6
2. Alternative Bauweisen (9.3.4).....	14	6
3. Schwere Heizöle.....	15–18	6
4. Prüfliste .....	19–20	7
5. Die Beförderung von Kohle in loser Schüttung .....	21–22	7
6. Änderungen des Wortlautes .....	23–25	7
7. Änderungsvorschläge für Kapitel 1.15.....	26–28	8
8. Flexible Schüttgut-Container.....	29–31	8
9. Bericht über die erste Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Explosionsschutz“ auf Tankschiffen (Straßburg, 6. – 7. Juni 2012).....	32–33	9
10. Bericht der informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“ (Straßburg, 5.– 6. Juni 2012) .....	34–36	9
11. Die Anwendung von Übergangsbestimmungen in Bezug auf Schiffe ..	37–38	9
VII. Fragenkatalog (TOP 6).....	39–43	10
VIII. Themen bezüglich der Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften (TOP 7) ..	44–47	10
Bericht der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften von ihrer Sitzung am 22. März 2012.....	44–47	10

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
IX. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten (TOP 8).....	48–51	11
A. Sondergenehmigung zur Beförderung von Flüssigerdgas (LNG).....	48–50	11
B. Abweichende Regelungen für die Verwendung von Flüssigerdgas als Antrieb für die Schiffe, die gefährliche Güter befördern .....	51	12
X. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 9).....	52–53	12
A. Nächste Sitzung .....	52	12
B. Informelle Arbeitsgruppe „Normen“ .....	53	12
XI. Verschiedenes (TOP 10) .....	54–57	12
A. Mindestabstände für stillliegende Schiffe außerhalb der von der zuständigen Behörde ausdrücklich zugewiesenen Liegeplätze gemäß 7.1.5.4.3 und 7.2.5.4.3 ADN.....	54	12
B. Projekt der ECE-Umweltabteilung zur Handhabung von Gefahren und Krisenmanagement im Donaudelta.....	55	12
C. Auslegung des ADN: 7.2.4.16.9 .....	56–57	12
XII. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 11).....	58	13
<b>Anhänge</b>		
I. Vorgeschlagene Berichtigungen der dem ADN beigefügten Verordnung .....		14
II. Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen.....		15
III. Änderungen der Richtlinien für die Verwendung des Fragenkatalogs für die Prüfung der ADN-Sachverständigen .....		19

## **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 unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn B. Birkhuber (Österreich) vom 27. bis 31. August 2012 in Genf ihre einundzwanzigste Sitzung abgehalten. An dieser Sitzung nahmen Vertreter folgender Staaten teil: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, 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 Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA) und Vertreter der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften.

## **II. Genehmigung der Tagesordnung (Punkt 1 der vorläufigen Tagesordnung)**

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/43 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.29 geänderten Fassung.

3. Der Vertreter von Deutschland bedauerte, dass die Anlagen zu den Berichten der vorhergehenden Sitzung nicht auf Deutsch vorlagen. Er beantragte die Übersetzung der Texte sowie all derjenigen genehmigten Texte, die den Berichten des Sicherheitsausschusses als Anlagen beigefügt werden.

## **III. Vierundsiebzigste Sitzung des Binnenverkehrsausschusses (TOP 2)**

*Dokument:* ECE/TRANS/224 (Bericht des Ausschusses)

4. Der Sicherheitsausschuss nahm den Bericht des Binnenverkehrsausschusses zur Kenntnis.

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

5. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Anzahl der Vertragsparteien seit der letzten Sitzung gleich geblieben ist (17).

6. Der Ausschuss stellte fest, dass die Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, enthalten in den Dokumenten ECE/ADN/18 und ECE/ADN/18/Corr.1 den Vertragsparteien am 1. Juli 2012 unter der Nummer C.N. 327.2012.TREATIES-XI.D.6 als Notifikation durch den Verwahrer zugestellt wurden. Die Änderungen gelten zum 1. Oktober 2012 als angenommen und werden am 1. Januar 2013 in Kraft treten, wenn nicht mindestens fünf der Vertragsparteien bis zum 1. Oktober 2012 das Generalsekretariat über ihre Einwände informiert haben.

## V. Arbeit der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (TOP 4)

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 (Protokoll der Gemeinsamen Tagung über die Frühjahrssitzung 2012)  
ECE/TRANS/WP.15/215 (Protokoll der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) über ihre zweiundneunzigste Sitzung)  
ECE/TRANS/WP.15/213/Corr.1  
ECE/TRANS/WP.15/213/Add.1 (Neue Änderungsvorschläge für das ADR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/25 (Sekretariat)

7. Der Ausschuss stellte fest, dass nach der letzten Sitzung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung die WP-15-Arbeitsgruppe die Änderungsanträge für das ADR, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen, geändert hat, ebenso wie der RID-Sachverständigenausschuss Änderungen des RID geändert hat. Im Interesse der Harmonisierung sollten unter Verwendung des in Artikel 20 Absatz 5 (a) ADN festgelegten Verfahrens die entsprechenden Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung vorgenommen werden, damit sie gleichzeitig in Kraft treten können. Die fraglichen Änderungen, die in ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/25 enthalten sind, wurden mit einigen Änderungen gebilligt (siehe ECE/ADN/18/Add.1).

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

### A. Änderungen, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen

#### 1. Den Vertragsparteien im Vorfeld notifizierte Änderungen

*Dokumente:* ECE/ADN/18 und ECE/ADN/18/Corr.1 (Sekretariat)

8. Bezüglich der Auslegung der Übergangsbestimmungen zur Schulung der Besatzung (1.6.8) hat der Ausschuss bestätigt, dass alle verantwortlichen Schiffsführer sowie die für Be- und Entladung Verantwortlichen zwingend vor dem 1. Januar 2020 an einer Schulung teilgenommen haben müssen, die ein Stabilitätsmodul beinhaltet.

9. Ebenso wurde bestätigt, dass die acht zusätzlichen Lerneinheiten aus 8.2.2.4 dem Stabilitätstraining dienen sollen. Für den Fall, dass die Texte nicht eindeutig erscheinen, sollen die entsprechenden Vorschläge offiziell eingereicht werden.

#### 2. Korrekturen von bereits notifizierten Änderungsvorschlägen

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/17 (Teil I) (Sekretariat)

*Informelle Dokumente:* INF.9 (Sekretariat)  
INF.18 (Punkte 1 bis 7) (Sekretariat)  
INF.24 (Schweiz)  
INF.27 (Sekretariat)  
INF.28 (Belgien)

10. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass im Zuge der Vorbereitung der verschiedenen abgestimmten Sprachfassungen des ADN 2013, die auf den Dokumenten ECE/ADN/18 und ECE/ADN/18/Corr.1 beruhen, Unterschiede zwischen den Versionen sowie wichtige Auslassungen von Änderungen zu Tage traten. Der Ausschuss war der Ansicht, dass diese Fehler und Auslassungen nach Inkrafttreten der Änderungen zu berichtigen seien, und er schlug daher vor, den Verwaltungsausschuss um Einleitung eines Korrekturverfahrens zu bitten, wenn die Änderungen als gebilligt gelten (prinzipiell am 1. Oktober 2012).

11. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen billigte der Ausschuss die verschiedenen, vom Sekretariat vorgeschlagenen Korrekturen mit einigen Änderungen ebenso wie die erste, von der Schweiz vorgeschlagene Korrektur (siehe ECE/ADN/18/Corr.2). Die letzten drei von der Schweiz im informellen Dokument INF.24 vorgeschlagenen Korrekturen wurden als nicht notwendig erachtet. Fragen bezüglich der Übergangsbestimmungen aus 9.3.x.13.3 sind für das ADN 2015 zu klären.

### **3. Korrekturen am aktuellen Text der dem ADN beigefügten Verordnung**

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/17 (Teil II) (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/28 (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/31 (ZKR)

*Informelles Dokument:* INF.18 (Punkte 8 und 9) (Sekretariat)

12. Der Ausschuss stellte fest, dass im Zuge der Vorbereitung der neuen Version des ADN 2013 ebenfalls Unterschiede in den verschiedenen Sprachversionen des aktuellen Textes der dem ADN beigefügten Verordnung zu Tage traten, die berichtigt werden müssen. Daher schlug er außerdem vor, dass der Verwaltungsausschuss ein offizielles Korrekturverfahren anstoßen sollte (siehe Anlage I).

## **B. Änderungen, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen**

### **1. Stabilität (im Leckfall)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/19 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

13. Die Vorschläge zur Klärung der Bestimmungen zur Stabilität (im Leckfall) (Absatz 9.3.2.15.1 (a) und ähnliche Absätze) wurden gebilligt (siehe Anhang II).

### **2. Alternative Bauweisen (9.3.4)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/20 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

14. Der Vorschlag, 9.3.4.1.1 zu ändern, wurde gebilligt (siehe Anhang II).

### **3. Schwere Heizöle**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/18 (FETSA)

*Informelle Dokumente:* INF.15 (EUROPIA)  
INF.25 (EBU)

15. Die Vertreter der Industrie wiesen darauf hin, dass die Entscheidung, schweres Heizöl mit Wirkung zum 1. Januar 2013 gemäß UN-Nr. 3082 zu klassifizieren, für sie verschiedene Probleme aufwerfen würde, insbesondere aufgrund der Entscheidung, keine Übergangsmaßnahmen vorzusehen. Die Raffinerien und Be- und Entladeterminale für diese Öle seien nicht alle mit den nun erforderlichen Gasrückführleitungen ausgestattet. Ebenso müssten viele Schiffe mit Ventilen und Abgassammlern mit Heizsystemen ausgestattet werden.

16. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass CONCAWE die Untersuchung und Auswertung der Eigenschaften von Gasen plane, die während des Be- und Entladens von schwerem Heizöl entstehen. Daraufhin stellte sich die Frage, ob es notwendig sei, Gasrückführleitungen zu den Landanlagen einzurichten, wenn es keine Gasemissionen mit CMR-Eigenschaften gebe, und ob dafür außerdem geschlossene Tankschiffe notwendig seien.

17. Der deutsche Vertreter wies darauf hin, dass eine Klassifizierung als CMR-Substanz auf den Eigenschaften des Stoffes in seinem flüssigen Zustand beruhe. Daher sei es verfehlt, die Beförderungsbedingungen anhand der Frage, ob diese Produkte Gase absonderten oder nicht, neu zu bewerten. Dies würde die Klassifizierung aller als CMR-Substanzen eingeordneten Stoffe sowie deren Beförderungsbedingungen in Frage stellen.

18. Es wurde vereinbart, dass keine Notwendigkeit für Übergangsmaßnahmen bestünde. Die fraglichen Probleme könnten in Form von multilateralen, von der deutschen Regierung vorzubereitenden Abkommen gelöst werden, bei denen auch der Fall von schwerem Heizöl ohne CMR-Eigenschaften in Doppelhüllenschiffen des Typs N offen berücksichtigt würde. Da der Vorschlag von EUROPIA zur Zulassung der Beförderung von schwerem Heizöl mit CMR-Eigenschaften in Doppelhüllenschiffen des Typs N offen für eine Übergangsfrist weder von der EBU noch von der großen Mehrheit der Vertragsparteien unterstützt wurde, wird das angestrebte multilaterale Übereinkommen eine Be- und Entladung ohne Gasrückführung und ohne Heizung der Abgassammler und Ventile lediglich für einen Zeitraum von fünf Jahren vorsehen.

#### 4. Prüfliste

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/21 (Donaukommission, für die informelle Arbeitsgruppe)

19. Der Vorschlag zur Einführung einer Prüfliste in mindestens zwei Sprachen führte zu einer Reihe von Kommentaren. So wurde z.B. vorgeschlagen, den Zweck einer solchen Liste anzugeben und Beispiele für ihre Nutzung in den Bericht der nächsten Sitzung des Sicherheitsausschusses aufzunehmen, damit eine abschließende Entscheidung darüber getroffen werden kann, ob eine vollständige Prüfliste an den Schiffsführer zu übergeben sei. Die Mehrheit der Vertragsparteien war gegen eine solche Lösung. Die Entscheidung darüber, ob eine solche Liste in die Verordnung aufgenommen wird oder ob sie lediglich eine Empfehlung des Verwaltungsausschusses sein soll, steht noch aus.

20. Diese Fragestellung wird von der informellen Arbeitsgruppe behandelt, die während der nächsten Sitzung einen neuen Vorschlag unterbreiten wird.

#### 5. Die Beförderung von Kohle in loser Schüttung

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/30 (EBU)

*Informelles Dokument:* INF.6 (Deutschland)

21. Die Dokumente befassten sich mit Vorfällen, bei denen sich Kohleladungen während der Beförderung in loser Schüttung auf Rheinschiffen selbst erhitzt hatten. Über lange Jahre wurde Kohle in sehr großen Mengen in loser Schüttung befördert, ohne dass irgendwelche besonderen Probleme aufgetreten waren. Daher wurde sie nie als gefährliches Gut behandelt. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass Kohle einer bestimmten Herkunft, die unter gewissen Bedingungen gelagert wurde, die Eigenschaften gemäß Klasse 4.2, Verpackungsgruppe III, aufweisen kann.

22. Die deutsche Regierung hat daher interessierte Delegationen zu einer Sitzung am 26. Oktober 2012 in Bonn eingeladen, wo darüber Gespräche auf der Grundlage der Ergebnisse eines Forschungsprojektes geführt werden.

#### 6. Änderungen des Wortlautes

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/26 (Frankreich)

23. Der französische Vertreter wies auf eine Reihe von Problemen mit den in der englischen und vor allem in allen französischen Versionen der dem ADN beigefügten Verordnung verwendeten Begriffen hin. Insbesondere enthielt Abschnitt 1.2.1 eine Definition des Begriffs "*Citerne à cargaison (état)*" (Ladetank (Zustand)), die beschreibt, was mit entladenen, leeren oder gasfreien Tanks gemeint ist. Dieser Begriff würde jedoch in diesem Sinne in der Verordnung nicht verwendet. Der französische Begriff "*Etat de la citerne à cargaison*" erscheint in Spalte (7) in Tabelle C, aber seine Verwendung in diesem Falle entsprach der Definition aus den Erläuterungen zu Beginn von Abschnitt 3.2.3 und entsprach dem englischen Begriff "Cargo tank design" (Ladetankzustand).

24. Der Sicherheitsausschuss einigte sich darauf, dass Korrekturen nötig seien, dass zu diesem Thema jedoch weitere Überlegungen in dieser Sache notwendig seien. Offensichtlich war auch die deutsche Version betroffen, die Korrekturen würden außerdem die Muster des Zulassungszeugnisses betreffen, was wiederum zu praktischen Problemen bei den Zeugnissen führen könnte.

25. Es wurde vorgeschlagen, die Definition von “*Citerne à cargaison (état)*” (Ladetank (Zustand)) aus 1.2.1 zu löschen, da dieser Begriff nicht im Sinne der Definition verwendet wird. Andererseits sei es sinnvoll, eine wie von Frankreich vorgeschlagene Definition für “*Conception de la citerne à cargaison*” (Ladetankzustand) einzuführen. Die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften wurden ebenfalls eingeladen, Definitionen für weitere Begriffe wie “geschlossener Tank”, usw. vorzuschlagen, die für das Verständnis der Verordnung nützlich sein könnten.

## 7. Änderungsvorschläge für Kapitel 1.15

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/27 (Frankreich)

26. Zwei Delegationen sprachen sich für eine Verschärfung der Bestimmungen von Kapitel 1.15 aus, um kontinuierlich sicherzustellen, dass die zur Anerkennung empfohlenen Klassifikationsgesellschaften die Bedingungen zur Erzielung dieser Anerkennung weiterhin einhalten, so wie dies in der Praxis der Europäischen Union und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in vergleichbaren Bereichen der Fall ist.

27. Andere Delegationen, die diese Vorgänge aufmerksam beobachten, äußerten jedoch die Befürchtung, dass dieser Vorschlag verwaltungstechnisch zu komplex sei und für die Verwaltungen zu nicht mehr gerechtfertigten Kosten führen könnte. Ihrer Ansicht nach sollte es vor Einschaltung des Verwaltungsausschusses erst einmal Aufgabe desjenigen Landes, das eine solche Klassifizierungsgesellschaft empfiehlt, sein, eigene Überprüfungen durchzuführen. Des Weiteren sei gemäß der in 1.15.3.8 aufgeführten Normen bereits ein System von unabhängigen Audits und Überprüfungen vorgeschrieben. Deshalb könne es hilfreich sein, die Klassifikationsgesellschaften zu bitten, die Ergebnisse dieser unabhängigen Audits an den ADN-Verwaltungsausschuss zu schicken.

28. Der Ausschuss entschied, dass diese Angelegenheit in Anbetracht der vorliegenden Kommentare näher zu behandeln ist.

## 8. Flexible Schüttgut-Container

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/29 (IDGCA)

*Informelle Dokumente:* INF.5 (IDGCA)  
INF.12 (Sekretariat)  
INF.35 (Sekretariat) (während der zwanzigsten Sitzung vorgelegt)  
INF.37 (Sekretariat) (während der zwanzigsten Sitzung vorgelegt)

29. Der Sicherheitsausschuss erinnerte daran, dass er während der letzten Sitzung beschlossen hatte, die Verwendung von flexiblen Schüttgut-Containern derzeit nicht zuzulassen, da sie gemäß ADR und RID noch nicht für die Verwendung in der Beförderung auf der Straße und per Bahn zugelassen sind.

30. Der Ausschuss merkte jedoch an, dass ihre Verwendung in der Seeschifffahrt von 2013 an erlaubt sei und daher Berührungspunkte zwischen der Beförderung auf See und in der Binnenschifffahrt bestehen könnten. Außerdem seien solche Container für die Beförderung per Bahn in denjenigen Ländern zugelassen, die Mitglied zum Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) sind. Zudem werden diese Container in der Russischen Föderation und in der Ukraine für die Beförderung von gefährlichen Gütern sowie in anderen Ländern für ungefährliche Güter verwendet.



31. Der Ausschuss einigte sich darauf, diese Frage auf die nächste Sitzung zu verschieben, um weitere Entscheidungen des Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Ausschusses und der WP.15-Arbeitsgruppe abzuwarten. Dabei wurde berücksichtigt, dass die betreffenden Länder auf der Grundlage der Empfehlungen der Vereinten Nationen Verordnungen zum Inlandverkehr haben können, die von den Vorschriften der RID/ADR/ADN-Verordnungen abweichen, und dass diese Länder auch bilaterale oder multilaterale Abkommen abschließen können.

**9. Bericht über die erste Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Explosionsschutz“ auf Tankschiffen (Straßburg, 6. – 7. Juni 2012)**

*Informelles Dokument:* INF.10 (ZKR)

32. Die vorgeschlagenen Konzepte (die Einteilung in Zonen, damit einhergehende Schutzmaßnahmen und zusätzliche Schutzmaßnahmen) stießen zwar nicht auf grundsätzliche Bedenken, es waren jedoch noch viele Einzelheiten zu klären. Zunächst gab die Arbeitsgruppe an, welche Bereiche der Verordnung davon betroffen waren. Anschließend setzte sie ihre Arbeit in einem größeren Zusammenhang fort, wobei z.B. die für Landanlagen und die Schiff-Land-Verbindung während der Be- und Entladung geltenden Verordnungen berücksichtigt wurden.

33. Die informelle Arbeitsgruppe wird ihre Arbeit unter Berücksichtigung der Überlegungen des Ausschusses fortsetzen.

**10. Bericht der informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“ (Straßburg, 5. – 6. Juni 2012)**

*Informelles Dokument:* INF.11 (ZKR)

34. Der Ausschuss verabschiedete die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Änderungen mit einigen Abänderungen (siehe Anhang II).

35. Einige der vorgeschlagenen Änderungen hatten zum Ziel, die unterschiedlichen Sprachversionen der dem ADN beigefügten Verordnung in Einklang zu bringen und sollten daher als Korrekturen des aktuellen Wortlautes gelten (siehe Anhang I).

36. Der Ausschuss war in Bezug auf die in Abschnitt F des Dokumentes vorgeschlagenen Änderungen der Ansicht, dass die Nummer „3“ irrtümlicherweise in Spalte (9) in Tabelle C für die UN-Nummern 1010, 1011 und 1969 des Änderungsentwurfes von ECE/ADN/18 eingefügt worden war. Diese Änderungen wurden auf Antrag der EBU vorgenommen, wie im informellen Dokument INF.16 (zwanzigste Sitzung), das während der letzten Sitzung besprochen wurde, dargelegt. Der Fehler sollte so schnell wie möglich behoben werden, da die Änderungen in Kraft treten werden. Eine Berieselungsanlage zu fordern ist nicht notwendig, wenn diese Stoffe in Tankschiffen des Typs G befördert werden (siehe ECE/ADN/18/Corr.2).

**11. Die Anwendung von Übergangsbestimmungen in Bezug auf Schiffe**

*Informelles Dokument:* INF.16 (Österreich)

37. Der österreichische Vertreter betonte, dass es sehr schwierig sei, das Ausmaß zu bestimmen, in dem die Schiffe von den Übergangsbestimmungen unter 1.6.7 profitieren könnten, insbesondere wenn ihre Besitzer gewechselt hätten und sie in einem anderen Land registriert werden würden.

38. Der Sicherheitsausschuss erkannte an, dass in den Verwaltungen Schwierigkeiten bei der Ausstellung neuer Zulassungszeugnisse auftreten könnten und einigte sich auf die Suche nach einer Lösung.

## VII. Fragenkatalog (TOP 6)

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/23 (Bericht von der neunten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Fragenkatalog“) (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/22 (Richtlinien des Verwaltungsausschusses für die Verwendung des Fragenkatalogs) (ZKR)

*Informelle Dokumente:* INF.2 (Rumänien)  
INF.7 (Deutschland)  
INF.23 (ZKR)

39. Der Ausschuss nahm die bereitgestellte Information zur Kenntnis. Er stimmte der Umbenennung der informellen Arbeitsgruppe in “informelle Arbeitsgruppe Sachkundigenausbildung” zu, ebenso wie dem erweiterten, im informellen Dokument INF.7 vorgeschlagenen Mandat und dem Arbeitsprogramm sowie den Arbeitsmitteln, die im informellen Dokument INF.23 dargestellt werden.

40. Der Ausschuss rief zu einer breiteren Mitarbeit in dieser Arbeitsgruppe auf. Sollten die Delegierten aus sprachlichen Gründen von der Mitarbeit in dieser Arbeitsgruppe Abstand nehmen, werden sie gebeten, das ZKR-Sekretariat zu benachrichtigen, das entsprechend für den Einsatz von Dolmetschern sorgen wird.

41. Es wurde daran erinnert, dass die Sachkundigenausbildung außerdem ein Sicherheitstraining beinhaltet (Kapitel 1.10) und daher die entsprechenden Fragen zu klären seien.

42. Der Ausschuss verabschiedete die Richtlinien für den Fragenkatalog zur Verwendung in der Prüfung der ADN-Sachverständigen mit einigen Änderungen (siehe Anhang III) und schlug deren Bestätigung durch den Verwaltungsausschuss vor.

43. Der französische Vertreter erinnerte daran, dass es Pläne zur Vorbereitung einer Änderung des ADN gab, mit dem Ziel, die Anwendung der Richtlinien verpflichtend zu machen (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, Abs. 37).

## VIII. Themen bezüglich der Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften (TOP 7)

### **Bericht der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften von ihrer Sitzung am 22. März 2012**

*Informelles Dokument:* INF.3 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

44. Der Ausschuss nahm den Bericht zur Kenntnis. Einige der aufgeworfenen Fragen wurden bereits in informellen Arbeitsgruppen diskutiert oder werden dort diskutiert werden, und einige der vorgeschlagenen Änderungen des ADN wurden bereits vorgelegt oder werden vorgelegt werden.

45. In Bezug auf die in Absatz 6 (c) des Berichtes gestellte Frage war der Sicherheitsausschuss der Ansicht, dass die Vorgaben für die Explosionsgruppen für alle Anlagen gelten und nicht nur für die elektrischen Anlagen.

46. In Bezug auf die in Absatz 6 (k) gestellte Frage wies der niederländische Vertreter darauf hin, dass er beabsichtige, die Delegationen zur Teilnahme an einer Sitzung einzuladen, bei der die Definitionen der Begriffe im Zusammenhang mit den Evakuierungsmitteln diskutiert werden sollen.

47. Die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften werden interessierte Delegationen einladen, an der nächsten Sitzung am 4. Oktober 2012 in Brüssel teilzunehmen. Interessierte Delegationen wurden gebeten, ihre Teilnahme so bald wie möglich zu bestätigen.

## **IX. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten (TOP 8)**

### **A. Sondergenehmigung zur Beförderung von Flüssigerdgas (LNG)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24 (Niederlande)

*Informelle Dokumente:* INF.4 (Niederlande)  
INF.19 (Frankreich)

48. Prinzipiell war der Ausschuss für die Ausstellung von Sondergenehmigungen und damit für Vorschriften für die Beförderung von Flüssigerdgas in Tankschiffen, insbesondere unter Berücksichtigung der Möglichkeit, dass Flüssigerdgas im Rahmen der verschiedenen Anstrengungen zur Bekämpfung des Klimawandels zunehmend als Energiequelle genutzt werden könnte.

49. Mehrere Delegationen waren jedoch der Ansicht, dass dazu tiefer gehende Überlegungen notwendig seien. Derzeit ist die einzige dazu vorhandene Rückmeldung die aus dem Bereich der Seeschifffahrt, die nicht einfach übertragbar ist auf die Binnenschifffahrt. Abgesehen von einer allgemeingültigen Genehmigung für Flüssigerdgas ergeben sich weitere, spezielle Fragen:

- Vorgeschlagene Größe der Tanks (730 m<sup>3</sup>);
- Geltende Normen für den Bau von Kryo-Behältern (z.B. ISO 13530-2);
- Dauer der Beförderung (für die Donau könnte ein Sicherheitsfenster von 30 Tagen gelten, während ein Sicherheitsfenster von nur 24 Stunden für kurze Entfernungen zu kurz zu sein scheint);
- Probleme, wenn ein Schiff unerwartet stillgelegt wird;
- Tankkühlsysteme;
- Vorschriften für die Befüllung und Entleerung;
- Landanlagen und Verbindungen;
- Risikobewertung und Vorgehen im Falle eines Unfalls;
- Abweichungen zwischen den baulichen Anforderungen und dem IGC-Code der IMO;
- die Möglichkeit zur Nutzung der Ladung als Treibstoff zum Antrieb des Schiffes.

50. Es wurde beschlossen, die Bewertung dieser Fragen einer informellen Arbeitsgruppe zu übertragen, die sich auf Einladung der Niederlande treffen wird. Es ist sinnvoll, die Erdgasindustrie und die Sachverständigen für Kryptanks in diese Arbeitsgruppe einzubeziehen.

### **B. Abweichende Regelungen für die Verwendung von Flüssigerdgas als Antrieb für die Schiffe, die gefährliche Güter befördern**

*Informelle Dokumente:* INF.2, INF.3, INF.4 und INF.38 (Niederlande) (vorgelegt in der zwanzigsten Sitzung)  
INF.13 (Niederlande)  
INF.14, INF.21, INF.22 (ZKR)  
INF.29 (Sekretariat)

51. Unter Berücksichtigung der von den Niederlanden vorgelegten Informationen und der Empfehlungen seitens der ZKR beschloss der Sicherheitsausschuss die Empfehlung an den Verwaltungsausschuss, abweichende Regelungen für die folgenden Schiffe zu erlassen:

- Damen River Tanker 1145-Ecoliner,
- I-Tanker 1401,
- I-Tanker 1401.

## **X. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 9)**

### **A. Nächste Sitzung**

52. Die nächste Sitzung des Ausschusses wird für den 21. bis 25. Januar 2013 in Genf anberaumt (Frist für die Einreichung von Dokumenten: 19. Oktober 2012).

### **B. Informelle Arbeitsgruppe „Normen“**

*Informelles Dokument:* INF.20 (Deutschland)

53. Der Sicherheitsausschuss stimmte dem Vorschlag Deutschlands zu, eine informelle Arbeitsgruppe „Normen“ einzurichten und nahm die Einladung zur ersten Sitzung am 22. und 23. Oktober 2012 in Bonn zur Kenntnis.

## **XI. Verschiedenes (TOP 10)**

### **A. Mindestabstände für das Stillliegen von Schiffen außerhalb von behördlich ausgewiesenen Liegeplätzen gemäß Absätzen 7.1.5.4.3 und 7.2.5.4.3 ADN**

*Informelles Dokument:* INF.8 (Deutschland)

54. Der Sicherheitsausschuss bestätigte, dass der Begriff „Kunstabauwerke“ sämtliche Bauwerke des Hoch- und Tiefbaus beinhaltet, wie beispielsweise Brücken oder Tunnel. Es wurde beschlossen, eine detaillierte Liste mit den fraglichen Bauwerken zu erstellen und die sich möglicherweise daraus ergebenden Fälle zu untersuchen sowie zu überlegen, wie die Vorgaben im Einzelfall zu erfüllen sind.

### **B. Projekt der ECE-Umweltabteilung zur Handhabung von Gefahren und Krisenmanagement im Donaudelta**

*Informelles Dokument:* INF.17 (Sekretariat)

55. Der Ausschuss nahm die vorgelegten Informationen zur Kenntnis, insbesondere die Feststellung, dass das Projekt zur Zusammenstellung von Sicherheitsrichtlinien für Ölterminals aufrief.

### **C. Auslegung des ADN: 7.2.4.16.9**

*Informelles Dokument:* INF.26 (EBU)

56. Die EBU wies auf ein Auslegungsproblem in 7.2.4.16.9 hin, das entsteht, wenn Stoffe, die in Tankschiffen des Typs N offen befördert werden können, stattdessen in geschlossenen Tankschiffen (Typ C oder N) befördert werden.

57. Der Sicherheitsausschuss wies darauf hin, dass in diesem Fall die sichere Druckentlastung der Ladetanks durch die Verwendung von Vorrichtungen gemäß dem dritten Spiegelstrich in 9.3.2.22.4/9.3.3.22.4 (a) (für geschlossene Tankschiffe des Typs N) gewährleistet werden kann. Sie könnte jedoch auch durch Öffnen der unter dem ersten und zweiten Spiegelstrich in 9.3.2.22.4/9.3.3.22.4 (a) genannten Vorrichtungen (für geschlossene Tankschiffe des Typs N) erreicht werden, so lange die Sicherheit genauso gewährleistet ist wie bei Verwendung der unter dem dritten Spiegelstrich geforderten Vorrichtung, und so lange Schritte unternommen würden, die eine Ansammlung von Wasser und seinen Übertritt in die Ladetanks verhinderten.

## **XII. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 11)**

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

## Anhang I

### Vorgeschlagene Berichtigungen der dem ADN beigefügten Verordnung

Punkte 1 – 5, 7, 10, 12 – 20, 22 – 26, 29, 31, 33 und 34 sind für die deutsche Sprachversion nicht relevant.

**6. Unterabschnitt 1.6.1.4**

Ersetze den bestehenden Text durch

„(gestrichen)“.

**8. 1.6.7.3**

„1.6.7.2.3.1“ durch „1.6.7.2.2.1“ ersetzen.

**9. 1.6.7.4.2 Stoffbezogene Übergangsfristen**

Tabelle 1 durch „1. Bis zum 31. Dezember 2012 (gestrichen)“ ersetzen.

**11. 1.6.7.4.2, Tabelle 2 „Stoffbezogene Übergangsfristen bis zum 31.12.2015“, zehnter Eintrag für UN-Nummer. 1268**

Streiche „27“ in Spalte 20.

**21. 3.2.3, Tabelle C, UN No. 1268, erster Eintrag für NAPHTHA, Spalte (20)**

„27“ streichen.

**27. Absatz 7.2.4.25.2**

„starre oder biegsame Rohrleitungen“ durch „Rohrleitungen oder Schlauchleitungen“ ersetzen.

„biegsamen Leitungen“ durch „Schlauchleitungen“ ersetzen.

**28. Absatz 7.2.5.3**

„biegsame Rohrleitungen“ durch „Schlauchleitungen“ ersetzen

**30. Abschnitt 8.6.2, Überschrift**

„8.2.1.3“ durch „8.2.1.2“ ersetzen.

**32. Unterabschnitt 9.3.X. 15**

Nach „Absatz 9.3.x.40.1“ einfügen: „und 9.1.0.40.1, jeweils“.

## Anhang 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 Begriffsbestimmungen

Folgende neue Definition hinzufügen:

„GESAMP: Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection.

IMO-Veröffentlichung: „The Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships“, GESAMP Reports and Studies No. 64, IMO, London, 2002.

Die relative Dichte, der Dampfdruck und die Wasserlöslichkeit für die Bewertung in Anlehnung an das GESAMP-Modell sind für 20 °C anzugeben. Im Sinne dieser Verordnung ist für die Zuordnung zu auf der Wasseroberfläche schwimmenden Stoffen (Floater) und zu auf den Gewässergrund absinkenden Stoffen (Sinker) bei der relativen Dichte ein Grenzwert von 1,000 (resultierend aus der Dichte von Wasser in Binnengewässer von 1 000 kg/m<sup>3</sup>) zu Grunde zu legen.“

#### Teil 2

##### Kapitel 2.2

Folgenden Absatz hinzufügen:

„2.2.9.1.10.5 Für die Beförderung in Tankschiffen gelten als auf der Wasseroberfläche schwimmende Stoffe (Floater) Stoffe, Lösungen und Gemische, wenn sie folgende Kriterien erfüllen:\*

Wasserlöslichkeit	< 0,1%
Dampfdruck	< 0,3 kPa
relative Dichte	< 1,000.

Für die Beförderung in Tankschiffen gelten als auf den Gewässergrund absinkende Stoffe (Sinker) Stoffe, Lösungen und Gemische, wenn sie folgende Kriterien erfüllen:\*

Wasserlöslichkeit	< 0,1%
relative Dichte	≥ 1,000.

\*Die relative Dichte, der Dampfdruck und die Wasserlöslichkeit für die Bewertung in Anlehnung an das GESAMP-Modell sind für 20 °C anzugeben.“

## Teil 3

### Kapitel 3.2

#### 3.2.3.1 Erläuternde Bemerkungen für Spalte 20

„14. Folgende Stoffe dürfen nicht unter diesen Bedingungen befördert werden.“ durch „14. Folgende Stoffe dürfen nicht in einem N-Schiff befördert werden.“ ersetzen.

Folgende neue Bemerkung einfügen:

„41. n-Butylbenzen ist dem Eintrag UN 2709 BUTYLBENZENE (n-Butylbenzen) zuzuordnen.“

#### 3.2.3 Tabelle C

UN-Numer 1206, Spalte (2) „(n-HEPTAN)“ streichen.

UN-Numer 1208, Spalte (2) „(n-HEPTAN)“ streichen.und in Spalte (9) „3“ streichen.

UN-Numer 1262, Spalte (2) „(n-OCTAN)“ streichen.

UN-Numer 2709, Spalte (20) „41“ hinzufügen.



Folgende Eintragungen einfügen:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1265	PENTANE, flüssig	3	F1	I	3+N2	*	*	*	*	*	*	*	*	ja	*	II A	Ja	PP, EX, A	1	14; * siehe 3.2.3.3
1265	PENTANE, flüssig	3	F1	II	3+N2	*	*	*	*	*	*	*	*	ja	*	II A	Ja	PP, EX, A	1	14; * siehe 3.2.3.3
1208	HEXANE	3	F1	II	3+N2	N	2	3	3	10	97	0,65 – 0,70	3	ja	T3	II A	ja	PP, EX, A	1	
2709	BUTYLBENZENE (n-Butylbenzen)	3	F1	III	3+N1+F	N	3	3			97	0,87	2	ja	T2	II A	ja	PP, EX, A	0	

Die bestehenden Zeilen in Tabelle C für die UN-Nummern 1764, 2430 (2 Mal) und 2850 durch folgend Einträge ersetzen:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1764	DICHLORESSIGSÄURE	8	C3	II	8+N1	N	3	3			97	1,56	2	ja	T1	II A	ja	PP, EP, EX, A	0	17
2430	ALKYLPHENOLE, FEST, N.A.G. (NONYLPHENOL- ISOMEREN-GEMISCH, GESCHMOLZEN)	8	C4	II	8+N1+F	N	3	1	2		95	0,95	2	ja	T2	II A <sup>7)</sup>	ja	PP, EP, EX, A	0	7; 17
2430	ALKYLPHENOLE, FEST, N.A.G. (NONYLPHENOL- ISOMEREN-GEMISCH, GESCHMOLZEN)	8	C4	II	8+N1+F	N	3	2	4		95	0,95	2	ja			nein	PP, EP	0	7; 17; 20: +125 °C
2850	PROPYLENTETRAMER oder TETRAPROPYLEN	3	F1	III	3+N1+F	N	4	3			97	0,76	2	ja			nein	PP	0	

### 3.2.3.3, Entscheidungsdiagramm, 3. und 5. Kasten

Jeweils „(Kriterien nach GESAMP),<sup>a)</sup>“ durch „(Kriterien nach 2.2.9.1.10.5)“ ersetzen.  
Fußnote <sup>a)</sup> streichen.

### 3.2.4.3 Zuordnungskriterien für die Stoffe

„(Kriterien nach GESAMP<sup>6)</sup>“ durch „(Kriterien nach 2.2.9.1.10.5)“ ersetzen.  
Fußnote <sup>6)</sup> streichen.

(Referenzdokument: *informelles Dokument INF.11*)

## **Teil 9**

### **Kapitel 9.1**

Absatz 9.1.0.95.1 a), Querausdehnung

Nach „0,59 m“ „bordseitig von der Schiffsseite im rechten Winkel zur Mittellängsachse auf dem Niveau des maximalen Tiefgangs“ einfügen.

### **Kapitel 9.2**

Absatz 9.2.0.95.1 a), Querausdehnung

Nach „0,59 m“ „bordseitig von der Schiffsseite im rechten Winkel zur Mittellängsachse auf dem Niveau des maximalen Tiefgangs“ einfügen.

### **Kapitel 9.3**

Absatz 9.3.1.15 a), Querausdehnung

„0,79 m, oder, falls zutreffend, der zulässige Abstand gemäß Abschnitt 9.3.4 abzüglich 0,01 m;“ durch „0,79 m bordseitig von der Schiffsseite im rechten Winkel zur Mittellängsachse auf dem Niveau des maximalen Tiefgangs,“ ersetzen.

Absatz 9.3.2.15 a), Querausdehnung

„0,79 m, oder, falls zutreffend, der zulässige Abstand gemäß Abschnitt 9.3.4 abzüglich 0,01 m;“ durch „0,79 m bordseitig von der Schiffsseite im rechten Winkel zur Mittellängsachse auf dem Niveau des maximalen Tiefgangs,“ ersetzen.

Absatz 9.3.3.15.1 a), Querausdehnung

„0,59 m, oder, falls zutreffend, der zulässige Abstand gemäß Abschnitt 9.3.4 abzüglich 0,01 m;“ durch „0,59 m bordseitig von der Schiffsseite im rechten Winkel zur Mittellängsachse auf dem Niveau des maximalen Tiefgangs,“ ersetzen.

(Referenzdokument: *ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/19*)

9.3.4.1.1, erster Satz

„Der höchstzulässige Inhalt“ durch „Der höchstzulässige Inhalt und die höchstzulässige Länge“ ersetzen.

(Referenzdokument: *ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/20*)

## Anhang III

### **Änderungen der Richtlinien für die Verwendung des Fragenkatalogs für die Prüfung der ADN-Sachverständigen**

Seite 2:

„Nach bestandenem Test stellt der Schulungsveranstalter dem Kandidaten eine schriftliche Bescheinigung zur Vorlage bei der zuständigen Behörde aus.“ durch „Nach bestandenem Test informiert der Schulungsveranstalter den Kandidaten und stellt ihm eine schriftliche Bescheinigung zur Vorlage bei der zuständigen Behörde aus oder informiert die zuständige Behörde elektronisch.“ ersetzen.

Seiten 5 und 6, in den drei Tabellen des Abschnittes 3.1.1, eine Fußnote nach den Einträgen in der Zeile „Stabilität“ mit folgendem Text einfügen:

„<sup>\*</sup> Im Zeitraum 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2014 sind diese Fragen nur relevant, wenn auch in „Stabilität“ geschult wurde. Ansonsten sind andere Prüfungsziele um die entsprechende Anzahl zu erhöhen.“

Im Anhang I, Seiten 14 und 15, die eckigen Klammern durch runde Klammern ersetzen.

Auf Seite 31 die eckigen Klammern in der Tabelle löschen.

*(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/22)*

\*\*\*