



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG  
(ADN-SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(26. Tagung, Genf, 27. bis 30. Januar 2015)

PROTOKOLL ÜBER DIE SECHSUNDZWANZIGSTE 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 30. Januar 2015)

---

\* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54 verteilt.

## Inhaltsverzeichnis

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
I. Anwesenheit.....	1	4
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1) .....	2	4
III. Wahl des Büros für 2015 (TOP 2).....	3	4
IV. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Organe der Vereinten Nationen und anderer Organisationen (TOP 3) .....	4	4
V. Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 4) .....	5-39	4
A. Status des ADN.....	5-6	4
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten .....	7-10	5
1. Nutzung von LNG als Brennstoff für den Antrieb von Binnenschiffen .	7	5
2. Ausnahmegenehmigungen .....	8	5
3. Bericht über die Sitzung der Technischen Sachverständigengruppe „Bunkerboot Argos-GL“ .....	9-10	5
C. Auslegung der dem ADN beigefügten Verordnung.....	11-33	6
1. Begriffsbestimmungen für Probeentnahmeeinrichtungen .....	11	6
2. Zertifizierung der Qualifikationen von Personen, die für bestimmte Aufgaben nach dem ADN zuständig sind .....	12-13	6
3. Evakuierungsmittel in Notfällen.....	14	6
4. Umladen .....	15-16	6
5. Veröffentlichung nationaler Auslegungen von ADN-Vorschriften.....	17-20	6
6. Übergangsbestimmungen für die Umsetzung neuer Vorschriften über die Stabilität von Tankschiffen.....	21	7
7. Klassifizierung von Abfällen.....	22	7
8. Beförderung von Kohle, Sondervorschrift 803, Geeignete Temperaturmessverfahren.....	23	7
9. Absatz 9.3.X.8.1 .....	24	7
10. Auslegungen zu den Stabilitäts- und Lastberechnungen .....	25-33	8
D. Sachkundigenausbildung .....	34-37	9
E. Fragen im Zusammenhang mit den empfohlenen ADN- Klassifikationsgesellschaften	38-39	9
VI. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 5).....	40-61	10
A. Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung .....	40-42	10
1. Verwendung flexibler Schüttgut-Container für die Beförderung gefährlicher Güter.....	40-41	10

2.	Weitere Änderungsvorschläge der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung	42	10
B.	Weitere Vorschläge .....	43-61	10
1.	Redaktionelle Fehler .....	43	10
2.	Befreiung von Gütern für die Wartung der Schiffe nach Unterabschnitt 1.1.3.3 .....	44	11
3.	Herausgabe einer neuen Stoffliste nach Erneuerung des Zulassungs zeugnisses .....	45	11
4.	Explosionsschutz auf Schiffen, die Kühlcontainer mit elektrischen Anlagen befördern .....	46	11
5.	Wartezeit für Probennahme nach dem Laden .....	47-48	11
6.	Einsatz von Maßnahmen zur Sicherstellung der Stabilität von Tankschiffen (Stabilitätshandbuch, Stauprogramm) .....	49-54	11
7.	Befreiung von schwerem Heizöl (UN-Nr. 3082) von den Bestimmungen des Absatzes 7.2.4.25.5 der dem ADN beigefügten Verordnung zur Abfuhr von Gas/Luftgemischen an Land .....	55-58	12
8.	Unterweisung der Schiffsführer von Schiffen, die LNG (UN-Nr. 1972) befördern .....	59-60	13
9.	Vorschriften über elektrische Einrichtungen .....	61	13
VII.	Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6) .....	62-64	13
A.	Informelle Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“ .....	62	13
B.	Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Tankschiffen“ .....	63-64	13
VIII.	Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 7) .....	65	14
IX.	Verschiedenes (TOP 8) .....	66	14
	Antrag der Europäischen Schifferorganisation (ESO) auf beratenden Status .....	66	14
X.	Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 9) .....	67	14
<b>Anlagen</b>			
I.	Korrekturen der ADN-Ausgabe 2015 .....		15
II.	Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2017 in Kraft treten .....		16
III.	Musterteilnahmebescheinigung für den Aufbaukurs Gase gemäß Abschnitt 1.6.8 .....		20

## **I. Anwesenheit**

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 27. bis 30. Januar 2015 unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn B. Birkhuber (Österreich) in Genf ihre sechszwanzigste Sitzung ab. Vertreter der folgenden Länder beteiligten sich an den Arbeiten dieser Sitzung: 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: Europäischer Stein- und Braunkohleverband (EURACOAL), Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU), Europäischer Rat der chemischen Industrieverbände (CEFIC), European River Sea Transport Union (ERSTU), Europäische Schifferorganisation (ESO), FuelsEurope, Internationaler Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA) und die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften.

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

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/53 und Add.1

*Informelles Dokument:* INF.1/Rev.3 (Sekretariat)

2. Der Sicherheitsausschuss genehmigte die vom Sekretariat vorbereitete Tagesordnung in der durch das informelle Dokument INF.1/Rev.3 zur Berücksichtigung der informellen Dokumente INF.1 bis INF.37 geänderten Fassung.

## **III. Wahl des Büros für 2015 (TOP 2)**

3. Auf Vorschlag des Vertreters der Niederlande wurden Herr H. Rein (Deutschland) und Herr B. Birkhuber (Österreich) zum Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Vorsitzenden für die Sitzungsperiode 2015 gewählt.

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

4. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung wurden unter TOP 5 der Tagesordnung behandelt.

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

### **A. Status des ADN**

5. Der Sicherheitsausschuss nahm befriedigt zur Kenntnis, dass Belgien am 17. Juni 2014 dem ADN beigetreten und das Übereinkommen in Belgien am 17. Juli 2014 in Kraft getreten ist. Die Beitrittsurkunde enthielt eine Erklärung (siehe Verwahrer-Notifizierung C.N.415.2014.TREATIES-XI.D.6), die auf der UN-ECE-Website abgerufen werden kann. Die Anzahl der ADN-Vertragsparteien ist damit auf achtzehn gestiegen.

6. Der Ausschuss nahm ferner zur Kenntnis, dass die vom Verwaltungsausschuss in dessen letzten beiden Sitzungen vorgeschlagenen Änderungen als angenommen gelten und am 1. Januar 2015 in Kraft getreten sind (Verwahrer-Notifizierungen C.N.657.2014.TREATIES-XI.D.6). Die vorgeschlagenen Korrekturen wurden umgesetzt (C.N.18.2015.TREATIES-XI.D.6 und C.N.19.2015.TREATIES-XI.D.6).

## **B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten**

### **1. Nutzung von LNG als Brennstoff für den Antrieb von Binnenschiffen**

*Informelle Dokumente:* INF.21 und INF.28

7. Der Sicherheitsausschuss begrüßte die von den Niederlanden vorgelegten Berichte über die Erfahrungen, die aus den für Versuchsphasen erteilten Abweichungen gewonnen wurden. Er gab dem Antrag, eine informelle Arbeitsgruppe einzusetzen, um die Berichte zu prüfen und dem Ausschuss ihre Bemerkungen und Schlussfolgerungen vorzulegen, statt. Diese Gruppe könnte anschließend ggf. gebeten werden, Vorschläge zur Änderung der dem ADN beigefügten Verordnung auszuarbeiten, um die Nutzung dieses Brennstoffs zu erlauben. Allerdings wurde festgestellt, dass von den zwölf Schiffen, für die Abweichungen erteilt wurden, nur fünf in Betrieb sind.

### **2. Ausnahmegenehmigungen**

8. Es wurde festgestellt, dass zwei Tankschiffen auf Antrag der niederländischen Regierung 2010 Ausnahmegenehmigungen für die Beförderung von Stoffen erteilt wurden, die damals nicht in Tabelle C enthalten waren (UN-Nr. 2187, KOHLENDIOXID, TIEFGEKÜHLT, FLÜSSIG, und UN-Nr. 3295, KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G., ISOPREN UND PENTADIEN ENTHALTEND (pD 50 > 110 kPa), STABILISIERT). Da diese Einträge inzwischen in Tabelle C aufgenommen wurden, wurde der Vertreter der Niederlande gebeten, zu überprüfen, ob die Genehmigungen noch auf der UN-ECE-Website aufgeführt zu werden brauchen. In diesem Zusammenhang wurde daran erinnert, dass nach Erteilung einer Sondergenehmigung dafür Sorge zu tragen ist, dass in Tabelle C entsprechende Neueinträge aufgenommen werden.

### **3. Bericht über die Sitzung der Technischen Sachverständigengruppe „Bunkerboot Argos-GL“**

*Informelles Dokument:* INF.27 (Niederlande)

9. Im Hinblick auf den Antrag auf Gewährung einer Abweichung für die versuchsweise Verwendung von Membrantanks zur Beförderung von LNG auf dem Bunkerboot Argos-GL (informelles Dokument INF.27) stellten zwei Sachverständige der niederländischen Delegation den Entwurf für den Bau eines solchen Schiffes zur Beförderung von LNG vor und beantworteten die Fragen der anderen Delegationen.

10. Nach ihrem Vortrag stellte sich heraus, dass der Sicherheitsausschuss in dieser Sitzung noch nicht bereit war, dem Verwaltungsausschuss die Gewährung der Abweichung zu empfehlen. Der Vertreter der Niederlande schlug vor, eine zweite informelle Sitzung der Sachverständigengruppe abzuhalten, um die noch zu klärenden Fragen zu diskutieren. Der Vorsitzende hielt dies für nicht notwendig. Er war gleichwohl der Ansicht, dass es schwierig sei, eine Entscheidung aufgrund mündlicher Erläuterungen zu treffen. Er forderte den Vertreter der Niederlande und dessen Sachverständige daher auf, alle Antworten und Erläuterungen in einem Dokument zusammenzustellen, das in der nächsten Sitzung vorgelegt werden und als Grundlage für die zu treffende Entscheidung dienen kann.

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

### **1. Begriffsbestimmungen für Probeentnahmeeinrichtungen**

*Informelles Dokument:* INF.3 (Deutschland)

11. Da die Begriffsbestimmungen in Abschnitt 1.2.1 auf zuständige Behörden verweisen, wurde die Frage aufgeworfen, welche Behörde in den einzelnen Ländern für die Zulassung der Einrichtungen zuständig ist, welche Kriterien für die Zulassung angewandt werden und wie sichergestellt werden soll, dass die Einrichtungen tatsächlich zugelassen sind. Die Niederlande veröffentlichen z. B. ein Verzeichnis der zugelassenen Geräte, Frankreich gibt den für die Zulassung als zuständig bezeichneten Stellen Richtlinien vor, usw. Es wurde beschlossen, die Angelegenheit einer Korrespondenzgruppe zu übertragen, die per E-Mail in Abstimmung mit der deutschen Delegation (Herr Weiner) arbeiten und in der nächsten Sitzung die notwendigen Informationen und ggf. Änderungsvorschläge vorlegen soll.

### **2. Zertifizierung der Qualifikationen von Personen, die für bestimmte Aufgaben nach dem ADN zuständig sind**

*Informelles Dokument:* INF.8 (Deutschland)

12. Mehrere Delegationen vertraten die Ansicht, dass hinsichtlich der Einführung neuer Zertifizierungsanforderungen Vorsicht geboten sei. Ein solcher Schritt mag in bestimmten Fällen zur Umsetzung des ADN gerechtfertigt sein, z. B. für Personen, die für das Entgasen von Ladetanks zuständig sind, nicht aber für Personen, die in einem breiteren Kontext wie der Zulassung oder Prüfung von Feuerlöschern oder Schläuchen tätig sind.

13. Deutschland, EBU und ESO werden für die nächste Sitzung gemeinsam einen Vorschlag erarbeiten.

### **3. Evakuierungsmittel in Notfällen**

*Informelles Dokument:* INF.14 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

14. Der Sicherheitsausschuss würdigte die Arbeit der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften und vereinbarte, die aufgeworfenen Fragen von einer von den Niederlanden einberufenen informellen Arbeitsgruppe prüfen zu lassen.

### **4. Umladen**

*Informelles Dokument:* INF.15 (Deutschland)

15. Die unterschiedlichen Wortlaute der Unterabschnitte 7.1.4.9 und 7.2.4.9 gaben zu der Frage Anlass, ob der Ausdruck „Umladen“ nur das Umladen zwischen Schiffen oder auch das Umladen zwischen Schiffen und anderen Verkehrsträgern beinhaltet.

16. Der Vertreter Deutschlands wird in der nächsten Sitzung einen offiziellen Vorschlag unterbreiten, der den Diskussionen Rechnung wird.

### **5. Veröffentlichung nationaler Auslegungen von ADN-Vorschriften**

*Informelles Dokument:* INF.17 (Niederlande)

17. Der Vertreter der Niederlande teilte dem Ausschuss mit, dass die Behörden, die in seinem Land für die Überwachung der Umsetzung des ADN zuständig sind, eigene Auslegungen der Bestimmungen der dem ADN beigefügten Verordnung veröffentlichen, die mit dem Geist der Anforderungen oder den Auslegungen der Anforderungen durch andere Länder nicht immer übereinstimmen. Er hielt es daher für wünschenswert, dass die nationalen Auslegungen auf der UN-ECE-Website veröffentlicht werden, um mögliche Abweichungen zwischen den Auslegungen der verschiedenen Länder zu vergleichen und ggf. zu beseitigen.

18. Mehrere Delegationen brachten Bedenken zum Ausdruck. Sie erklärten, dass die Bestimmungen der Verordnung im Allgemeinen ausreichend klar seien und es im Rahmen des internationalen Verkehrs nicht akzeptabel sei, dass bestimmte nationale Einrichtungen eigene Auslegungen einführen, ohne sie vom Verwaltungsausschuss bestätigen zu lassen. Sie waren daher der Ansicht, dass nur die vom Verwaltungsausschuss gebilligten Auslegungen auf der Website der UN-ECE veröffentlicht werden sollten. Ferner sehe Artikel 15 ADN ein Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung des Übereinkommens vor, wonach zunächst direkte Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien, dann, bei Bedarf, ein Tätigwerden des Verwaltungsausschusses und schließlich, als letztes Mittel, ein Schiedsverfahren vorgesehen sind.

19. Der Vertreter der Europäischen Union betonte, dass Mitgliedstaaten im Kontext der Anwendung der dem ADN beigefügten Verordnung auf innerstaatliche und innergemeinschaftliche Beförderungen keine einseitigen Auslegungen vornehmen dürften, erst recht nicht, wenn sie dem Geist und Buchstaben der Verordnung widersprechen. Auslegungsschwierigkeiten sollten dem Sicherheitsausschuss oder dem Verwaltungsausschuss mitgeteilt werden, und falls die Streitigkeit so nicht beigelegt werden könne, sollte der Fall an den Europäischen Gerichtshof verwiesen werden.

20. Der Vorsitzende forderte die Vertragsparteien, die nationale Auslegungen veröffentlichen, auf, die Links zu ihren Websites dem Sekretariat der UN-ECE zuzusenden, das sie über seine Website zugänglich machen wird. Dies sollte es erlauben, etwaige Unterschiede bei den Auslegungen festzustellen und sie im Geiste des Übereinkommens zu diskutieren.

## **6. Übergangsbestimmungen für die Umsetzung neuer Vorschriften über die Stabilität von Tankschiffen**

*Informelles Dokument:* INF.25 (Belgien und Niederlande)

21. Dieses Thema soll in der nächsten Sitzung auf der Grundlage eines offiziellen Dokuments behandelt werden.

## **7. Klassifizierung von Abfällen**

*Informelles Dokument:* INF.34 (Niederlande)

22. Die in dem Dokument aufgeworfenen Fragen wurden der informellen Arbeitsgruppe „Stoffe“ zur Kenntnis gebracht.

## **8. Beförderung von Kohle, Sondervorschrift 803, Geeignete Temperaturmessverfahren**

*Informelles Dokument:* INF.22 (EURACOAL und Niederlande)

23. Der Vertreter der Niederlande wurde gebeten, in der nächsten Sitzung einen offiziellen Vorschlag vorzulegen, in dem die vorgetragenen Bemerkungen berücksichtigt sind.

## **9. Absatz 9.3.X.8.1**

*Informelles Dokument:* INF.16 (Sekretariat)

24. Der Sicherheitsausschuss war der Ansicht, dass die englische Fassung des ersten Satzes des Absatzes 9.3.X.8.1 mit den anderen Sprachfassungen in Einklang gebracht werden sollte (siehe Anlage I).

## 10. Auslegungen zu den Stabilitäts- und Lastberechnungen

*Informelles Dokument:* INF.30 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

25. Der Sicherheitsausschuss bestätigte die vorgeschlagenen Auslegungen mit folgenden Ausnahmen.

26. Die Absätze 16 und 17 sind nicht nur für feste Fenster gemäß Artikel 4.5 des niederländischen Fahrgastschiffdekrets, sondern für alle Fenster gültig.

27. Im Hinblick auf Absatz 18 wurde festgestellt, dass auch der untere Teil der Fenster als wasserdicht angesehen werden kann, wenn er entsprechend konstruiert und geprüft wurde.

28. Im Hinblick auf die Absätze 21 und 22 bestätigte der Sicherheitsausschuss die Auffassung der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften, wonach „Wintel/Winteb“-Selbstschlusseinrichtungen mit Schwimmkugel sicherheitshalber nicht als wasserdicht angesehen werden sollen. Solche Einrichtungen funktionieren im Neuzustand gut, erfordern jedoch eine sorgfältige und regelmäßige Wartung, was in der Praxis selten gewährleistet ist. Deshalb werden sie rasch wirkungslos. Der Vertreter der Niederlande wurde gebeten, die Prüfbehörden seines Landes entsprechend zu informieren.

29. Der Vertreter der EBU erklärte, dass sich eine solche Auslegung auf derzeit übliche Schiffe negativ auswirken könne. Er wurde gebeten, die relevanten Argumente in Form eines offiziellen Dokuments vorzulegen, falls er die Gerechtigkeit dieser Auslegung in Zweifel ziehen möchte.

30. Im Hinblick auf die Absätze 28 und 29 betreffend ältere Schiffe, für die nicht alle erforderlichen Stabilitätsinformationen verfügbar sind, wurde verabredet, solche Fragen in der nächsten Sitzung im Zuge der Prüfung der Übergangsvorschriften zu behandeln. Aber selbst für ältere Schiffe wurde es für unerlässlich gehalten, die Daten, die zum Betrieb der Ladungsrechnersoftware erforderlich sind, zu beschaffen.

31. Im Hinblick auf Absatz 32 vertrat der Sicherheitsausschuss die Ansicht, dass in Fällen, in denen die Berechnungssoftware für Ladeaufgaben Ergebnisse liefert, die mit den Ableseergebnissen der Tiefgangsanzeiger offenbar nicht übereinstimmen, manuelle Eingriffe zur Berichtigung der Anzeige des Rechners nicht akzeptabel seien, da dies zu Missbrauch führen könnte. In solchen Fällen sollte der Schiffsführer statt der Berechnungssoftware das Stabilitätshandbuch benutzen. Softwarehersteller, die über Probleme mit der Verwendung der Software sprechen möchten, können dies in der nächsten Sitzung tun.

32. Im Hinblick auf Absatz 37 stellte der Sicherheitsausschuss fest, dass die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften nicht auf die Aufnahme von Schemata von Ballast-/Lenzpumpen- und Überfüllsicherungssysteme in das Stabilitätshandbuch bestehen, weil sie nicht nachvollziehen können, warum dies notwendig sein sollte. Es wurde angemerkt, dass sie gemäß der Bemerkung in Absatz 9.3.X.13.3 darauf bestehen sollten. Sofern und soweit solche Informationen keinen Nutzen haben, sollten sie aus der Bemerkung gestrichen werden. Diese Frage sollte in einem offiziellen Dokument thematisiert werden, das die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften in der nächsten Sitzung vorlegen sollten.

33. Aufgrund der Bedeutung dieser Auslegungen forderte der Sicherheitsausschuss das Sekretariat auf, sie in der abgeänderten Fassung auf seiner Website zu veröffentlichen, falls sie vom Verwaltungsausschuss bestätigt werden.



## D. Sachkundigenausbildung

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/1 (ZKR) (Bericht über die 13. Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/3 (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/5 (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/6 (ZKR)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/7 (ZKR)

*Informelle Dokumente:* INF.7, INF.9 und INF.10 (ZKR)  
INF.11 (Sekretariat)  
INF.13 (Deutschland)

34. Der Sicherheitsausschuss bestätigte die Schlussfolgerungen der informellen Arbeitsgruppe. Der Sicherheitsausschuss nahm den von der informellen Arbeitsgruppe erstellten Fragenkatalog und die von ihr erarbeiteten Richtlinien für die Sachkundigenausbildung an und forderte das Sekretariat auf, sie auf den Websites der UNECE und der ZKR zu veröffentlichen. Allerdings sollten die Diskussionen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung über die Möglichkeit des Einsatzes elektronischer Hilfsmittel bei der Abnahme von Prüfungen (informelles Dokument INF.4, vorgelegt in der Frühjahrssitzung 2015 der Gemeinsamen Tagung) in der Richtlinie für die Verwendung des Fragenkatalogs berücksichtigt werden.

35. Im Hinblick auf Punkt 20 des Berichts (ECE/TRANS/WP.15/AC.22015/1) wurde vereinbart, dass als Einheit nicht bar, sondern kPa verwendet werden soll.

36. Die im informellen Dokument INF.11 enthaltenen Korrekturvorschläge zur französischen Fassung des Katalogs wurden angenommen; es wurde festgestellt, dass die Antwort auf Frage 332 02.04 bezüglich UN-Nr. 2486 und der Eintrag in der deutschen Fassung der Tabelle C berichtigt werden müssen.

37. Der Sicherheitsausschuss nahm mit Interesse die Statistiken zur Erfolgsquote der Sachkundigenprüfung in Deutschland (INF.13) zur Kenntnis und ermunterte alle Delegationen, ihm ihre Statistiken zur Verfügung zu stellen. Es wäre interessant zu wissen, ob die Ergebnisse der Sachkundigenprüfung für die Beförderung von Chemikalien auch in anderen Ländern unbefriedigend sind und welche Schlussfolgerungen daraus gezogen werden sollten.

## E. Fragen im Zusammenhang mit den empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften

*Informelles Dokument:* INF.5 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

38. Der Sicherheitsausschuss nahm den Bericht der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften über ihre achte Sitzung und die geplanten Folgemaßnahmen, zu denen in dieser Sitzung teilweise Dokumente vorgelegt wurden, interessiert zur Kenntnis.

39. Die Vertragsparteien, die den Germanischen Lloyd anerkannt hatten, sollten dem Sekretariat mitteilen, ob sie den Nachfolger dieser Gesellschaft, DNV GL SE, anerkannt haben. Die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften sollten ihre Zertifizierung nach der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 gegenüber dem Verwaltungsausschuss nachweisen.

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

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

#### **1. Verwendung flexibler Schüttgut-Container für die Beförderung gefährlicher Güter**

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2 (Bericht der Gemeinsamen Tagung über ihre Herbstsitzung 2013)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 (Bericht der Gemeinsamen Tagung über ihre Herbstsitzung 2014)  
ECE/TRANS/WP.15/226 (Bericht der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) über ihre siebenundneunzigste Sitzung)

*Informelles Dokument:* INF.20 (IDGCA)

40. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung die Annahme der bereits 2013 erarbeiteten Vorschriften für die Verwendung flexibler Schüttgut-Container empfohlen hat. Die Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ (WP.15) hatte infolgedessen Bestimmungen für das ADR 2017 angenommen; ähnliche Bestimmungen waren auch für die RID angenommen worden. Der Sicherheitsausschuss war der Ansicht, dass für die Binnenschifffahrt in gleicher Weise verfahren werden kann. Er nahm daher die entsprechenden Bestimmungen in Dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2 und ECE/TRANS/WP.15/226, Anlage I, an (siehe Anlage II).

41. Der Vertreter Deutschlands warf die Frage auf, ob es ratsam wäre, Absatz 7.1.4.12.2 zu ändern. Er wurde darauf hingewiesen, dass es in diesem Fall wahrscheinlich sinnvoll wäre, alle Arten von Schüttgut-Containern zu berücksichtigen. Er wurde daher gebeten, die Angelegenheit erneut zu prüfen und in der nächsten Sitzung ggf. einen Vorschlag zu unterbreiten.

#### **2. Weitere Änderungsvorschläge der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung**

42. Die übrigen von der Gemeinsamen Tagung in ihrer Herbstsitzung 2014 angenommenen Texte werden in der nächsten Sitzung zusammen mit den in der Frühjahrssitzung 2014 und der Frühjahrssitzung 2015 angenommenen Texten behandelt.

### **B. Weitere Vorschläge**

#### **1. Redaktionelle Fehler**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/4 (Deutschland)

*Informelle Dokumente:* INF.12 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)  
INF.18 (ZKR)

43. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass sich in die verschiedenen Sprachfassungen bei der Erstellung der konsolidierten Fassung des ADN 2015 einige Fehler eingeschlichen haben, und forderte das Sekretariat auf, die erforderlichen Korrekturen an den einzelnen Versionen der Publikation zu veröffentlichen (siehe Anlage I).

## **2. Befreiung von Gütern für die Wartung der Schiffe nach Unterabschnitt 1.1.3.3**

*Informelles Dokument:* INF.2 (Deutschland)

44. Der Sicherheitsausschuss nahm den Änderungsvorschlag zu Unterabschnitt 1.1.3.3 an, sodass Güter für die Wartung der Schiffe nach diesem Unterabschnitt künftig befreit sind (siehe Anlage II).

## **3. Herausgabe einer neuen Stoffliste nach Erneuerung des Zulassungszeugnisses**

*Informelles Dokument:* INF.29 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

45. Nach einer Diskussion wurde beschlossen, dass die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften für die nächste Sitzung einen offiziellen Vorschlag ausarbeiten, um die Liste der Stoffe, die für die Beförderung in einem Tankschiff zugelassen sind, dessen Zulassungszeugnis erneuert wurde, bei Bedarf zu revalidieren.

## **4. Explosionsschutz auf Schiffen, die Kühlcontainer mit elektrischen Anlagen befördern**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/2 (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* INF.37 (Sekretariat)

46. Dieses Dokument wurde gemäß der Bitte des Sicherheitsausschusses in der letzten Sitzung vorgelegt (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, Abs. 52). Da bestimmte Passagen der vorgeschlagenen Änderungen noch verbessert werden mussten, hatte das Sekretariat in Zusammenarbeit mit Deutschland und den Niederlanden eine neue Fassung erstellt, die angenommen wurde (siehe Anlage II).

## **5. Wartezeit für Probennahme nach dem Laden**

*Informelles Dokument:* INF.32 (CEFIC)

47. Da das ADN eine Wartezeit von zehn Minuten vorsieht, während der Internationale Sicherheitsleitfaden für die Binnentankschiffahrt und Binnenterminals (ISGINTT) eine Wartezeit von dreißig Minuten empfiehlt, hatte CEFIC mehrere Fragen zu diesen Unterschieden aufgeworfen.

48. Es wurde beschlossen, diese Fragen an die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ zu verweisen, damit diese prüft, ob eine Wartezeit von 30 Minuten unter Sicherheitsaspekten gerechtfertigt ist, da dem betroffenen Gewerbe dadurch zusätzliche Kosten entstehen würden.

## **6. Einsatz von Maßnahmen zur Sicherstellung der Stabilität von Tankschiffen (Stabilitätshandbuch, Stauprogramm)**

*Informelle Dokumente:* INF.6 (empfohlene Klassifikationsgesellschaften)  
INF.4 und INF.35 (EBU)  
INF.33 (CEFIC)  
INF.36 (empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften, EBU, ESO)

49. Der Vertreter der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften legte einen Bericht (INF.6) über die Sitzung der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften, EBU und den Softwareherstellern vor, der eine Bestandsaufnahme der Umsetzung der neuen Vorschriften für die Stabilität von Tankschiffen enthält, die seit dem 1. Januar 2015 gelten. Er wies darauf hin, dass die mit der Umsetzung solcher Vorschriften verbundenen Schwierigkeiten unterschätzt worden seien, nicht nur in Bezug auf die Überarbeitung der Stabilitätshandbücher und die Entwicklung des Stauprogramms, sondern auch im Hinblick auf die Genehmigung durch die Klassifikationsgesellschaften.

50. EBU erklärte, dass das Genehmigungsverfahren noch rund fünf Jahre dauern werde, und schlug die Wiedereinführung der Übergangsmaßnahme in Absatz 1.6.7.2.2.4 des ADN 2013 vor, mit dem Ziel, eine Anpassung nur im Falle der Erneuerung des am 31. Dezember 2012 gültigen Zulassungszeugnisses zu verlangen, und zwar für alle Tankschiffe der Typen G, C und N (informelle Dokumente INF. 4 und INF.35).

51. Der Vertreter der CEFIC betonte unter Hinweis auf die Havarie der *Waldhof*, dass Stabilitätsberechnungen auch manuell durchgeführt werden könnten. Allerdings seien diese Berechnungen kompliziert und nicht alle Ladebedingungen im Stabilitätshandbuch berücksichtigt. Da der Schiffsführer mit einem Ladungsrechner Stabilitätsberechnungen für Situationen durchführen kann, die nicht im Stabilitätshandbuch berücksichtigt sind, sprach er sich nicht für eine Verlängerung der Übergangsmaßnahmen aus, sondern plädierte dafür, einer raschen Lösung der Probleme Vorrang zu geben.

52. Der Sicherheitsausschuss nahm die im informellen Dokument INF.36 enthaltenen Lösungsvorschläge zur Kenntnis, darunter insbesondere, dass die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften mit Schiffseignern, Schiffbauern und Softwareunternehmen möglichst effizient zusammenarbeiten sollen, damit die Software und die überarbeiteten Stabilitätshandbücher gleichzeitig genehmigt werden können, wenn möglich, bei der nächsten Erneuerung der Zulassungszeugnisse.

53. Der Sicherheitsausschuss kam überein, dass für diese Probleme eine Lösung gefunden werden muss; da die nächsten Änderungen des ADN erst am 1. Januar 2017 in Kraft treten, sollte jedoch zunächst ein kurzfristiger Ansatz (Abweichungen durch multilaterale Abkommen) und dann ein langfristiger Ansatz (durch Änderungen eingeführte Übergangsmaßnahmen) angestrebt werden. Allerdings äußerten sich einige Delegationen skeptisch über die Idee neuer Übergangsmaßnahmen. Die Schiffseigner hätten so keinen Anreiz, ihre Schiffe zügig auszurüsten. Der Sicherheitsausschuss verlangte daher ausführliche Statistiken zu den betroffenen Schiffen (d. h. allen Tankschiffstypen, bereits ausgerüsteten Schiffen und Schiffen, für die Stabilitätsdaten nicht verfügbar oder schwer zu beschaffen sind), um auf dieser Grundlage zu entscheiden, welche Übergangsmaßnahmen für welche Schiffe getroffen werden sollten.

54. Die informelle Arbeitsgruppe kann anschließend zusammentreten und für die nächste Sitzung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten kurz- und mittelfristige Lösungen vorschlagen.

**7. Befreiung von schwerem Heizöl (UN-Nr. 3082) von den Bestimmungen des Absatzes 7.2.4.25.5 der dem ADN beigefügten Verordnung zur Abfuhr von Gas/Luftgemischen an Land**

*Informelles Dokument:* INF.23 (CONCAWE und FuelsEurope)

55. Der Sicherheitsausschuss nahm die Ergebnisse der Studie von CONCAWE zur Bewertung der Risiken durch Dämpfe von schwerem Heizöl beim Beladen zur Kenntnis. Die Bewertung bezog sich auf Risiken für die menschliche Gesundheit (CMR). Die Studie kam zu dem Schluss, dass diese Risiken für Arbeitskräfte, die solchen Dämpfen beim Beladen ausgesetzt sein können, vernachlässigbar sind. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass mögliche Emissionen an Schwefelwasserstoff (H<sub>2</sub>S) bei der Bewertung nicht berücksichtigt wurden.

56. Der Sicherheitsausschuss war der Meinung, dass keine sofortige Entscheidung getroffen werden kann, da die Studie erst vor kurzem veröffentlicht wurde und von den Sachverständigen der Delegationen noch nicht untersucht werden konnte. Es wurde jedoch daran erinnert, dass das Problem in fehlenden Einrichtungen für die Rückführung dieser Dämpfe an Land besteht. Dieses Problem musste durch ein multilaterales Abkommen (M 055) geregelt werden, das diesbezüglich am 31. Dezember 2016 ausläuft. Es sollte geprüft werden, ob sich die Situation in Bezug auf die Einrichtungen geändert hat.

57. Die Delegationen wurden gebeten, vor der nächsten Sitzung CONCAWE oder FuelsEurope zu kontaktieren, um bei entsprechendem Bedarf Erläuterungen zur Studie einzuholen.

58. Die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ wurde gebeten, zu prüfen, ob sich dieser Ansatz, nur die mit der Dampfphase verbundenen Gefahren zu bewerten, auf die Bewertung der von anderen Flüssigkeiten ausgehenden Gefahren auswirken kann.

#### **8. Unterweisung der Schiffsführer von Schiffen, die LNG (UN-Nr. 1972) befördern**

*Informelle Dokumente:* INF.24 und 24/Rev.1 (Niederlande)

59. Der erste Punkt betreffend Abschnitt 1.6.8 der dem ADN beigefügten Verordnung wurde nach einer ersten Diskussion des informellen Dokuments INF. 24 vom Vertreter der Niederlande zurückgezogen.

60. Der zweite Vorschlag, eine Musterteilnahmebescheinigung für den Aufbaukurs Gase gemäß Abschnitt 1.6.8 als Unterweisungsnachweis nach Abschnitt 1.3.3 einzuführen, wurde in der im informellen Dokument INF.24/Rev.1 enthaltenen Form (siehe Anlage III) angenommen; das Muster soll jedoch nicht in die dem ADN beigefügten Verordnung aufgenommen werden.

#### **9. Vorschriften über elektrische Einrichtungen**

*Informelles Dokument:* INF.26 (EBU)

61. Es wurde festgestellt, dass der Vorschlag im Lichte der Ergebnisse der Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Tankschiffen“ geprüft werden sollte. EBU wurde gebeten, für die nächste Sitzung einen offiziellen Vorschlag zu unterbreiten, der den Diskussionen dieser Sitzung Rechnung trägt.

## **VII. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 6)**

### **A. Informelle Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“**

*Informelles Dokument:* INF.19 (Niederlande)

62. Der Sicherheitsausschuss nahm die Fortschritte der informellen Arbeitsgruppe bezüglich ihrer zweiten Sitzung und der Folgemaßnahmen zur Kenntnis. Am 22. und 23. April 2015 wird in Koblenz eine dritte Sitzung stattfinden; Vorschläge sollten in der nächsten Ausschusssitzung vorgelegt werden.

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

*Informelles Dokument:* INF.31 (ZKR)

63. Der Sicherheitsausschuss nahm die in den Abschnitten A, B und C des Protokolls vorgestellten Konzepte im Grundsatz an. Die informelle Arbeitsgruppe muss prüfen, ob die grundsätzlichen Sicherheitsanforderungen in Abschnitt A auch für Trockengüterschiffe und Schubschiffe gelten sollen. Wenn ein Tankschiff Stoffe befördert, die Explosionsschutzmaßnahmen erfordern, sollten zusätzliche Maßnahmen entsprechend dem informellen Dokument INF.23 (zweiundzwanzigste Sitzung) und den anderen in dem Protokoll vorgeschlagenen Maßnahmen anwendbar sein.

64. Die informelle Arbeitsgruppe wurde gebeten, für die nächste Sitzung konkrete Änderungsvorschläge zu formulieren, die den Diskussionen über bestimmte Detailfragen Rechnung tragen.

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

65. Die nächsten Sitzungen des Sicherheitsausschusses sind für den 24. bis 28. August 2015 und den 25. bis 29. Januar 2016 geplant.

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

### **Antrag der Europäischen Schifferorganisation (ESO) auf beratenden Status**

*Informelles Dokument:* INF.4 (ESO) (fünfundzwanzigste Sitzung)

66. Der Sicherheitsausschuss einigte sich darauf, dass ESO an seinen Sitzungen mit beratender Funktion teilnehmen darf. Er stellte fest, dass dieser Verband nach EBU die zweite Organisation zur Vertretung der Interessen der Schiffseigner ist, und äußerte die Hoffnung, dass die beiden Organisationen zusammenarbeiten werden, um ihre Standpunkte so weit wie möglich zu harmonisieren.

## **X. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 9)**

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

## Anlage I

### **Korrekturen der ADN-Ausgabe 2015**

2.2.41.4, Spalte SELBSTZERSETZLICHER STOFF

Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung.

3.2.3.2 Tabelle C, UN-Nr. 1972, Spalte 2

Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung.

3.3.1, Sondervorschrift 372 a) (i) Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung.

5.2.1.7.5, erster Satz „der Absätze und Abschnitte 5.1.5.2.1 des ADN, 6.4.22.1 bis 6.4.22.4, 6.4.23.4 bis 6.4.23.7 und 6.4.24.2 des ADR“ ändern in: „der Absätze und Unterabschnitte 5.1.5.2.1 des ADN, 1.6.6.2.1, 6.4.22.1 bis 6.4.22.4 und 6.4.23.4 bis 6.4.23.7 des ADR“.

9.3.X.8.1, erster Satz Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung.

## Anlage II

### Vorgeschlagene Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2017 in Kraft treten

#### Kapitel 1.1

1.1.3.3 Einen neuen zweiten Spiegelstrich einfügen:

„- für die Wartung der Schiffe,“.

(Referenzdokument: *informelles Dokument INF.2*)

#### Kapitel 1.2

1.2.1 Nach der Begriffsbestimmung für „bedeckter Schüttgut-Container“ folgende Begriffsbestimmung einfügen:

„*Flexibler Schüttgut-Container*: Ein flexibler Container mit einem Fassungsraum von höchstens 15m<sup>3</sup>, einschließlich Auskleidungen, angebrachter Handhabungseinrichtungen und Bedienungsausrüstung.“.

1.2.1 In alphabetischer Reihenfolge einfügen:

„*Flexibler Schüttgut-Container*: siehe *Schüttgut-Container*.“.

(Referenzdokument: *ECE/TRANS/WP.15/226, Anlage I*)

#### Kapitel 4.1

4.1.3 Im ersten Satz nach „Wagen“ einfügen: „, Schüttgut-Containern“.

Im ersten Spiegelstrich streichen: „, ausgenommen BK3-Container“.

(Referenzdokument: *ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/2*)

#### Kapitel 7.1

7.1.1.18 In der Überschrift und im Text nach „Container,“ einfügen:

„flexible Schüttgut-Container,“.

(Referenzdokument: *ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2 in der geänderten Fassung*)

7.1.4 Folgenden neuen Absatz 7.1.4.4.4 einfügen:

„7.1.4.4.4 Außen an einem geschlossenen Container angebrachte elektrische Anlagen dürfen mit beweglichen elektrischen Kabeln nach Unterabschnitt 9.1.0.56 verbunden und in Betrieb genommen werden, wenn

- a) die elektrischen Anlagen vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ sind; oder
- b) die elektrischen Anlagen nicht vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ sind, aber ausreichend von anderen Containern getrennt sind, die Stoffe der
  - Klasse 2 mit Gefahrzettel 2.1 in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (5);
  - Klasse 3, Verpackungsgruppe I oder II;
  - Klasse 4.3;



- Klasse 6.1, Verpackungsgruppe I oder II, mit einer zusätzlichen Gefahr der Klasse 4.3;
- Klasse 8, Verpackungsgruppe I, mit einer zusätzlichen Gefahr der Klasse 3; und
- Klasse 8, Verpackungsgruppe I oder II, mit einer zusätzlichen Gefahr der Klasse 4.3

enthalten. Diese Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn kein Container, der die oben genannten Stoffe enthält, in einem zylindrischen Bereich mit einem Radius von 2,4 m um die elektrischen Anlagen und von unbegrenzter vertikaler Ausdehnung gestaut ist.

Diese Voraussetzung gilt nicht, wenn Container mit elektrischen Anlagen, die nicht vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ sind, und Container, die die oben genannten Stoffe enthalten, in getrennten Laderäumen gestaut sind.

Beispiele für die Stauung und Trennung der Container

Legende

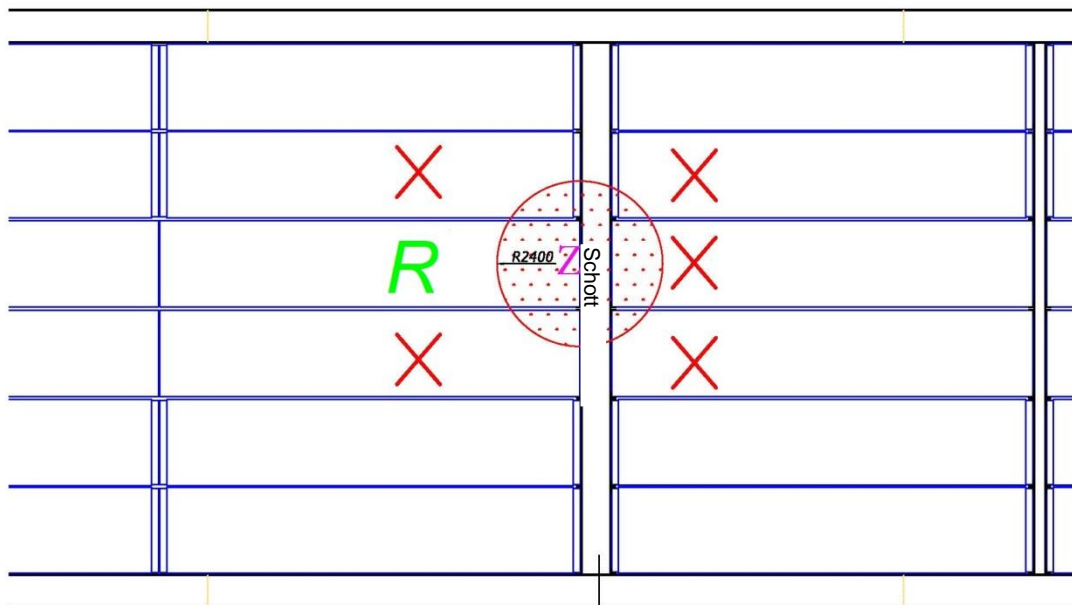
*R* Container (z. B. Reefer) mit elektrischen Anlagen, die nicht vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ sind.

*Z* Elektrische Anlagen, die nicht vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ sind.

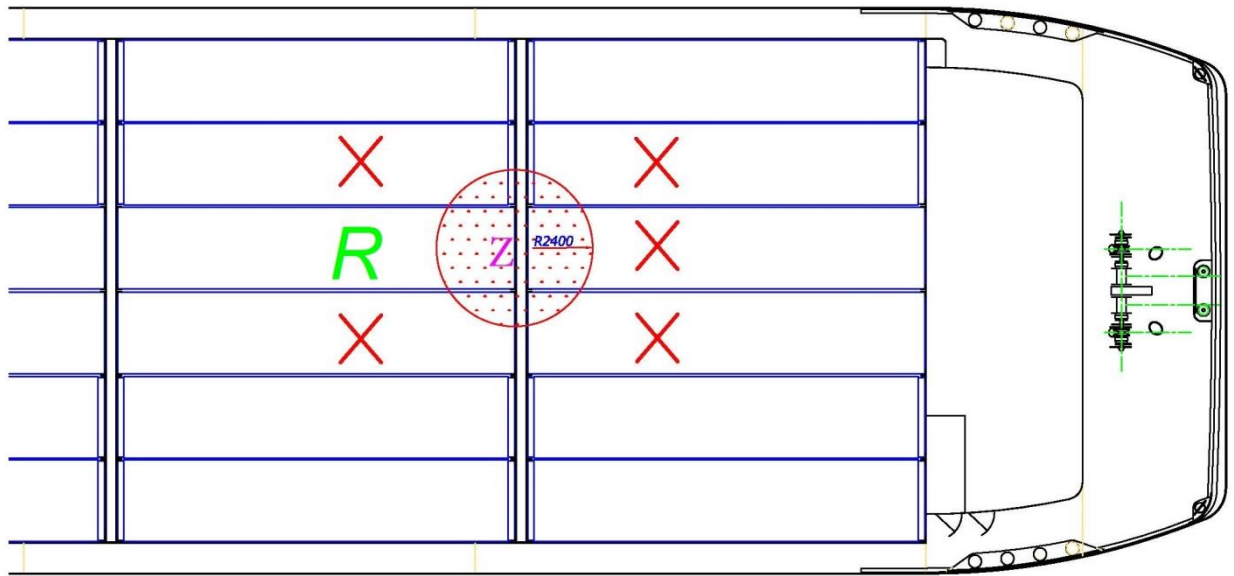
*X* Container nicht zugelassen, wenn gefährliche Stoffe enthalten sind, für die eine ausreichende Trennung erforderlich ist.

Draufsicht

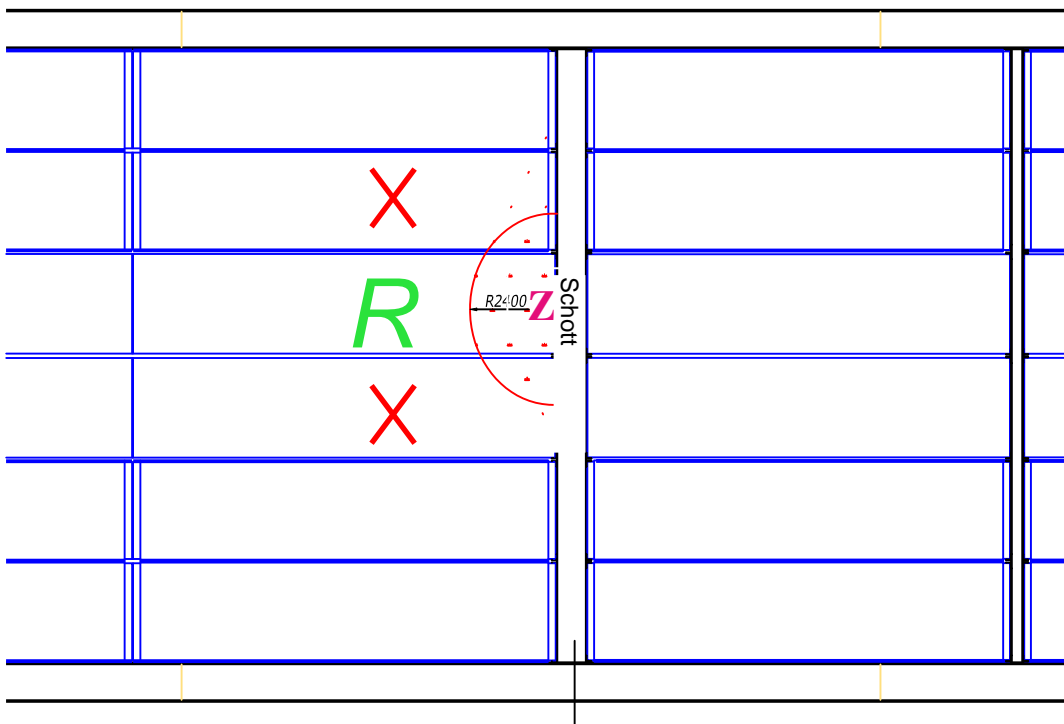
**1. Auf Deck**

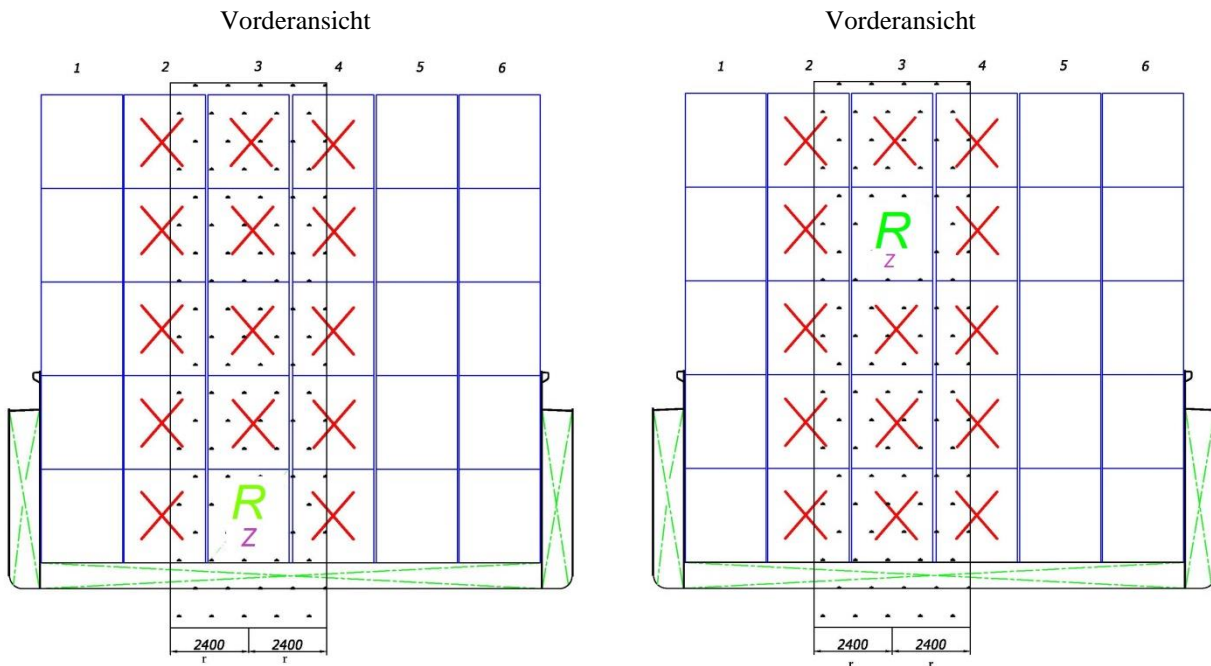


Draufsicht  
2. Im Laderaum



Draufsicht  
2. Im Laderaum





7.1.4 Folgenden neuen Absatz 7.1.4.4.5 einfügen:

„7.1.4.4.5 An einem offenen Container angebrachte elektrische Anlagen dürfen weder mit beweglichen elektrischen Kabeln nach Unterabschnitt 9.1.0.56 verbunden noch in Betrieb genommen werden, es sei denn, sie sind vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ oder der Container befindet sich in einen Laderaum, der keine Container mit den in Absatz 7.1.4.4.4. Buchstabe b genannten Stoffen enthält.“

Folgeänderungen:

7.1.3.51.4 Wie folgt ändern:

„7.1.3.51.4 Elektrische Einrichtungen in Laderäumen müssen spannungslos und gegen unbeabsichtigtes Einschalten gesichert sein.

Dies gilt nicht für durchgehende, fest installierte Kabel, für bewegliche elektrische Kabel zum Anschluss von nach Absatz 7.1.4.4.4 gestauten Containern sowie für elektrische Einrichtungen vom Typ „bescheinigte Sicherheit.“

(Referenzdokument: informelles Dokument INF.37)

7.1.4.14.1.1 Am Ende die beiden folgenden Sätze hinzufügen:

„Flexible Schüttgut-Container müssen so gestaut werden, dass keine Leerräume zwischen den flexiblen Schüttgut-Containern im Laderaum bestehen. Füllen die flexiblen Schüttgut-Container den Laderaum nicht vollständig aus, müssen angemessene Maßnahmen getroffen werden, um ein Verrutschen der Ladung zu verhindern.“

7.1.4.14.1.2 Am Ende die beiden folgenden Sätze hinzufügen:

„Flexible Schüttgut-Container dürfen in Laderäumen übereinander gestapelt werden, vorausgesetzt, die Stapelhöhe überschreitet nicht drei flexible Schüttgut-Container. Wenn die flexiblen Schüttgut-Container mit Lüftungseinrichtungen ausgerüstet sind, darf die Funktion dieser Einrichtungen nicht durch die Stauung behindert werden.“

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2)

## Anlage III

### Musterteilnahmebescheinigung für den Aufbaukurs Gase gemäß Abschnitt 1.6.8

(Format A4)

Bescheinigungsnummer: .....

**Ausbildungsstelle:**

Name: .....

Anschrift: .....

**Anerkannt durch die zuständige Behörde von:**

.....

Vorname(n): .....

Nachname: .....

Geburtsdatum: .....

Staatsangehörigkeit: .....

ADN-Teilnahmebescheinigung  
für den ADN-Aufbaukurs Gase  
(8.2.2.3.3.1)

Unterschrift des Inhabers

.....

Teilnahmedatum: .....

Datum: .....

(Stempel)

Unterschrift: .....

\*\*\*