



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRlichen GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
(ADN) BEIGEFÜGTE VERORDNUNG  
(ADN-SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(25. Tagung, Genf, 25. bis 29. August 2014)

PROTOKOLL ÜBER DIE FÜNFUNDZWANZIGSTE SITZUNG DER GEMEINSAMEN  
EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE  
INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRlichen GÜTERN AUF  
BINNENWASSERSTRASSEN BEIGEFÜGTE VERORDNUNG  
(ADN-SICHERHEITSAUSSCHUSS)\*  
(Genf, 25. bis 29. August 2014)

---

\* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52 verteilt.

## Inhaltsverzeichnis

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
I. Anwesenheit	1	4
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)	2	4
III. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Organe der Vereinten Nationen und anderer Organisationen (TOP 2)	3	4
IV. Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 3)	4-21	4
A. Status des ADN	4	4
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten	5-7	5
1. Multilaterale Abkommen	5	5
2. Nutzung von Diesel und Flüssigerdgas als Treibstoff an Bord des Trockengüterschiffes Eiger	6	5
3. Verwendung von Membrantanks für die Beförderung von Flüssigerdgas an Bord des Tankschiffs Argos-GL	7	5
C. Auslegung der dem ADN beigefügten Verordnung	8-10	5
1. Tauchpumpenmotoren für LNG-Anlagen auf Binnenschiffen	8	5
2. CONCAWE-Studie „HFO Emissions and Exposure“	9	5
3. Neue Übergangsvorschrift in Abschnitt 1.6.8 zur Schulung der Schiffsführer von LNG-Schiffen	10	6
D. Sachkundigenausbildung	11-14	6
Protokoll der zwölften Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“	11-14	6
E. Fragen im Zusammenhang mit den Klassifikationsgesellschaften	15-21	6
1. Verweise im ADN auf die Regeln und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften	15	6
2. Niederschrift der siebten Sitzung der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften	16-19	6
3. Antrag von RINA Services S.P.A., Genua, Italien, auf Aufnahme in die Liste der vom ADN-Verwaltungsausschuss empfohlenen Klassifikationsgesellschaften	20	7
4. Antrag von Det Norske Veritas Germanischer Lloyd SE (DNV GL SE)	21	7
V. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 4)	22-51	7
A. Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung	22-23	7
B. Weitere Vorschläge	24-51	8
1. Korrekturen zu den Änderungsvorschlägen in Dokument ECE/ADN/27	24	8
2. Korrekturen am derzeitigen Text der dem ADN beigefügten Verordnung	25	8
3. Beförderung von Kohle in loser Schüttung, Sondervorschrift 803	26-31	8
4. Änderung des Unterabschnitts 8.1.2.6	32	9
5. Begriffsbestimmung für Zufluchtsort	33	9
6. 8.6.3 8.6.3.ADN-Prüfliste (Frage 4)	34	10
7. 8.6.3 8.6.3. ADN-Prüfliste (Einheitlichkeit)	35	10
8. Zusätzlicher Eintrag in Tabelle C für UN-Nr. 3257	36	10
9. Berechnungssoftware für Ladeaufgaben	37-38	10
10. Einsatz von Tauchpumpen	39	10
11. Gefahren bei Arbeiten an Bord	40	10
12. Änderungsvorschlag zu Unterabschnitt 8.2.1.4	41	11

13. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN (Unterabschnitt 8.2.2.8)	42-43	11
14. Vor der Ausstellung des Zulassungszeugnisses erstellter Untersuchungsbericht (Abschnitt 1.16.3)	44	11
15. Änderungen an 9.3.x.8.1	45	11
16. Vorschriften über das Zulassungszeugnis	46	11
17. Klarstellung bestimmter ADN-Übergangsvorschriften	47	12
18. Korrekturen bezüglich Flammendurchschlagsicherungen	48	12
19. Inkonsistenzen in Tabelle C	49	12
20. Flexible Schüttgut-Container	50-51	12
VI. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 5)	52-59	12
A. Bericht der informellen Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Tankschiffen“ über ihre fünfte und sechste Sitzung	52-56	12
B. Bericht der informellen Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“ über ihre erste Sitzung	57-59	13
VII. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 6)	60	13
VIII. Verschiedenes (TOP 7)	61-63	14
1. Korrekturen der Schiffskontrollliste	61-62	14
2. Antrag der Europäischen Schifferorganisation (ESO) auf beratenden Status	63	14
IX. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 8)	64	14

#### Anlagen

I. Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen		15
II. Berichtigungen der Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen		16
III. Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2017 in Kraft treten sollen		17
IV. Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung (vorbehaltlich der Zustimmung durch die Vertragsparteien)		26
V. Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung (benötigt nicht die Zustimmung durch die Vertragsparteien)		29

## **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) hat vom 25. bis 29. August 2014 unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn B. Birkhuber (Österreich) in Genf ihre fünfundzwanzigste Sitzung abgehalten. Vertreter der folgenden Länder beteiligten sich an den Arbeiten dieser Sitzung: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slowakei und Ukraine. Folgende zwischenstaatliche Organisationen waren vertreten: die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die Donaukommission (DK) und die Europäische Union. Ebenfalls vertreten waren folgende nichtstaatlichen Organisationen: der Europäischer Stein- und Braunkohleverband (EURACOAL), die Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU), der Europäische Rat der chemischen Industrieverbände (CEFIC), der Verband der europäischen Mineralölindustrie (EUROPIA), der Internationale Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA), die International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA) und die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften.

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

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/51 und Add.1

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

2. Der Sicherheitsausschuss genehmigte die vom Sekretariat vorbereitete Tagesordnung in der durch das informelle Dokument INF.1/Rev.1 zur Berücksichtigung der informellen Dokumente INF.1 bis INF.23 geänderten Fassung.

## **III. Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten der Organe der Vereinten Nationen und anderer Organisationen (TOP 2)**

3. Die Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten des UN-Unterausschusses der Sachverständigen für die Beförderung gefährlicher Güter, der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung wurden unter TOP 4 der Tagesordnung behandelt.

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

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

4. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass keine neuen Notifizierungen durch Hinterlegung eingegangen waren und die Anzahl der Vertragsparteien folglich weiterhin siebzehn beträgt.

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

### **1. Multilaterale Abkommen**

5. Der Sicherheitsausschuss stellte fest, dass seit der letzten Sitzung ein neues, von Deutschland initiiertes Abkommen (M 011) über die Verwendung von Flammendurchschlagsicherungen geschlossen und von Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Österreich unterzeichnet wurde.

### **2. Nutzung von Diesel und Flüssigerdgas als Treibstoff an Bord des Trockengüterschiffes *Eiger***

*Informelles Dokument:* INF.3 (Niederlande)

6. Der Sicherheitsausschuss empfahl dem Verwaltungsausschuss, den Beschluss zur Gewährung einer Abweichung für das Trockengüterschiff *Eiger* auf der Grundlage einer geänderten Fassung des Beschlussvorschlags anzunehmen.

### **3. Verwendung von Membrantanks für die Beförderung von Flüssigerdgas an Bord des Tankschiffs *Argos-GL***

*Informelles Dokument:* INF.11 (Niederlande)

7. Der Sicherheitsausschuss vertrat die Ansicht, dass die vorgeschlagene Abweichung noch eingehender geprüft werden müsse, und forderte die Niederlande auf, eine technische Sachverständigengruppe einzuberufen, um sich insbesondere mit den aufgeworfenen Fragen zum Verhalten des Stoffes in den Tanks, z. B. im nicht vollständig gefüllten Zustand, und dessen Auswirkungen auf die Schiffsstabilität, zur Stabilität und Dichtheit der Tanks sowie den Anforderungen an die elektrischen Anlagen in den Tanks zu befassen.

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

### **1. Tauchpumpenmotoren für LNG-Anlagen auf Binnenschiffen**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/30 (Belgien)

8. Der Sicherheitsausschuss bestätigte, dass die Verwendung von Tauchpumpenmotoren in Ladetanks auf Typ-G-Tankschiffen nach Absatz 9.3.1.52.1 der dem ADN beigefügten Verordnung verboten ist; dies gilt dementsprechend auch, wenn in den Tanks LNG befördert wird.

### **2. CONCAWE-Studie „HFO Emissions and Exposure“**

*Informelles Dokument:* INF.9 (EUROPIA)

9. Der Sicherheitsausschuss nahm die Fortschritte im Rahmen der CONCAWE-Arbeiten zu den Emissionen während des Beladens mit schwerem Heizöl zur Kenntnis (siehe auch ECE/TRANS/WP.15/AC.2/46, Abs. 16).

### **3. Neue Übergangsvorschrift in Abschnitt 1.6.8 zur Schulung der Schiffsführer von LNG-Schiffen**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/33 (Deutschland)

10. Der Sicherheitsausschuss empfahl, dass dem in der ab dem 1. Januar 2015 geltenden Übergangsvorschrift genannten hauptverantwortlichen Schiffsführer die Teilnahme an einem Aufbaukurs über Gase von einer von der zuständigen ADN-Behörde anerkannten Schulungseinrichtung in Form einer Bescheinigung bestätigt werden soll. Der Sicherheitsausschuss bestätigte gleichwohl, dass nach den derzeitigen Vorschriften zur erfolgreichen Absolvierung dieser Schulung keine Prüfung abgelegt werden müsse.

## **D. Sachkundigenausbildung**

### **Protokoll der zwölften Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/49 (ZKR)

11. Der Sicherheitsausschuss nahm das Protokoll der Arbeitsgruppensitzung, einschließlich der Fortschritte bei der Fortschreibung des ADN-Fragenkatalogs 2015 (Teil III, Abschnitt A des Dokuments) zur Kenntnis.

12. Der Sicherheitsausschuss forderte alle Vertragsparteien des ADN auf, der Arbeitsgruppe die der Anerkennung von Schulungen nach Kapitel 8.2 zugrunde gelegten Kriterien mitzuteilen.

13. Hinsichtlich der Form der Bescheinigung nach Kapitel 8.2 vertrat der Sicherheitsausschuss die Ansicht, dass hier ebenso verfahren werden sollte wie im Rahmen des ADR. Die Vertragsparteien wurden zunächst gebeten, dem UN-ECE-Sekretariat ihre Musterbescheinigungen in der jeweils aktuellen Form zu übermitteln, damit das Sekretariat sie auf den ADN-Seiten der UN-ECE-Website einstellen kann. Deutschland wird für die informelle Arbeitsgruppe ein Diskussionspapier erstellen, wie die Bescheinigungen in Zukunft ordnungsgemäßer Weise aussehen könnten.

14. Die Vertragsparteien des ADN wurden gebeten, ihre Prüfungsstatistiken zur Verfügung zu stellen.

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

### **1. Verweise im ADN auf die Regeln und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften**

*Informelles Dokument:* INF.12 (Deutschland, Niederlande, Österreich, Schweiz)

15. Der Sicherheitsausschuss griff die Bitte an die ADN-Klassifikationsgesellschaften auf, zu überprüfen, ob sie zu den im Dokument genannten ADN-Vorschriften Klassenvorschriften und Klassifizierungsstandards haben.

### **2. Niederschrift der siebten Sitzung der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften**

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

16. Der Sicherheitsausschuss nahm das Ergebnis der Sitzung der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften interessiert zur Kenntnis.

17. Der Sicherheitsausschuss wiederholte seine Forderung, dass die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften eine Liste der von ihnen vereinbarten Auslegungen des ADN führen sollten (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, Abs. 49), die auf der UN-ECE-Website veröffentlicht werden sollte.

18. Auf eine Anmerkung hinsichtlich der Bezeichnung bestimmter vom Sicherheitsausschuss eingesetzter Gruppen erklärte ein Mitglied des UN-ECE-Sekretariats, dass die Bezeichnung „informelle Gruppe“ lediglich darauf hinweise, dass die betreffenden Gruppen, selbst wenn sie vom Sicherheitsausschuss beauftragt wurden, nicht auf die Dienste des UN-ECE-Sekretariats zurückgreifen können, da sie vom Exekutivsausschuss (EXCOM) haushaltsmäßig nicht genehmigt wurden. Sie können zu den Arbeiten des Sicherheitsausschusses nur beitragen, wenn dies für das ECE-Sekretariat keine finanziellen Folgen hat.

19. Es wurde daran erinnert, dass die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften ihre Zertifizierung nach der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (mit Ausnahme des Abschnitts 8.1.3) gegenüber dem Verwaltungsausschuss nachweisen müssen; andernfalls können sie von der Liste der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften gestrichen werden.

**3. Antrag von RINA Services S.P.A., Genua, Italien, auf Aufnahme in die Liste der vom ADN-Verwaltungsausschuss empfohlenen Klassifikationsgesellschaften**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/36 (Deutschland)

20. Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass der Sachverständigenausschuss vom Registro Italiano Navale (RINA) seit Einreichung des Antrags zusätzliche Informationen erhalten habe und dessen Aufnahme in die Liste nunmehr empfehlen könne. Die von RINA vorgelegten Unterlagen waren vom Sachverständigenausschuss während der Sitzung geprüft worden. Der Sicherheitsausschuss forderte den Verwaltungsausschuss dementsprechend auf, RINA in die Liste aufzunehmen.

**4. Antrag von Det Norske Veritas Germanischer Lloyd SE (DNV GL SE)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/37 (Deutschland)

21. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die empfohlene Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd mit Det Norske Veritas zu einer europäischen Gesellschaft (einer so genannten *Societas Europaea* (SE)) fusioniert wurde und daher von der Liste abgesetzt werden sollte. Er beschloss ferner auf der Grundlage von Informationen Deutschlands, dem Verwaltungsausschuss zu empfehlen, DNV GL SE in die Liste der empfohlenen Klassifikationsgesellschaften aufzunehmen.

## **IV. Vorschläge für Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (TOP 4)**

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

*Dokumente:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 und Add.1 und Add.2 (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/224 (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1/Corr.1 (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1 (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.2 (Sekretariat)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/35 (Sekretariat)  
ECE/ADN/27 (Sekretariat)

22. Der Sicherheitsausschuss nahm die für notwendig erachteten Änderungsanträge zur Harmonisierung mit den Änderungen des RID und des ADR mit einigen Änderungen an; die Änderungen sollen am 1. Januar 2015 in Kraft treten (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/35) (siehe Anlage I).

23. Im Hinblick auf die Ausweitung der Freistellungen nach Unterabschnitt 1.1.3.7 auf andere Geräte als Lithiumbatterien wie z. B. Brennstoffzellen war sich der Sicherheitsausschuss einig, dass für die Zukunft festgelegt werden sollte, inwieweit solche Freistellungen angesichts der Bestimmungen in Teil 7 auf an Bord befindliche Geräte angewandt werden könnten.

## **B. Weitere Vorschläge**

### **1. Korrekturen zu den Änderungsvorschlägen in Dokument ECE/ADN/27**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/29 (ZKR)

*Informelle Dokumente:* INF.16 und INF.19 (Deutschland)  
INF.22 (EBU)

24. Der Sicherheitsausschuss nahm einige Korrekturvorschläge zu Dokument ECE/ADN/27 (siehe ECE/ADN/27/Corr.1) bezüglich Fehlern oder Auslassungen in Folgeänderungen an (siehe Anlage II). Der Ausschuss war der Ansicht, dass die Fehler oder Auslassungen korrigiert werden sollten, sobald die betreffenden Änderungen in Kraft getreten sind. Er schlug daher vor, dass der Verwaltungsausschuss die Einleitung eines Korrekturverfahrens beantragt, sobald die Änderungen angenommen sind (im Prinzip am 1. Oktober 2014).

### **2. Korrekturen am derzeitigen Text der dem ADN beigefügten Verordnung**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/31 (Sekretariat)

*Informelle Dokumente:* INF.20 (Sekretariat)  
INF.10/Rev.1 (Deutschland)  
INF.23 (Belgien)

25. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass im Laufe der Vorbereitung des neuen ADN 2015 zwischen den einzelnen Sprachfassungen Unterschiede festgestellt wurden, die behoben werden müssen. Daher wurde vorgeschlagen, dass der Verwaltungsausschuss die Einleitung eines offiziellen Korrekturverfahrens beantragt (siehe Anlagen IV und V).

### **3. Beförderung von Kohle in loser Schüttung, Sondervorschrift 803**

26. Der Vorsitzende stellte fest, dass zwei Vorschläge die Sondervorschrift 803 betreffen, aber verschiedene Themen zum Gegenstand hätten und daher getrennt behandelt würden.

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50 (Deutschland)

27. Der Ausschuss nahm den Änderungsvorschlag zur Sondervorschrift 803 mit einigen Änderungen (siehe Anlage III) und der Maßgabe, dass geklärt werden muss, was mit geeigneten Messmethoden gemeint ist, an. Die Niederlande werden zur Klärung dieser Frage in Zusammenarbeit mit EURACOAL ein erläuterndes Papier erstellen. Der Vorsitzende stellte fest, dass die Änderung bis zu ihrem Inkrafttreten 2017 über multilaterale Abkommen umgesetzt werden könnte. Ein Mitglied des Sekretariats erinnerte daran, dass ein multilaterales Abkommen nur weniger strenge Bestimmungen enthalten dürfe und die Anwendung der Sondervorschrift 803 in deren Fassung vom 1. Januar 2014 nicht verhindern könne.



*Informelles Dokument:* INF.21 (Frankreich)

28. Der Vertreter Frankreichs bedauerte, dass das informelle Dokument und die vorhergehenden Dokumente nicht gleichzeitig behandelt worden waren, da sein Vorschlag eine Alternative enthalte, die auch auf die Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung von selbsterhitzungs- oder sogar selbstentzündungsfähiger Kohle in loser Schüttung abzielt. Es sei daher bedauerlich, dass die ausführliche Diskussion des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50 ohne Berücksichtigung der von ihm vorgelegten Änderung des Vorschlags Deutschlands stattgefunden habe. Angesichts der zeitintensiven Beförderung von Kohle in loser Schüttung auf Binnenwasserstraßen sowie der beförderten Mengen vertrat Frankreich die Ansicht, dass die im IMO IMSBC Code vorgesehenen Bedingungen für die Beförderung von Kohle in loser Schüttung auf See auch für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen relevant sind.

29. Die Vertreter von EBU, EURACOAL und CIPA äußerten starke Bedenken gegen diesen Vorschlag, der darauf hinauslaufen würde, dass die Beförderung in Schiffen mit Lukendeckeln erfolgen muss, die während der Fahrt geschlossen sein müssen. Sie erklärten, dass 80 % der in loser Schüttung beförderten Kohle an der freien Luft in Schiffen ohne Lukendeckel befördert würden und die von Frankreich vorgeschlagenen Bedingungen nicht nur weitreichende wirtschaftliche Folgen hätten, wenn die betreffenden Schiffe mit Luckendeckeln ausgerüstet werden müssten, sondern wegen der Lukenmanöver auch erhebliche operative Auswirkungen zeitigen würden. Der Vertreter von EURACOAL merkte an, dass die Notwendigkeit zur Kontrolle der Atmosphäre in luftdichten, mit Kohle gefüllten Laderäumen im Seeverkehr auf Gesundheits- und Sicherheitsbelangen beruhe.

30. Es wurde festgestellt, dass sich die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung demnächst auch mit der Beförderung von Kohle in loser Schüttung in Eisenbahnwagen befassen werde (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/47 (Polen)); daher kam die Frage auf, ob ein multimodaler Ansatz in Betracht gezogen werden sollte, der nicht nur die Bedingungen für den Seeverkehr, sondern auch für andere Landverkehrsträger (Straße und Schiene) berücksichtigt und ggf. auch den Ansichten des UN-Expertenunterausschusses Rechnung trägt, sofern dieser mit der Frage befasst werden sollte.

31. Nach einer langen Diskussion bat der Vertreter Frankreichs, über seinen Vorschlag abzustimmen. Der Vorschlag wurde zur Abstimmung gestellt und abgelehnt. Der Vorsitzende stellte fest, dass dieses Thema erneut aufgegriffen werden könne, zum Beispiel im Anschluss an die Schlussfolgerungen der Diskussion auf Ebene der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung.

#### **4. Änderung des Unterabschnitts 8.1.2.6**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/27 (Österreich)

32. Der Vorschlag, die Anlage des Zulassungszeugnisses nach Unterabschnitt 1.16.1.4 bei Anwendung des Unterabschnitts 8.1.2.6 vom Eigner des Schubleiters aufbewahren zu lassen, wurde angenommen (siehe Anlage III).

#### **5. Begriffsbestimmung für Zufluchtsort**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/32 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

33. Um die Klassifikationsgesellschaften bei der Aufstellung von Regeln für Zufluchtsorte auf Binnenschiffen zu unterstützen, werden die Niederlande eine informelle Arbeitsgruppe einberufen, um den Umfang dieser Thematik zu diskutieren. Die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften wurden gebeten, in ihrer nächsten Sitzung genau festzulegen, welche Fragen sie geklärt haben möchten.

**6. 8.6.3.ADN-Prüfliste (Frage 4)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/34 (Deutschland)

*Informelles Dokument:* INF.8 (Deutschland)

34. Der Änderungsvorschlag zu Frage 4 wurde angenommen (siehe Anlage III).

**7. 8.6.3. ADN-Prüfliste (Einheitlichkeit)**

*Informelles Dokument:* INF.14 (Niederlande)

35. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die Anforderungen in der Prüfliste nicht immer mit den Anforderungen der Verordnung übereinstimmen. Er nahm das Angebot der Niederlande, das Problem näher zu untersuchen und ggf. einen Vorschlag vorzulegen, um in die Verordnung ggf. entsprechende Anforderungen aufzunehmen oder zumindest zu überprüfen, ob die betreffenden Fragen in der Prüfliste beibehalten werden sollen, an.

**8. Zusätzlicher Eintrag in Tabelle C für UN-Nr. 3257**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/38 (CEFIC)

36. Der Vorschlag wurde angenommen (siehe Anlage III).

**9. Berechnungssoftware für Ladeaufgaben**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/39 (EBU)

37. Es wurde daran erinnert, dass die Übergangsbestimmung bezüglich Absatz 9.3.x.13.3 am 31. Dezember 2014 ausläuft. Sofern die Schiffe nicht mit einer zugelassenen Berechnungssoftware ausgerüstet werden, muss ein Stabilitätsbuch verwendet werden.

38. Der Sicherheitsausschuss nahm von den Schwierigkeiten der Schiffseigner Kenntnis, die sich durch den Mangel an Zertifizierungskriterien für solche Software seitens der Klassifikationsgesellschaften ergeben. Der Ausschuss stellte jedoch fest, dass es an den betroffenen Parteien liege, durch entsprechende Zusammenarbeit die Verwendung dieser Software zu ermöglichen. Er forderte die EBU, die empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften und die Softwarehersteller auf, sich baldmöglichst zu treffen, damit die entsprechende Software zertifiziert werden kann.

**10. Einsatz von Tauchpumpen**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/40 (EBU)

39. Der Vorschlag, in Absatz 9.3.x.52 Buchstabe b) fest eingebaute Tauchpumpen mit Temperaturüberwachung vom Typ „bescheinigte Sicherheit“ in den Wallgängen und Doppelböden zu erlauben, wurde angenommen (siehe Anlage III).

**11. Gefahren bei Arbeiten an Bord**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/41 (EBU)

40. Der Sicherheitsausschuss war der Ansicht, dass das Dokument von der informellen Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“ geprüft werden sollte.

**12. Änderungsvorschlag zu Unterabschnitt 8.2.1.4**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/42 (Frankreich)

41. Der Vorschlag wurde mit einigen Änderungen angenommen. Die Änderungen sollten auch auf die Unterabschnitte 8.2.1.6 und 8.2.1.8 angewandt werden (siehe Anlage III).

**13. Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADN (Unterabschnitt 8.2.2.8)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/47 (Deutschland)

42. Der Sicherheitsausschuss stimmte der Einfügung eines neuen Anstrichs in Unterabschnitt 8.2.2.8 zur Nennung der rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung von Bescheinigungen über besondere Kenntnisse grundsätzlich zu. Es wurde jedoch beschlossen, die informelle Arbeitsgruppe „Schulungen“ mit der Ausarbeitung des Textes (unter Berücksichtigung der Unterabschnitte 8.2.1.5 und 8.2.1.7) zu beauftragen.

43. Im Hinblick auf den zweiten Vorschlag wurde beschlossen, im Englischen und Französischen die Worte „and advanced“ bzw. „et de perfectionnement“ in „Refresher and advanced training course“ bzw. „Cours de recyclage et de perfectionnement“ zu streichen (siehe Anlage III).

**14. Vor der Ausstellung des Zulassungszeugnisses erstellter Untersuchungsbericht (Abschnitt 1.16.3)**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/43 (Frankreich)

*Informelles Dokument:* INF.7 (Deutschland)

44. Der Sicherheitsausschuss stimmte mit Frankreich überein, dass das in Abschnitt 1.16.3 beschriebene Untersuchungsverfahren eine Klarstellung erfordert, beschloss jedoch, diese Angelegenheit im Einzelnen von einer vom Vertreter Frankreichs geleiteten Korrespondenzgruppe mit Beteiligung Deutschlands, der Niederlande, Österreichs, Rumäniens, der Ukraine und der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften prüfen zu lassen.

**15. Änderungen an 9.3.x.8.1**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/44 (Frankreich)

*Informelles Dokument:* INF.7 (Deutschland)

45. Mehrere Delegationen bestätigten, dass das Klassifikationszeugnis ein Dokument ist, das die Konformität der gesamten Schiffskonstruktion mit den Regeln der Klassifikationsgesellschaft betrifft. Diese Frage sollte im Einzelnen von der Korrespondenzgruppe untersucht werden, die zur Prüfung des Untersuchungsverfahrens nach Abschnitt 1.16.3 eingesetzt wurde.

**16. Vorschriften über das Zulassungszeugnis**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45 (Deutschland, Österreich und Frankreich)

46. Die vorgeschlagenen Änderungen wurden angenommen (siehe Anlage III).

### **17. Klarstellung bestimmter ADN-Übergangsvorschriften**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/46 (Empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften)

47. Die vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen der Tabellen in Absatz 1.6.7.2.2.2 und Unterabschnitt 1.6.7.3 wurden mit einigen Änderungen angenommen (siehe Anlage III).

### **18. Korrekturen bezüglich Flammendurchschlagsicherungen**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/28 (ZKR)

48. Der Ausschuss nahm die Änderungsvorschläge und die zusätzlichen Korrekturen bezüglich Absatz 9.3.3.22.5 Buchstaben b) und c) an (siehe Anlagen IV und V).

### **19. Inkonsistenzen in Tabelle C**

*Informelles Dokument:* INF.2 (Belgien)

49. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass die in Absatz 9.3.x.27.6 genannten Bemerkungen 35 und 36 in Tabelle C Spalte 20 keinem Stoff zugewiesen sind. Er forderte die Arbeitsgruppe „Stoffe“ auf, diese Angelegenheit zu prüfen.

### **20. Flexible Schüttgut-Container**

*Dokument:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/48 (IDGCA)

*Informelles Dokument:* INF.6 (IDGCA)

50. Der Vorsitzende erklärte, dass die von IDGCA zur Zulassung beantragten flexiblen Schüttgut-Container die in den UN-Modellvorschriften vorgesehenen Leistungstests inzwischen bestanden hätten und ihre Verwendung für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen erlaubt werden könne, wobei die Bedingungen für ihre Beförderung auf Binnenschiffen noch festgelegt werden müssten.

51. Ein Mitglied des Sekretariats wies darauf hin, dass die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung auf der Grundlage des IMDG-Codes bereits Vorschläge für solche Beförderungsbedingungen erarbeitet habe (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2). Der Sicherheitsausschuss vereinbarte, diese Texte in der nächsten Sitzung zu prüfen.

## **VI. Berichte informeller Arbeitsgruppen (TOP 5)**

### **A. Bericht der informellen Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Tankschiffen“ über ihre fünfte und sechste Sitzung**

*Informelle Dokumente:* INF.15 und Add.1 (ZKR)  
INF.17 (Niederlande)

52. Der Sicherheitsausschuss nahm befriedigt zur Kenntnis, dass die informelle Arbeitsgruppe wie vom Ausschuss gewünscht Vorschläge formuliert hat, nach denen Kühlcontainer („Reefers“) wie elektrische Anlagen zu behandeln sind (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50, Abs. 74). Er nahm die Änderungsvorschläge zu den Absätzen 7.1.4.4.4 und 7.1.3.51.4 mit einigen Änderungen an. Da die Vorschläge in informellen Dokumenten enthalten waren, forderte er das Sekretariat auf, den geänderten Text in der nächsten Sitzung zur Bestätigung als Arbeitsdokument vorzulegen.

53. Im Hinblick auf den zweiten Teil des Berichts betreffend den Explosionsschutz auf Tankschiffen nahm der Sicherheitsausschuss zur Kenntnis, dass die Arbeitsgruppe nach wie vor Zweifel hinsichtlich der bei der Gestaltung neuer Vorschriften anzuwendenden Schutzkonzepte hat. Dies schließt auch die Frage ein, ob Situationen, die durch äußere Bedingungen wie Explosionsrisiken von Land oder Risiken, die von Schiffen ohne Explosionsschutz ausgehen, berücksichtigt werden sollen.

54. Der Ausschuss erklärte, dass solche Risiken berücksichtigt werden sollten und jedes Tankschiff, das gefährliche Güter nach ADN befördert, ein Mindestmaß an Explosionsschutz entsprechend Zone 2 wahren muss. Die informelle Arbeitsgruppe sollte die von elektrischen Anlagen zu erfüllenden Mindestanforderungen (z. B. Temperaturklasse, Explosionsgruppe) festlegen, die in Tabelle C entsprechend aufgeführt werden sollten.

55. Daraufhin stellte sich die Frage, welche zusätzlichen Anforderungen je nach dem von den beförderten Stoffen tatsächlich ausgehenden Explosionsrisiko gelten sollten: Anpassung des Schutzniveaus an den beförderten Stoff (kosteneffiziente, aber wenig praktikable Lösung, da die Schiffe nicht jedes Mal, wenn ein anderer Stoff befördert wird, modifiziert werden können); Anpassung des Schutzniveaus an den Schiffstyp (G, C oder N) (sehr kostspielige Lösung, die jedoch standardmäßig die größte Sicherheit bietet).

56. Der Sicherheitsausschuss beschloss, dass ein Zwischenkonzept angewandt werden sollte, wonach das Schutzniveau, soweit es höher als das Mindestmaß an Explosionsschutz entsprechend Zone 2 ist, von der Liste der für die Beförderung in Tankschiffen zugelassenen Stoffe abhängig sein soll, d. h. dem Niveau, das für den Stoff gilt, von dem auf der Liste das größte Explosionsrisiko ausgeht. Für Ausrüstung, die leicht ausgetauscht werden kann, wenn ein weniger gefährlicher Stoff befördert wird, könnten in bestimmten Fällen Ausnahmen vorgesehen werden.

## **B. Bericht der informellen Arbeitsgruppe „Entgasen von Ladetanks“ über ihre erste Sitzung**

*Informelles Dokument:* INF.18 (Niederlande)

57. Der Sicherheitsausschuss befürwortete die im Bericht der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Grundsätze bezüglich der weiteren Arbeiten der Gruppe. Die Arbeitsgruppe sollte einen Vorschlag vorlegen, der alle änderungsbedürftigen Bestimmungen der Verordnung aufführt.

58. Hinsichtlich der terminologischen Unterschiede in den Sprachfassungen vertrat der Sicherheitsausschuss die Ansicht, dass der englische Ausdruck „gas-freeing“, wie in Absatz 7.2.4 des Dokuments vorgeschlagen, durch „degassing“ ersetzt werden sollte, da es nicht darum geht, die Tanks von allen Gasen zu befreien, sondern sie zur Beseitigung der explosiven Atmosphäre zu ventilieren. Er bestätigte ferner die Auslegung in Absatz 8 des Dokuments INF.18, wonach ein Tank als entgast gilt, wenn die Konzentration an explosiven Dämpfen unter 10 % der unteren Explosionsgrenze des betreffenden Stoffes liegt.

59. Der Sicherheitsausschuss war der Meinung, dass sich die Arbeitsgruppe auch mit der Frage beschäftigen sollte, wer den „entgasten“ Zustand eines Ladetanks überprüfen soll.

## **VII. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 6)**

60. Die nächsten Sitzungen des Ausschusses finden vom 26. bis 30. Januar 2015 und vom 24. bis 28. August 2015 statt.

## **VIII. Verschiedenes (TOP 7)**

### **1. Korrekturen der Schiffskontrollliste**

*Informelles Dokument:* INF.5 (Sekretariat)

61. Der Sicherheitsausschuss nahm zur Kenntnis, dass das Sekretariat von der ZKR und Frankreich mehrere Vorschläge für zusätzliche Verbesserungen der französischen Fassung der harmonisierten Schiffskontrolllisten erhalten hatte, die im August 2013 angenommen (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, Abs. 43–45 und Anlagen IV und V) und auf Verlangen des Verwaltungsausschusses auf der UN-ECE-Website veröffentlicht worden waren (siehe ECE/ADN/24, Abs. 14–15).

62. Delegationen, die Anmerkungen zu anderen Sprachfassungen hatten, wurden gebeten, diese dem UN-ECE-Sekretariat mitzuteilen, das für die Sitzung im Januar 2016 eine korrigierte Fassung entwerfen wird, die zur Verwendung mit dem ADN 2017 veröffentlicht werden könnte.

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

*Informelles Dokument:* INF.4 (ESO)

63. Der Sicherheitsausschuss beschloss, die ESO zur Teilnahme an der nächsten Sitzung einzuladen, um ihr Gelegenheit zu geben, ihren Antrag auf beratenden Status zu erläutern.

## **IX. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 8)**

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

## **Anhang I**

### **Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen**

*(Siehe CCNR-ZKR/ADN/27/Add.1 und CCNR-ZKR/ADN/27/Add.1/Corr.1)*

## **Anhang II**

### **Berichtigungen der Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten sollen**

*(Siehe CCNR-ZKR/ADN//27/Corr.1)*



## Anhang III

### Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2017 in Kraft treten sollen

#### Kapitel 1.4

1.4.3.3 v) erhält folgenden Wortlaut:

"v) hat, wenn die Sondervorschrift 803 Anwendung findet, durch geeignete Verfahren sicherzustellen und zu dokumentieren, dass die maximal zulässige Temperatur beim Verladen nicht überschritten wird, und dem Schiffsführer in nachweisbarer Form Instruktionen zu erteilen;"

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50)

#### Kapitel 1.6

1.6.7.1.2 c) erhält folgenden Wortlaut:

„c) der Begriff „Erneuerung Zulassungszeugnis nach dem ...“:

für Schiffe, die in b) genannte Übergangsvorschriften in Anspruch nehmen, muss die Vorschrift bei der nächsten auf dieses Datum folgenden Erneuerung des Zulassungszeugnisses erfüllt sein. Läuft das Zulassungszeugnis im ersten Jahr nach dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung ab, braucht, unabhängig vom Ablaufdatum, die Vorschrift erst nach Ablauf dieses ersten Jahres erfüllt zu sein.“

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/46)

1.6.7.2.2.2 die nachstehenden Eintragungen erhalten folgenden Wortlaut:

Absatz	Inhalt	Frist und Nebenbestimmungen
1.2.1	Aufstellungsraum	N.E.U. für Typ N offen Schiffe, deren Aufstellungsräume Hilfseinrichtungen enthalten und die nur Stoffe der Klasse 8 mit Bemerkung 30 in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 20 befördern Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2038
7.2.3.20.1	Einrichtung von Niveau-Anzeigegeräten für Ballasttanks/-zellen	N.E.U. ab 1. Januar 2013 für Tankschiffe des Typs C und G und Doppelhüllen-Tankschiffe des Typs N Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2012
7.2.3.20.1	Bedingung Leckstabilitätsnachweis in Verbindung mit Ballastwasser	N.E.U. für Schiffe des Typs G und des Typs N Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
7.2.3.31.2	Motorisierte Fahrzeuge nur außerhalb des Bereichs der Ladung	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034 An Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen müssen bis dahin folgende Vorschriften eingehalten werden: Das Fahrzeug darf nicht an Bord betrieben werden
7.2.3.51.3	<i>Streichen</i>	
7.2.4.22.3	Probeentnahme	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2018 An Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen müssen bis dahin folgende Vorschriften eingehalten werden: Die Ladetankkluken dürfen zur Kontrolle und Probeentnahme während des Beladens geöffnet werden
9.3.3.8.1	Laufende Klasse	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen mit Flammendurchschlagsicherung und des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044

Absatz	Inhalt	Frist und Nebenbestimmungen
		An Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen müssen bis dahin folgende Vorschriften eingehalten werden: Sofern nicht etwas anderes vorgeschrieben ist, müssen Bauart, Festigkeit, Raumeinteilung, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes den Bauvorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft für die höchste Klasse entsprechen oder ihnen gleichwertig sein.
9.3.1.11.2 a)	Aufstellung Ladetanks Abstand eingesetzte Ladetanks von Schiffsseitenwand Sattelhöhe	N.E.U. für Schiffe des Typs G, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
9.3.3.11.4	Durchführung durch Endschotten von Aufstellungsräumen	N.E.U. ab 1. Januar 2005 für Schiffe des Typs N, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
9.3.3.11.6 a)	Form des als Pumpenraum eingerichteten Kofferdamms	N.E.U. für Schiffe des Typs N, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
9.3.3.11.8	Anordnung vorhandener Betriebsräume im Bereich der Ladung unter Deck	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2038
9.3.3.12.7	Zulassung von Flammendurchschlagsicherungen	N.E.U. für Schiffe des Typs N, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2018
9.3.3.16.1	Verbrennungsmotoren außerhalb des Bereichs der Ladung	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.1.16.2 9.3.3.16.2	Anschlag von Türen zum Bereich der Ladung	N.E.U. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind, wenn durch einen Umbau andere wichtige Zugänge behindert würden. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.3.16.2	Maschinenraum von Deck aus zugänglich	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.1.17.1 9.3.3.17.1	Wohnungen und Steuerhaus außerhalb des Bereichs der Ladung	N.E.U. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind, wenn es zwischen dem Steuerhaus und anderen geschlossenen Räumen keine Verbindung gibt; Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044 Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044 für Schiffe mit einer Länge bis zu 50 m, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind und deren Steuerhaus im Bereich der Ladung liegt, obwohl es den Eingang zu einem anderen geschlossenen Raum bildet, wenn durch geeignete Betriebsvorschriften der zuständigen Behörde die Sicherheit gewährleistet wird.
9.3.3.17.1	Wohnungen und Steuerhaus außerhalb des Bereichs der Ladung	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
9.3.1.17.2 9.3.2.17.2 9.3.3.17.2	Zum Bereich der Ladung zugewandte Zugänge	N.E.U. für Schiffe mit einer Länge bis zu 50 m, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind, wenn geeignete Gassperren angeordnet sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
9.3.3.17.2	Zugänge und Öffnungen	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044
9.3.3.17.3	<i>Streichen</i>	
9.3.3.17.5 b), c)	Zulassung von Wellendurchführungen und Anschlag der Betriebsanweisungen	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2018

Absatz	Inhalt	Frist und Nebenbestimmungen
9.3.3.20.2	Füllen von Kofferdämmen mittels einer Pumpe	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2018
9.3.3.21.1 b)	Niveauanzeigegerät	N.E.U. ab 1. Januar 2005, für Schiffe des Typs N offen mit Flammendurchschlagsicherung und des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2018 An Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen, die mit Peilöffnungen versehen sind, müssen bis dahin diese Peilöffnungen: - so beschaffen sein, dass mit einem Peilstab der Füllungsgrad gemessen werden kann, - mit einem selbst schließenden Deckel versehen sein.
9.3.3.21.1 g)	Probeentnahmeöffnung	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2018
9.3.3.23.2	Prüfdruck der Ladetanks	N.E.U. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind, für die ein Prüfdruck von 15 kPa (0,15 bar) gefordert wird. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044 Bis dahin genügt ein Prüfdruck von 10 kPa (0,10 bar).
9.3.3.23.2	Prüfdruck der Ladetanks	N.E.U. für Bilgenentölungsboote, die vor dem 1. Januar 1999 in Betrieb waren. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044 Bis dahin genügt ein Prüfdruck von 5 kPa (0,05 bar).
9.3.3.23.3	Prüfdruck der Lade- und Löschleitungen	N.E.U. für Bilgenentölungsboote, die vor dem 1. Januar 1999 in Betrieb waren. Erneuerung des Zulassungszeugnisses spätestens 1. Januar 2039 Bis dahin genügt ein Prüfdruck von 400 kPa (4 bar)
9.3.3.42.2	Ladungsheizungsanlage	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034 An Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen müssen bis dahin folgende Vorschriften eingehalten werden: Dies kann durch einen Ölabscheider, der im Rücklauf des kondensierten Wassers zum Kessel eingebaut ist, sichergestellt werden.
9.3.3.52.1 b), c), d) und e)	Elektrische Einrichtungen	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.1.52.1 e) 9.3.3.52.1 e)	Elektrische Einrichtungen des Typs „bescheinigte Sicherheit“ innerhalb des Bereichs der Ladung	N.E.U. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034 Bei Schiffen, bei denen eine nicht gasdicht verschließbare Öffnung (z. B. Türen und Fenster usw.) des Steuerhauses in den Bereich der Ladung fällt, müssen bis dahin während des Ladens, Löschens und Entgasens folgende Bedingungen erfüllt sein:  a) alle elektrischen Einrichtungen, die im Steuerhaus betrieben werden sollen, müssen begrenzt explosions-geschützt ausgeführt sein, d.h. dass diese elektrischen Einrichtungen so beschaffen sein müssen, dass bei normalem Betrieb keine Funken erzeugt werden und keine Oberflächentemperatur von mehr als 200 °C auftreten kann, oder dass diese elektrischen Einrichtungen strahlwassergeschützt sind und deren Oberflächentemperatur unter normalen Betriebsbedingungen 200 °C nicht übersteigt.  b) elektrische Einrichtungen, welche die Bedingungen unter a) nicht erfüllen, müssen rot markiert sein und über einen zentralen Schalter abgeschaltet werden können.

Absatz	Inhalt	Frist und Nebenbestimmungen
9.3.3.52.2	Akkumulatoren außerhalb des Bereichs der Ladung	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.1.52.3 a) 9.3.1.52.3 b) 9.3.3.52.3 a) 9.3.3.52.3 b)	Elektrische Einrichtungen, die während des Ladens, Löschens und Entgasens betrieben werden	N.E.U. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034 für folgende Einrichtungen: - die Beleuchtungsanlagen in den Wohnungen mit Ausnahme der Schalter, die in der Nähe des Wohnungseinganges angeordnet sind; - die Sprechfunkanlagen in den Wohnungen und im Steuerhaus sowie die Geräte zur Überwachung der Verbrennungsmotoren.  Bis dahin müssen alle anderen elektrischen Einrichtungen den folgenden Bedingungen entsprechen: a) Generatoren, Motoren usw. Schutzart IP13 b) Schalttafeln, Leuchten usw. Schutzart IP23 c) Installationsmaterial usw. Schutzart IP55.
9.3.3.52.3 a) 9.3.3.52.3 b)	Elektrische Einrichtungen, die während des Ladens, Löschens und Entgasens betrieben werden	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.3.52.4	Rote Kennzeichnung an elektrischen Einrichtungen	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.3.52.5	Entregungsschalter ständig angetriebener Generatoren	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.3.52.6	Feste Montierung Steckdosen	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034
9.3.1.56.1 9.3.3.56.1	Metallische Abschirmung für alle Kabel im Bereich der Ladung	N.E.U. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 1977 auf Kiel gelegt worden sind. Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034

1.6.7.3 Die Eintragung für 9.3.3.8.1 erhält folgenden Wortlaut:

Absatz	Inhalt	Frist und Nebenbestimmungen
9.3.3.8.1	Klassifikation der Schiffe	N.E.U. für Schiffe des Typs N offen mit Flammendurchschlagsicherung und des Typs N offen Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2044

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/46)

**Kapitel 1.16**

1.16.1.2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„1.16.1.2.1 Das Zulassungszeugnis muss dem Muster des Unterabschnittes 8.6.1.1 oder 8.6.1.3 in Inhalt, Form und Aufbau entsprechen. Es muss die vorgeschriebenen Eintragungen enthalten. Das Datum, an dem die Gültigkeit abläuft, muss im Zulassungszeugnis angegeben sein.

Seine Abmessungen sind 210 mm x 297 mm (Format A4). Es dürfen Vorder- und Rückseite verwendet werden.

Es ist in der Sprache oder in einer der Sprachen des Staates abzufassen, der es erteilt. Wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, müssen der Titel des Zulassungszeugnisses sowie jede unter den Nummern 5, 9 und 10 im Zulassungszeugnis „Trockengüterschiffe“ (8.6.1.1) bzw. unter den Nummern 12, 16 und 17 im Zulassungszeugnis „Tankschiffe“ (8.6.1.3) aufgeführte Bemerkung außerdem in Deutsch, Englisch oder Französisch abgefasst sein.“

*(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)*

1.16.1.3.2 erhält folgenden Wortlaut:

„1.16.1.3.2 Das vorläufige Zulassungszeugnis muss dem Muster nach Unterabschnitt 8.6.1.2 oder 8.6.1.4 in Inhalt, Form und Aufbau entsprechen oder einem Muster eines Einheitszeugnisses, das gleichzeitig ein vorläufiges Schiffszeugnis und ein vorläufiges Zulassungszeugnis umfasst. Im letzteren Fall muss das Muster des Einheitszeugnisses dieselben Elemente als das Muster nach Unterabschnitt 8.6.1.2 oder 8.6.1.4 beinhalten und von der zuständigen Behörde zugelassen sein.

Seine Abmessungen sind 210 mm x 297 mm (Format A4). Es dürfen Vorder- und Rückseite verwendet werden.

Es ist in der Sprache oder in einer der Sprachen des Staates abzufassen, der es erteilt. Wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, müssen der Titel des Zulassungszeugnisses sowie die unter der Nummer 5 im vorläufigen Zulassungszeugnis „Trockengüterschiffe“ (8.6.1.2) bzw. unter der Nummer 12 im vorläufigen Zulassungszeugnis „Tankschiffe“ (8.6.1.4) aufgeführte Bemerkung außerdem in Deutsch, Englisch oder Französisch abgefasst sein.“

*(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)*

### Kapitel 3.2

3.2.3.2, In Tabelle C folgenden neuen Eintrag einfügen:

UN-Nummer oder Stoffnummer	(1)	3257
Benennung und Beschreibung	(2)	ERWÄRMTER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. bei oder über 100°C und unter seinem Flammpunkt (einschließlich geschmolzenes Metall, geschmolzenes Salz usw.)
Klasse	(3a)	9
Klassifizierungscode	(3b)	M9
Verpackungsgruppe	(4)	III
Gefahren	(5)	9+(N1, N2, N3, CMR, F oder S)
Tankschiffstyp	(6)	*
Ladetankzustand	(7)	*
Ladetanktyp	(8)	*
Ladetankausrüstung	(9)	*
Öffnungsdruck des H.-J.-Ventils in kPa	(10)	*
max. zul. Tankfüllungsgrad in %	(11)	95
relative Dichte bei 20 °C	(12)	
Art der Probeentnahmeeinrichtung	(13)	*
Pumpenraum unter Deck erlaubt	(14)	Ja
Temperaturklasse	(15)	
Explosionsgruppe	(16)	
Explosionsschutz erforderlich	(17)	Nein
Ausrüstung erforderlich	(18)	*
Anzahl der Kegel/Lichter	(19)	0
zusätzliche Anforderungen oder Bemerkungen	(20)	7; 20:+250°C; 22; 24; 27 *Siehe 3.2 3.3

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/38)

### Kapitel 3.3

3.3.1, die SV 803 erhält folgenden Wortlaut:

„803 Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle, die in loser Schüttung befördert werden, unterliegen nicht den Bestimmungen des ADN, wenn

- a) die Temperatur der Ladung vor, während oder unmittelbar nach der Beladung des Laderaums mit einem geeigneten Messverfahren bestimmt wurde und 60 °C nicht überschreitet,
- b) die vorgesehene Beförderungsdauer ohne Temperaturüberwachung, die in der nachfolgenden Tabelle in Abhängigkeit von der Temperatur der Ladung vor, während oder unmittelbar nach der Beladung des Laderaums aufgeführten maximalen Reisedauern nicht überschreitet

<i>maximale Verladetemperatur in °C</i>	<i>maximale Reisedauer in Tagen</i>
60	10
50	18
40	32
30	57

c) im Falle, dass die tatsächliche Beförderungsdauer die unter b) genannte maximale Reisedauer überschreitet, ab dem ersten Tag der Überschreitung eine Temperaturüberwachung sichergestellt ist,

d) der Schiffsführer bei der Beladung in nachweisbarer Form Instruktionen erhält, wie im Falle einer wesentlichen Erwärmung der Ladung zu verfahren ist.“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/50)

### **Kapitel 7.1**

7.1.2.19.1 der zweite Absatz erhält folgenden Wortlaut:

„Schiffe, welche keine gefährlichen Güter befördern, müssen den nachstehend aufgeführten Abschnitten, Unterabschnitten und Absätzen des ADN entsprechen: 1.16.1.1, 1.16.1.2, 1.16.1.3, 7.1.2.5, 8.1.5, 8.1.6.1, 8.1.6.3, 8.1.7, 9.1.0.0, 9.1.0.12.3, 9.1.0.17.2, 9.1.0.17.3, 9.1.0.31, 9.1.0.32, 9.1.0.34, 9.1.0.41, 9.1.0.52.2, 9.1.0.52.3, 9.1.0.56, 9.1.0.71 und 9.1.0.74.“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)

### **Kapitel 7.2**

7.2.2.19.3 der erste Absatz erhält folgenden Wortlaut:

„7.2.2.19.3 Wenn in einem Schubverband oder bei gekuppelten Schiffen mindestens ein Tankschiff gefährliche Güter befördert, müssen die Schiffe, die für die Fortbewegung verwendet werden, den nachstehend aufgeführten Abschnitten, Unterabschnitten und Absätzen entsprechen: 1.16.1.1, 1.16.1.2, 1.16.1.3, 7.2.2.5, 8.1.4, 8.1.5, 8.1.6.1, 8.1.6.3, 8.1.7, 9.3.3.0.1, 9.3.3.0.3 d), 9.3.3.0.5, 9.3.3.10.1, 9.3.3.10.2, 9.3.3.12.4, 9.3.3.12.6, 9.3.3.16., 9.3.3.17.1 bis 9.3.3.17.4, 9.3.3.31.1 bis 9.3.3.31.5, 9.3.3.32.2, 9.3.3.34.1, 9.3.3.34.2, 9.3.3.40.1 (jedoch genügt eine einzige Feuerlösch- oder Ballastpumpe), 9.3.3.40.2, 9.3.3.41, 9.3.3.50.1 c), 9.3.3.50.2, 9.3.3.51, 9.3.3.52.3 bis 9.3.3.52.6, 9.3.3.56.5, 9.3.3.71 und 9.3.3.74.“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)

### **Kapitel 8.1**

8.1.2.1 a) erhält folgenden Wortlaut:

„a) das in Unterabschnitt 1.16.1.1 vorgeschriebene Zulassungszeugnis des Schiffes oder das in Unterabschnitt 1.16.1.3 vorgeschriebene vorläufige Zulassungszeugnis des Schiffes und die in Unterabschnitt 1.16.1.4 genannte Anlage;“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)

8.1.2.6 erhält folgenden Wortlaut:

„8.1.2.6 Für Trockengüter-Schubleichter, die keine gefährlichen Güter befördern, ist das Mitführen des Zulassungszeugnisses nicht erforderlich, sofern die Tafel nach CEVNI in gleichen Schriftzeichen durch folgende Angaben ergänzt wird:

Nr. des Zulassungszeugnisses: ...  
Ausgestellt durch: ...  
Gültig bis: ...

Das Zulassungszeugnis und die Anlage gemäß Absatz 1.16.1.4 sind in diesem Falle beim Eigner des Schubleichters aufzubewahren.

Die Übereinstimmung der auf der Tafel vermerkten Angaben mit denjenigen des Zulassungszeugnisses muss durch eine zuständige Behörde festgestellt und deren Zeichen auf der Tafel eingeschlagen werden.“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/27)

8.1.8 und 8.1.9 streichen und ersetzen durch „(gestrichen)“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)

## **Kapitel 8.2**

8.2.1.4 der Anfang des ersten Satzes erhält folgenden Wortlaut:

„8.2.1.4 Jeweils nach fünf Jahren wird die Bescheinigung durch die zuständige Behörde oder einer von dieser Behörde anerkannten Stelle erneuert, wenn der Sachkundige nachweist, dass...“.

8.2.1.6 der Anfang des ersten Satzes erhält folgenden Wortlaut:

„8.2.1.6 Jeweils nach fünf Jahren wird die Bescheinigung durch die zuständige Behörde oder einer von dieser Behörde anerkannten Stelle erneuert, wenn der Sachkundige für die Beförderung von Gasen nachweist, dass...“.

8.2.1.8 der Anfang des ersten Satzes erhält folgenden Wortlaut:

„8.2.1.8 Jeweils nach fünf Jahren wird die Bescheinigung durch die zuständige Behörde oder einer von dieser Behörde anerkannten Stelle erneuert, wenn der Sachkundige für die Beförderung von Chemikalien nachweist, dass...“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/42)

8.2.2.1, 8.2.2.3.4, 8.2.2.5, 8.2.2.6.6, 8.2.2.8 Betrifft nicht die deutsche Fassung.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/47)

## **Kapitel 8.6**

8.6.1.3 und 8.6.1.4, Seite 3 der Muster die Überschrift der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

„Wenn die Ladetanks des Tankschiffs kein einheitlicher Typ sind oder deren Ausführung und Ausrüstung nicht gleich sind, dann müssen deren Typ, deren Ausführung und deren Ausrüstung hierunter angegeben werden.“.



8.6.1.3 und 8.6.1.4, Seite 3 der Muster in der Tabelle, die Zeile „Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil in kPa“ erhält folgenden Wortlaut: „Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil / Sicherheitsventil in kPa“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/45)

8.6.3, Frage 4 erhält folgenden Wortlaut:

„Sind geeignete Mittel gemäß 7.2.4.77 vorhanden, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen?“.

(Referenzdokumente: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/34 und informelles Dokument INF.8)

### **Kapitel 9.3**

9.3.x.52.1 b) folgenden Wortlaut am Ende hinzufügen:

„Folgende Einrichtungen sind nur in Wallgängen und Doppelböden zugelassen, wenn sie zu Ballastzwecken benutzt werden:

- fest eingebaute Tauchpumpen mit Temperaturüberwachung vom Typ „bescheinigte Sicherheit“.“.

9.3.x.52.1 c), dritter Spiegelstrich nach „Ballastpumpen“ einfügen: „mit Temperaturüberwachung“.

(Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/40)

## Anhang IV

### Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung

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

1.2.1, Begriffsbestimmung „Druckgaspackung (Aerosol)“

„oder RID“ streichen.

1.6.7.2.2.2, Eintragung 1.2.1, Flammendurchschlagsicherung, Spalte (3) erhält folgenden Wortlaut:

„N.E.U. ab 1. Januar 2001, Erneuerung des Zulassungszeugnisses nach dem 31. Dezember 2034

Bis dahin müssen an Bord von in Betrieb befindlichen Schiffen folgende Vorschriften eingehalten werden:

Die Flammendurchschlagsicherungen müssen auf Schiffen, die ab dem 1. Januar 2001 neugebaut oder umgebaut wurden, oder wenn sie ab dem 1. Januar 2001 ersetzt wurden, nach der Norm EN 12874: 1999 geprüft sein. In den anderen Fällen müssen sie von einem von der zuständigen Behörde für den vorgesehenen Zweck zugelassenen Typ sein.“

1.16.1.2.5, zweitletzter Absatz

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

2.2.1.3, Eintragung 1.4C

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

2.2.61.3, Fußnote i

„, des Containers“ streichen.

2.3.3.2, Fußnote 1

Am Ende der Fußnote den Punkt streichen und ergänzen: „und Nr. L 143 vom 3. Juni 2008, Seite 55.“

3.2.1, Spalte 7 a)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.2.1, Tabelle A, UN 1408, FERROSILICIUM

In Spalte (6), „802“ ändern in „801“.

3.2.3.1 Erläuterungen zur Tabelle C, Spalte 20 (a)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.2.3.1 Erläuterungen zur Tabelle C, Spalte 20 (a).1

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.2.3.1 Erläuterungen zur Tabelle C, Spalte (20) 11 (f)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.2.4.3 J., Spalte (18) bei EP

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.2.4.3 J., Spalte (18) bei TOX

Nach GHS einen Hinweis auf Fußnote 7 einfügen.

Die Fußnote 7) erhält folgenden Wortlaut:

„<sup>7)</sup> Da bisher noch keine international verbindliche Liste von CMR-Stoffen der Kategorie 1A und 1B existiert, findet hier in der Übergangszeit, bis zum Vorliegen einer solchen Liste, die Liste der CMR-Stoffe der Kategorie 1 und 2 entsprechend der Richtlinien 67/548/EWG oder 88/379/EWG des Rates der Europäischen Union in der jeweils geänderten Fassung Berücksichtigung.“

3.3.1, SV 204

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.3.1, SV 251

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.3.1, SV 335

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

3.5.1.4

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

5.4.3.1

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

5.4.3.4

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.1.4.3.3

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.1.4.10.1

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.2.3.25.3

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.2.4.16.8

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.2.4.22.2

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.2.4.22.5

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.2.4.28.3

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

7.2.4.28.3

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

8.3.5

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.1.0.40.2.9 f)

„Zulassungszeugnis“ ändern in „Schiffszeugnis“.

9.3.1.40.2.9 f)

„Zulassungszeugnis“ ändern in „Schiffszeugnis“.

9.3.2.40.2.9 f)

„Zulassungszeugnis“ ändern in „Schiffszeugnis“.

9.3.2.74.1

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.21.9

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 a)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 a) i)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 a) ii)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 a) iii)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 a) iv)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 a) v)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.22.5 b)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

9.3.3.40.2.9 f)

„Zulassungszeugnis“ ändern in „Schiffszeugnis“.

## Annexe V

### Berichtigungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung

#### Korrekturen an der Veröffentlichung (ECE/TRANS/231) (benötigt nicht die Zustimmung durch die Vertragsparteien)

1.1.3.6.1 a) (iv)	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
1.1.4.2.1 a)	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
1.2.1, Begriffsbestimmung Abnehmbarer Tank	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
1.6.7.2.2.2, Absatz 7.2.3.31.2	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
1.6.7.2.2.2, Absatz 9.3.3.11.7	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
1.6.7.2.2.2, Absatz 9.3.3.42.2	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
1.15.3, Titel	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
2.2.41.1.12	Streichen „gemäß Kapitel 4.2“.
3.1.2.8.1.4, Beispiel	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
3.2.3.1, Erläuterung zu Spalte (19) „dieses Stoffes“ ändern in „dieses gefährlichen Stoffes“.	
3.2.3.1, Spalte (20) 24	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
3.2.3.1, Spalte (20) 29	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
3.2.3.1, Spalte (20) 32 b)	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
3.3.1, SV 358 und 359	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
6.1.4	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
7.1.4.4.3	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
7.1.4.14.7.5.1	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
7.2.3.15	Nach der Bemerkung, folgenden Absatz einfügen: „Bei der Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle C Spalte 6 ein Tankschiff des Typs C und in Spalte (8) ein Ladetanktyp 1 vorgeschrieben ist, genügt bei der Beförderung in einem Tankschiff des Typs G ein Sachkundiger nach Unterabschnitt 8.2.1.5.“.
7.2.3.32	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
9.3.1.17.3	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
9.3.2.17.3	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
9.3.3.17.3	Betrifft nicht die deutsche Fassung.
9.3.3.22.5 c)	Betrifft nicht die deutsche Fassung.

\*\*\*