

17.01.89

VP - AS - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebente Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung- Binnenschifffahrt

A. Zielsetzung

- Inkraftsetzung von Beschlüssen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Änderung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR).
- Weitgehende Übernahme der Vorschriften des ADNR für innerstaatliche Beförderungen auf die übrigen Bundeswasserstraßen und auf die Mosel.

B. Lösung

Wie im beiliegenden Entwurf vorgesehen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

Bundesrat

Drucksache 9/89

17.01.89

VP - AS - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebente Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung- Binnenschifffahrt

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 930 00 - Gü 62/89

Bonn, den 17. Januar 1989

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
zu erlassende

Siebente Verordnung zur Änderung der
Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80
Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

Siebente Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung-
Binnenschifffahrt

Vom

Auf Grund des § 3 Abs. 1 und 2 und des § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) in Verbindung mit § 1 der Verordnung vom 12. September 1985 (BGBl. I S. 1918) wird nach Anhörung von Sachverständigen verordnet:

Artikel 1

Änderung der Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt

Die Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1119), zuletzt geändert durch § 4 Nr. 1 der Verordnung vom 12. September 1985 (BGBl. I S. 1918), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefaßt:

*§ 1

Anwendungsbereich

(1) Die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossene Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (das ADNR) gilt in der anliegenden Fassung auf den Wasserstraßen einschließlich der bundeseigenen Häfen im Sinne des § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter. Sie gilt nicht auf der Donau.

(2) Das ADNR gilt nicht für Seeschiffe auf Seeschiffahrtstraßen.

(3) Wo im ADNR als örtlicher Anwendungsbereich der Rhein genannt ist, tritt auf den übrigen in Absatz 1 bezeichneten Wasserstraßen, soweit das ADNR nach den Absätzen 1 und 2 gilt, die Bezeichnung der betreffenden Wasserstraßen.

(4) Wo das ADNR auf die Rheinschiffs-Untersuchungsordnung Bezug nimmt, gilt an deren Stelle auf den in Absatz 1 bezeichneten Wasserstraßen außerhalb des Rheins die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung.

(5) Wo das ADNR auf die Rheinschifferpatentverordnung Bezug nimmt, gilt an deren Stelle auf den in Absatz 1 bezeichneten Wasserstraßen außerhalb des Rheins die Binnenschifferpatentverordnung.

(6) Wo das ADNR auf die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung Bezug nimmt, tritt an deren Stelle auf der Mosel die Moselschiffahrtspolizeiverordnung, auf den übrigen Wasserstraßen außerhalb des Rheins, soweit das ADNR dort anwendbar ist, die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung.

(7) Auf den Seeschiffahrtstraßen genügt eine Sprechfunkanlage des beweglichen Seefunkdienstes auf UKW (Revier- und Hafenfunkdienst), um die Anforderungen der Randnummer 10 261 der Anlage B zum ADNR zu erfüllen; auf den übrigen in Absatz 1 bezeichneten Wasserstraßen außerhalb von Rhein und Mosel ist die Randnummer 10 261 nicht anzuwenden.

(8) Die Abschnitte 5 der Anlage B zum ADNR (Verkehr der Schiffe) sind auf den Seeschiffahrtstraßen nicht anzuwenden.

(9) Diese Verordnung gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter auf Fahrzeugen der Streitkräfte, des Bundesgrenzschutzes des Grenzzolldienstes, der Polizeien und der Kampfmittelräumdienste, soweit dies Gründe der Verteidigung, polizeiliche Aufgaben oder die Aufgaben der Kampfmittelräumung erfordern."

2. Die Übersicht in § 3 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Randnummer 10 102 (1) Nr. 28 wird folgendes eingefügt:

*10 170 (2)	Bescheinigung für Sachkundige	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
10 170 (3) und (4)	Anerkennung von Lehrgängen	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest".

b) Nach Randnummer 131 504 wird folgendes eingefügt:

*141 121 (1)	Zulassung von Reinigungsfirmen	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
141 121 (1) Fußnote 11	Betriebsvorschriften für Acrylnitril	Der Bundesminister für Verkehr
141 354	Feststellung, ob Baumuster geprüft	Schiffsuntersuchungskommission
141 424	Ausnahmen für gleichzeitiges Laden und Löschen	in Häfen: Hafenbehörde außerhalb von Häfen: Wasser- und Schifffahrtsamt".

3. § 4 wird wie folgt gefaßt:

"§ 4

Erleichterungen

(1) Bei Beförderungen auf den in § 1 Abs. 1 bezeichneten Wasserstraßen außerhalb des Rheins, der Mosel und der Donau genügt die Abfassung der Weisungen nach Randnummer 10 185 der Anlage B zum ADNR in deutscher Sprache; auf Verlangen sind die Weisungen dem Schiffsführer auch in englischer, niederländischer oder in französischer Sprache auszuhändigen.

(2) Abweichend von den Bestimmungen der Bemerkung zu den Ziffern 21 und 23 in der Randnummer 6401 der Anlage A zum ADNR darf 2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-1,4-dioxin (2,3,7,8-TCDD) befördert werden, wenn eine Beförderung nach den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn oder der Gefahrgutverordnung Straße zugelassen ist.

(3) Bei der Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken (einschließlich Behältern und Tankcontainern) mit Binnenschiffen sowie bei der entsprechenden Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen im Geltungsbereich dieser Verordnung gelten die Anforderungen der Randnummer 6007 Abs. 1 und 2 der Anlage A zum ADNR auch als erfüllt, wenn die Verpackung, Zusammenpackung, Aufschriften und Gefahrezettel sowie die Zusammenladung im Container oder Straßenfahrzeug der Gefahrgutverordnung See, der Gefahrgutverordnung Eisenbahn, der Gefahrgutverordnung Straße oder den Gefahrgutvorschriften für den Luftverkehr entsprechen und dies im Beförderungspapier bescheinigt ist. Unterliegt das Binnenschiff auf einem Teil seiner Beförderungsstrecke den Vorschriften des Seeverkehrs, so dürfen für Versandstücke, Container und Straßenfahrzeuge anstelle der Zusammenladeverbote nach Randnummer 10 402 der Anlage B zum ADNR die Stau- und Trennvorschriften der Gefahrgutverordnung See angewendet werden.

(4) Abweichend von Artikel 2 des ADNR dürfen gefährliche Güter innerhalb der deutschen Seehafenstädte sowie von und nach einem deutschen Seehafen auch nach einer vorausgegangenen oder nachfolgenden Beförderung auf der Straße oder mit der Eisenbahn unter den in den Absätzen 5 bis 9 genannten Bedingungen befördert werden.

(5) Für Versandstücke - auch für Versandstücke in Containern und Straßenfahrzeugen - dürfen die Vorschriften der Gefahrgutverordnung See, Gefahrgutverordnung Eisenbahn oder Gefahrgutverordnung Straße in der jeweils geltenden Fassung über Verpackung, Zusammenpackung, Kennzeichnung und Beschriftung angewandt werden.

(6) Für Tankcontainer mit gefährlichen Gütern dürfen die Vorschriften der Gefahrgutverordnung See oder Gefahrgutverordnung Straße in der jeweils geltenden Fassung über Kennzeichnung und Beschriftung angewandt werden.

(7) Gefährliche Güter, die nach den Klassen 2 bis 8 der Gefahrgutverordnung See, nicht aber nach der Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt zur Beförderung zugelassen sind, dürfen abweichend von Artikel 2 Abs. 1 des ADNR befördert werden

1. in Versandstücken - auch in Versandstücken in Containern -, wenn diese den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See über Verpackung, Zusammenpackung, Kennzeichnung und Beschriftung,
2. in Tankcontainern, wenn diese den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See für ortsbewegliche Tanks

entsprechen; Absatz 2 bleibt unberührt. Bei gefährlichen Gütern, für die nach den Vorschriften der Gefahrgutverordnung See eine Beförderungstemperatur angegeben ist, ist diese Beförderungstemperatur auch bei der Beförderung mit Binnenschiffen einzuhalten.

(8) Im Falle des Absatzes 7 müssen, im übrigen dürfen im Beförderungspapier anstelle der nach den jeweiligen Randnummern in Kapitel 2 der einzelnen Gefahrklassen der Anlage A des ADNR vorgeschriebenen Bezeichnungen folgende Angaben nach der Gefahrgutverordnung See enthalten sein:

1. der richtige technische Name; für Gase der Klasse 2 muß zusätzlich die Gefahr angegeben werden;
2. die Nummer der Klasse, und soweit vorhanden, der Unterklasse;
3. die nach den Empfehlungen der Vereinten Nationen über den Transport gefährlicher Güter festgelegte Nummer für einen bestimmten Stoff (UN-Nummer);
4. der niedrigste Flammpunkt, wenn er unter 61 °C liegt;
5. die für bestimmte Güter vorgeschriebene Beförderungstemperatur;
6. für gefährliche Güter der Klasse 3 die Kategorie nach dem ADNR;
7. für Güter der Klasse 7 die nach Nr. 9.1.1 der Einleitung zur Klasse 7 erforderlichen Angaben.

Im Beförderungspapier ist abweichend von Randnummer 6007 Abs. 1 anstelle der Bescheinigung "die Beschaffenheit des Gutes entspricht den Vorschriften des ADNR" einzutragen:

"Beförderung nach § 4 Abs. 3 ff. GGVBinsch".

(9) In den Fällen des Absatzes 8 Satz 1 sind die Vorschriften der Anlagen A und B des ADNR mit folgender Maßgabe anzuwenden:

1. Für Güter der Klassen 2 bis 8 der Gefahrgutverordnung See:
 - a) Die jeweils strengsten der anwendbaren Vorschriften der Kapitel I und II der Anlage B des ADNR sind zu beachten; jedoch gilt Randnummer 10 402 nicht, wenn die Güter in Containern nach den Trennvorschriften der Gefahrgutverordnung See verladen sind.
 - b) Sofern unter den nachstehenden Nummern 2 bis 5 zusätzliche oder abweichende Bestimmungen aufgeführt sind, ist deren Einhaltung vom Absender und Schiffsführer sicherzustellen.
2. Für Güter der Klasse 2 der Gefahrgutverordnung See:
 - a) Die Bestimmungen der Randnummer 14 100 sind nicht anzuwenden.
 - b) Als Begrenzung im Sinne der Randnummer 14 401 Abs. 1 ist eine Höchstmenge von 50 000 kg (insgesamt) zu beachten.
3. Für Güter der Klasse 3 der Gefahrgutverordnung See:
 - a) Die Bestimmungen der Randnummer 31 100 sind nicht anzuwenden.
 - b) Als Grenzmenge im Sinne der Randnummer 31 401 ist eine Höchstmenge von 50 000 kg (insgesamt) zu beachten.
4. Für Güter der Klasse 5.2 der Gefahrgutverordnung See:

Die Bestimmungen der Randnummer 71 411 Abs. 2 sind für alle Beförderungen anzuwenden.

5. Für Güter der Klasse 6.1 der Gefahrgutverordnung
See:

- a) Abweichend von Randnummer 41 182 ist ein Zulassungszeugnis nach Randnummer 10 182 für alle Güter der Klasse 6.1 in größeren Mengen als 5 000 kg erforderlich.
- b) Die Grenzmenge von 50 000 kg (insgesamt) nach Randnummer 41 401 ist für alle Güter der Klasse 6.1 anzuwenden.

4. In § 5 Satz 1 wird der einleitende Satzteil wie folgt gefaßt:

"Abweichend von Randnummer 11 401 der Anlage B des ADNR darf auf den Wasserstraßen im Geltungsbereich der Binnenschiff-fahrtsstraßen-Ordnung auf einem Schiff das folgende Höchstgewicht einschließlich der Verpackung an Stoffen oder Gegenständen der Klasse I a, I b und I c nicht überschritten werden:"

5. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt, und es wird folgende Nummer 4 angefügt:

"4. der in Randnummer 10 170 Abs. 1 der Anlage B zum ADNR bezeichneten Art, bei der Beförderung in Versandstücken jedoch nur im Falle der Überschreitung der dort angegebenen Bruttohöchstgewichte, ein Sachkundiger im Sinne der Randnummer 10 170 Abs. 2 Satz 1 unter Mitführung einer gültigen Bescheinigung nach Randnummer 10 170 Abs. 2 Satz 2, 3, Abs. 4 an Bord anwesend ist."

- b) In Absatz 3 Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt, und es wird folgende Nummer 11 angefügt:

"11. der in Randnummer 10 170 Abs. 1 der Anlage B zum ADNR bezeichneten Art, bei der Beförderung in Versandstücken jedoch nur im Falle der Überschreitung der dort angegebenen Bruttohöchstgewichte, dafür zu sorgen, daß ein Sachkundiger im Sinne der Randnummer 10 170 Abs. 2 Satz 1 unter Mitführung einer gültigen Bescheinigung nach Randnummer 10 170 Abs. 2 Satz 2, 3, Abs. 4 an Bord anwesend ist."

6. § 7 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c werden nach der Angabe "ADNR" die Worte "in Verbindung mit § 4" eingefügt.

- b) In Nummer 1 Buchstabe f wird das Semikolon am Ende durch ein Komma ersetzt.

- c) Nach Nummer 1 Buchstabe f wird folgender Buchstabe g angefügt:

"g) entgegen § 6 Abs. 1 Nr. 4 nicht dafür sorgt, daß ein Sachkundiger unter Mitführung einer gültigen Bescheinigung an Bord anwesend ist;".

- d) In Nummer 3 Buchstabe c werden nach der Angabe "ADNR" die Worte "in Verbindung mit § 4" eingefügt.

- e) In Nummer 3 Buchstabe m wird das Semikolon am Ende durch ein Komma ersetzt.

- f) Nach Nummer 3 Buchstabe m wird folgender Buchstabe n angefügt:

"n) entgegen § 6 Abs. 3 Nr. 11 nicht dafür sorgt, daß ein Sachkundiger unter Mitführung einer gültigen Bescheinigung an Bord anwesend ist;".

7. § 9 wird wie folgt gefaßt:

§ 9

Übergangsvorschriften

1. Unbeschadet des Artikels 8 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (das ADNR) brauchen Schiffe, deren Kiel vor dem 1. Juli 1983 gelegt wurde, den mit Wirkung vom 1. April 1983 geänderten Bestimmungen der Randnummern 10 251, 131 212 Abs. 4 in bezug auf die Aufstellung des Antriebmotors des Ventilators, der Randnummer 131 250 Abs. 1 Buchstaben b und c und der Randnummer 131 252 Spalte V nicht zu genügen; sie müssen jedoch der am 31. März 1983 geltenden Fassung entsprechen.
2. Die Bescheinigung nach Randnummer 10 170 (2) ist erst ab 1. April 1989 mitzuführen. Inhaber eines Befähigungsnachweises gemäß der Rheinschifferpatentverordnung, die diesen vor dem 1. April 1986 erworben haben und die in der Zeit bis zum 31. März 1989 an einer Schulung über den Transport gefährlicher Güter gemäß den Richtlinien RB 001 (VkB1. 1988 S. 763) teilgenommen haben, kann die Bescheinigung auch ohne weitere Schulung nach Randnummer 10 170 mit Gültigkeit bis zum 31. März 1990 ausgestellt werden.
3. Die Anforderungen an den Grenzwertgeber nach Randnummer 131 221 brauchen erst mit der Erneuerung des Zulassungszeugnisses erfüllt zu sein.
4. Die Anforderungen an die Slop- und Restetanks nach Randnummer 131 226 brauchen erst mit der Erneuerung des Zulassungszeugnisses erfüllt zu sein.

5. Abweichend von Randnummer 141 121 (1)

- darf Benzol (UN-Nr. 1114) der Klasse IIIa Ziffer 1a) Kategorie Kx bis zum 30. September 1997 in Tankschiffen der Typen IIIa, II oder III befördert werden,
- darf Pyrolysebenzin der Klasse IIIa Ziffer 1a) Kategorie Kx bis zum 30. September 2002 in Tankschiffen der Typen IIIa, II oder III befördert werden,
- dürfen Stoffe der Klasse IIIa Kategorie Kls, Kln, K2 und K3 mit einem Anteil von mehr als 10 % Benzol und weniger als 50 % Benzol bis zum 30. September 2002 in Tankschiffen der Typen IIIa, II oder III befördert werden.

6. Abweichend von Randnummer 141 121 (1)

- dürfen 1.2-Dichloräthan (Äthylendichlorid) (UN-Nr. 1184) der Klasse IIIa Ziffer 1a) Kategorie Kx und Nitrobenzol (UN-Nr. 1662) der Klasse IIIa Ziffer 4 Kategorie Kx bis zum 30. September 1992 in Tankschiffen der Typen IIIa, II oder III befördert werden,
- dürfen Äthylacrylat (UN-Nr. 1917) und 1.2-Dichlorpropan (UN-Nr. 1279) der Klasse IIIa Ziffer 1a) Kategorie Kx bis zum 30. September 1997 in Tankschiffen der Typen IIIa, II oder III befördert werden.

7. Abweichend von Randnummer 141 121 (1)

- dürfen Chloroform (UN-Nr. 1888), Methylenchlorid (UN-Nr. 1593) und Tetrachlorkohlenstoff (UN-Nr. 1846) der Klasse IVa Ziffer 61 und Pyridin (UN-Nr. 1282) der Klasse IIIa Ziffer 5 bis zum 30. September 1992 in Tankschiffen des Typs IIIa sowie in Tankschiffen, die am 31. Dezember 1986 eine Sondergenehmigung für diese Stoffe hatten, befördert werden,

- dürfen Tetrachloräthylen (Perchloräthylen (UN-Nr. 1897), 1,1,1,2-Trichloräthan und Trichloräthylen (UN-Nr. 1710) der Klasse IVa Ziffer 61 bis zum 30. September 1992 in Tankschiffen befördert werden, die am 31. Dezember 1986 eine Sondergenehmigung für diese Stoffe hatten.

8. Abweichend von Randnummer 141 200 (1) - 141 299 dürfen in Tankschiffen der Typen II oder III in Doppelhüllenbauweise, das heißt mit Doppelböden und Wallgängen, die am 31. Dezember 1986 eine Sondergenehmigung hatten, die darin genannten Stoffe weiterhin befördert werden.

8. In der Anlage A zu Anlage 1 wird Randnummer 6401 Abschnitt C wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 21 wird folgende Bemerkung eingefügt:

"Bem.: 2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-1,4-dioxin (TCDD) ist zur Beförderung nicht zugelassen."

b) Nach Nummer 23 wird folgende Bemerkung eingefügt:

"Bem.: Siehe Bem. zu Nummer 21".

9. In Anlage 1 wird deren Anlage B wie folgt geändert:

a) In Randnummer 10 100 Absatz 2 werden die Worte "Tankschiffe der Typen I, II, III oder IV" durch die Worte "Tankschiffe der Typen I, II, IIa, III, IIIa oder IV" ersetzt.

- b) Die Randnummern 10 122 bis 10 171 werden in Randnummern 10 122 bis 10 169 geändert, und es wird folgende Randnummer 10 170 eingefügt:

"10 170 Kenntnisse über gefährliche Güter

(1) Ein Sachkundiger muß an Bord anwesend sein, wenn folgende gefährliche Güter der Anlagen 9, 10 und 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung befördert werden:

Bestimmte feuergefährliche Güter nach Anlage 9 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

- bei der Beförderung in Versandstücken,

- a. soweit das Bruttohöchstgewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 50 Tonnen überschreitet:

- feuergefährliche Gase F der Klasse Id mit Ausnahme der Gase nach der Anlage 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung;
- Güter der Klasse IIIa, Kategorien Kx, KOs, KOn, Kls, Kln;
- Güter der Klasse V mit einem Flammpunkt unter 21 °C;

- b. soweit das Bruttohöchstgewicht der auf einem Schiff beförderten Güter 250 Tonnen überschreitet:

- Güter der Klasse IIIa, Kategorie K2;
- Güter der Klasse V mit einem Flammpunkt zwischen 21 °C und 55 °C;

- bei Tankschiffen,

die zuvor aufgeführten Güter der Anlage 9 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ohne Gewichts-
begrenzung sowie die gefährlichen Gase, die bei
der Beförderung dieser Güter entstanden sind und
sich noch in den Tanks befinden.

Ammoniak und andere gleichgestellte Güter nach Anla-
ge 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

- bei der Beförderung in Versandstücken,

soweit das Bruttohöchstgewicht der auf einem
Schiff beförderten Güter 1 Tonne je Gut oder
5 Tonnen insgesamt überschreitet:

- a. folgende Güter der Klasse Id:

- Borfluorid und Fluor der Ziffer 3;
- Güter der Ziffern 5 und 8 a;
- Chlorwasserstoff der Ziffer 10;
- Ammoniak der Ziffer 14;

- b. folgende Güter der Klasse IVa:

- die Güter der Ziffern 1, 2, 3, 4, 5, 11,
12, 13, 14 und 31;
- Natriumazid der Ziffer 32 a;
- die Güter der Ziffer 81 a und 81 b;
- Natriumfluoracetat und Fluoracetamid der
Ziffer 81 g;

- c. folgende Güter der Klasse V:

- die Güter der Ziffer 2 a, 3 a, 6 a, 7, 9
und 14;

- bei Tankschiffen,

die zuvor aufgeführten Güter der Anlage 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ohne Gewichts-
begrenzung sowie die gefährlichen Gase, die bei
der Beförderung dieser Güter entstanden sind und
sich noch in den Tanks befinden.

Explosionsgefährliche Güter nach Anlage 11 der
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

soweit das Bruttohöchstgewicht der auf einem Schiff
beförderten Güter 50 kg je Klasse überschreitet:

- Güter der Klasse Ia mit Ausnahme der Güter der
Ziffer 15;
- Güter der Klasse Ib;
- Güter der Klasse Ic mit Ausnahme der
- Güter der Ziffer 1 a;
- Güter der Klasse VII mit Ausnahme der Güter der
Ziffer 99.

(2) Sachkundiger (Besatzungsmitglied oder eine ande-
re Person) ist eine Person, die nachweisen kann, daß
sie über besondere Kenntnisse des ADN verfügt. Die-
se Kenntnisse sind nachzuweisen durch eine Beschei-
nigung einer zuständigen Behörde oder durch eine Be-
scheinigung einer von der zuständigen Behörde aner-
kannten Stelle.

Die Bescheinigung wird durch eine mit Erfolg bestan-
dene Fachprüfung ADN erworben.

Jeder Prüfungsausschuß bestimmt den Ablauf und Inhalt der Fachprüfung ADNR auf der Grundlage des Programms nach Absatz 3 und des von der Zentralkommission erstellten Fragenkatalogs. Im übrigen ist § 5 der Rheinschifferpatentverordnung sinngemäß anzuwenden.

(3) Die Vermittlung der Kenntnisse nach den Absätzen 2 und 4 erfolgt im Rahmen eines von der zuständigen Behörde anerkannten Lehrgangs. Der Lehrgang, der gegebenenfalls eine persönliche praktische Übung beinhaltet, soll umfassen:

- a) allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter,
- b) Gefahrenarten,
- c) Maßnahmen zur Unfallverhütung,
- d) Maßnahmen nach einem Unfall oder Zwischenfall (Erste Hilfe, Bleib-weg-Signal, Notruf, Verkehrssicherung, Einsatz von Hilfsmitteln wie z. B. Feuerlöschern),
- e) Bezeichnung der Schiffe und Bezettelung der Versandstücke,
- f) Aufgaben der Besatzung und des Sachverständigen bei der Beförderung gefährlicher Güter,
- g) Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern, sowie Funktion und Anwendung der Ausrüstungsgegenstände.

(4) Die Bescheinigung nach Absatz 2 hat eine Gültigkeit von fünf Jahren und kann jederzeit durch den Nachweis der Teilnahme an einer von der zuständigen Behörde anerkannten Wiederholungs- und Fortbildungsschulung nach dem in Absatz 3 enthaltenen Programm erneut erworben werden."

- c) Nach Randnummer 10 170 wird Randnummer 10 171 eingefügt.
- d) Nach Randnummer 10 507 wird der Bindestrich gestrichen, und es wird folgende Randnummer 10 508 eingefügt:

"10 508 Meldungen

(1) In den Staaten, in denen diese Pflicht eingeführt wird, müssen die nachstehend unter Buchstaben a) bis c) aufgeführten Schiffe folgende Informationen übermitteln:

- Schiffsname, amtliche Schiffsnummer und Tragfähigkeit,
- Bezeichnung der beförderten gefährlichen Güter laut Beförderungspapier (Stoffname, Klasse, Ziffer und, wenn im Beförderungspapier angegeben, UN-Nummer) mit Angabe der jeweiligen Menge,
- Anzahl der an Bord befindlichen Personen,
- Bestimmungshafen und vorgesehene Fahrroute:

a) Tankschiffe, die gefährliche Güter befördern, mit Ausnahme von Tankschiffen, die weniger als 25 t Güter der Klasse IIIa, Kategorie K3 befördern,

b) andere Schiffe, die Güter befördern, welche den Bestimmungen der Anlage 9, 10 oder 11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung unterliegen,

c) andere Schiffe, die befördern

- mehr als 25 t Güter der Klasse IIIa, Kategorie K3 in Tankcontainern,
- mehr als 1000 kg Schwefelhexafluorid der Klasse Id, Ziffer 10, oder

- mehr als je 1000 kg der nicht den Bestimmungen der Anlage 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung unterliegenden Güter der Klasse IVa, mit Ausnahme der leeren Verpackungen der Ziffern 91 und 92.

Die Informationen sind der zuständigen Behörde des betroffenen Staates vor Antritt jeder Reise mitzuteilen, wenn diese in dem betroffenen Staat beginnt, spätestens aber bei Einreise des Schiffes in das Hoheitsgebiet dieses Staates.

Die Informationen können mündlich oder schriftlich übermittelt werden.

(2) Änderungen der in Absatz 1 genannten Informationen sind der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen.

(3) Die Informationen sind vertraulich und dürfen durch die zuständige Behörde Dritten nicht weitergegeben werden. Jedoch kann die zuständige Behörde bei Unfällen den Einsatzkräften die für die Organisation der Hilfeleistung sachdienlichen Informationen mitteilen.

(4) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Meldungen müssen sich die in Absatz 1 aufgeführten Schiffe bei der Vorbeifahrt an von der zuständigen Behörde bestimmten Punkten bei dem von dieser Behörde bezeichneten Dienst melden."

- d) Die Randnummer 10 599 wird in Randnummern 10 509 - 10 999 geändert.

e) Randnummer 131 221 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 Buchstabe d wird wie folgt gefaßt:

"d. einem Grenzwertgeber für die Auslösung der Überlauf-
sicherung."

bb) Absatz 1 Buchstabe f wird wie folgt gefaßt:

"f. einer geschlossenen Probeentnahmeeinrichtung und/
oder einer Probeentnahmeöffnung,"

cc) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

"(4) Der in Abs. 1 Buchstabe d genannte Grenzwertgeber muß
spätestens auslösen bei einer Füllung von:

93 % 98,5 % 98,5 % 98,5 % 98,5 %.

Der Grenzwertgeber hat an Bord einen optischen und akustischen Alarm auszulösen und gleichzeitig einen elektrischen Kontakt zu betätigen, der in Form eines binären Signals die von der Landanlage übergebene und gespeiste Stromschleife unterbrechen und landseitige Maßnahmen gegen ein Überlaufen einleiten kann. Das Signal muß an die Landanlage mittels eines 2-poligen wasserdichten Steckers (der die Kontakte tragende Teil) einer Kupplungssteckvorrichtung nach CEE-Publikation 17 (2. Ausgabe; erschienen im VDE-Verlag, Bismarckstr. 33, 1000 Berlin 12), für Gleichstrom 40 bis 50 V, Kennfarbe weiß, Lage Hilfsnase 10 h, übergeben werden können.

Der Grenzwertgeber muß unabhängig sein vom Niveauwarngerät, darf aber gekoppelt sein mit dem Niveauanzeigerät."

f) Randnummer 131 222 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 3 Buchstabe b Spalten II und III wird wie folgt gefaßt:

"b Die Probeentnahmeöffnung muß einen Durchmesser von höchstens 0,30 m haben. Sie muß mit einer Flammendurchschlagsicherung versehen und so beschaffen sein, daß die Öffnungsdauer möglichst kurz sein kann und der Verschlußdeckel oder das darunterliegende Flammendurchschlagsieb nicht ohne äußere Einwirkung offen bleiben können."

bb) In Absatz 4 Buchstabe a Spalten II und III wird der Punkt am Ende des dritten Anstrichs gestrichen, und es wird folgender Anstrich angefügt:

"- einer Vorrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Tanks, die mindestens aus einer Flammendurchschlagsicherung und einem Absperrorgan besteht, aus dessen Stellung klar erkennbar sein muß, ob es offen oder geschlossen ist."

g) In Randnummer 131 311 Spalten II und III wird folgender Text eingefügt:

"Das Öffnen der Tankluken oder der Probeentnahmeöffnungen ist nur gestattet zur Kontrolle entladener Tanks, nachdem die entsprechenden Tanks mittels der in Rn. 131 222(4)a, letzter Anstrich, genannten Vorrichtung entspannt worden sind. Die Öffnungsdauer muß auf die Zeit der Kontrolle beschränkt bleiben."

h) Randnummer 131 422 Spalten II und III wird wie folgt gefaßt:

"(1) Das Öffnen der Probeentnahmeöffnungen ist nur gestattet, nachdem

- das Laden seit mindestens 10 Minuten unterbrochen ist,
- die Personen, die die Probeentnahme durchführen, gegen die Einwirkung der Ladung über die Atmungsorgane, die Augen und die Haut geschützt sind,
- die entsprechenden Tanks mittels der in Rn. 131 222 (4)a, letzter Anstrich, genannten Vorrichtung entspannt worden sind.

Die Öffnungsdauer muß auf die Zeit der Probeentnahme beschränkt bleiben.

Die Probeentnahmegefäße einschließlich aller Teile dieser Gefäße, wie Seile usw., müssen aus elektrostatisch leitfähigem Material bestehen und beim Probenehmen mit dem Schiffskörper leitfähig verbunden sein.

(2) Die nach Rn. 131 222(4)a, letzter Anstrich, vorgeschriebene Vorrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Tanks darf nur benutzt werden, wenn Kontrollen der Tanks oder Probeentnahmen dies erfordern."

- i) Nach Randnummer "131 226" wird der Bindestrich gestrichen und zu dieser Randnummer folgender Text eingefügt:

Rand- nummer	Tankschiffe der Typen				
	I	II	III	IV	V

131 226 Slop- und Restetanks

- (1) - (1) Wenn Slop- und Restetanks vorhanden sind, müssen sie im Bereich der Ladung angeordnet sein.

Der höchstzulässige Inhalt eines Tanks beträgt 30 m³.

Die Tanks müssen mit einem Überdruck von 0,65 bar geprüft werden.

Die Tanks müssen mit einem Überdruck von 0,15 bar geprüft werden.

Die Tanks müssen mit einem Überdruck von 0,10 bar geprüft werden.

Wiederholungsprüfungen von Tanks sind bei jeder Erneuerung des Zulassungszeugnisses durchzuführen.

- (2) - (2) Die Tanks müssen versehen sein mit

- flammendurchschlagsicheren Über- und Unterdruckventilen,

- flammen-Druckausdurch- gleichschlagsi- vorrichtungen, Druckausgleichsvorrichtungen,

- einer verschließbaren Peilöffnung,

- Anschlüssen mit Absperrschiebern für Rohrleitungen und Schläuche.

- (3) - (3) Alle anderen Anschlüsse und Öffnungen müssen geschlossen werden können.

- k) Die Randnummer 131 229 wird in Randnummern 131 227 - 131 229 geändert.

- l) Randnummer 131 260 wird wie folgt gefaßt:

"131 260 Besondere Ausrüstung

Ein geeignetes Gerät, mit dem jede bedeutsame Konzentration von aus der Ladung kommenden brennbaren Gasen gemessen werden kann, sowie eine Gebrauchsanweisung für dieses Gerät müssen an Bord sein.

Die Messung muß möglich sein, ohne daß die zu prüfenden Räume betreten werden.

Für Schubverbände oder gekuppelte Zusammenstellungen in Fahrt genügt es jedoch, wenn das Schubboot oder das Schiff, das die gekuppelte Zusammenstellung antreibt, mit einem solchen Gerät ausgerüstet ist."

- m) Die Randnummer 131 340 wird geändert in 131 330, und folgende Randnummer 131 331 wird eingefügt:

"Maschinen

131 331	<u>I</u>	<u>II</u>	<u>III</u>	<u>IV</u>	<u>V</u>
---------	----------	-----------	------------	-----------	----------

Es ist verboten, Fahrzeuge, -
wie Personenkraftwagen und
Boote, im Bereich der Ladung
mitzuführen."

- n) Nach Randnummer 131 331 werden folgende Randnummern eingefügt: 131 332 - 131 340.
- o) Nach Randnummer 131 999 wird eingefügt:

"Giftige Stoffe der Klasse IV a (6.1)

sowie

entzündbare flüssige Stoffe
der Klasse III a (3) Kategorie Kx

141 000-

141 099

Abschnitt 1

Allgemeines

141 100-

141 102

141 103 Auf Tankschiffe anzuwendende Bestimmungen

Die Bestimmungen in Abschnitt 1 bis 5 gelten grundsätzlich für alle Stoffe der Rn. 141 121 (1).

Die Anwendung der Bestimmungen und Vorschriften für Tankschiffe gemäß Abschnitt 2 ist unabhängig von den beförderten Gütern und richtet sich nach dem Schiffstyp.

Bei Beförderung von Stoffen der Klasse III a Rn. 141 121 (2) und (3) gelten die Bestimmungen und Vorschriften gemäß Abschnitt 3, 4 und 5 der Klasse III a (131 300 - 131 599).

Bei Beförderung von Stoffen der Klasse V Rn. 141 121 (2) gelten die Vorschriften der Abschnitte 3, 4 und 5 der Klasse V (151 300 - 151 599).

141 104 Schiffstypen

Es werden folgende Schiffstypen unterschieden: Typ IIa,
Typ IIIa.

141 105-

141 120

141 121 **Beförderung in Tanks**

In einem Tankschiff dürfen befördert werden:

Name des Stoffes	UN Nr.	Klasse, Ziffer und ggf. Kategorie	Typ IIa	Typ IIIa	Zusätzliche Bemerkungen oder Bestimmungen.*)
(1) Acetonitril	1648	IVa, 2b	+		8), 9)
Acrylnitril	1093	IVa, 2a	+		7), 9), 11)
Adiponitril	2205	IVa, 21a	+	+	4), 6), 8), 9)
Äthylacrylat	1917	IIIa, 1a) Kx	+		8)
Äthylenbromid (Äthylendibromid)	1605	IVa, 61a	+		6), 7), 9)
Äthylpropyläther	2615	IIIa, 1a), Kx	+	+	
Anilin	1547	IVa, 11b	+		7), 9)
Benzol	1114	IIIa, 1a), Kx	+		4), 7)
Benzylchlorid	1738	IVa, 61k	+		6), 7), 9)
n-Butylacrylat	2348	IIIa, 3, Kx	+	+	8)
Carbolöl (phenolhaltige Mischungen)		IVa, 13c	+		7), 9)
Chloroform	1888	IVa, 61	+		5), 6), 7), 9)
Crotonaldehyd	1143	IIIa 1a), Kx	+	+	9)
Diaminodiphenylmethan (Methylendianilin)	2651	IVa, 21g	+	+	3), 6), 8), 9)

Name des Stoffes	UN Nr.	Klasse, Ziffer und ggf. Kategorie	Typ IIa	Typ IIIa	Zusätzliche Bemerkungen oder Bestimmungen.*)
1,2-Dichloräthan (Aethylendichlorid)	1184	IIIa, 1a), Kx	+		7), 9)
o-Dichlorbenzol	1591	IIIa, 4, Kx	+	+	8), 9)
1,2-Dichlorpropan	1279	IIIa, 1a, Kx	+		7), 9)
1,3-Dichlorpropen	2047	IIIa, 3, Kx	+	+	8)
Dichlordiiso- propyläther	2490	IVa, 12	+		8), 9)
1,4-Dioxan	1165	IIIa, 5, Kx	+	+	
Divinyläther	1167	IIIa, Kx	+		10)
Epichlorhydrin	2023	IVa, 12a	+		7), 9)
Furfurylalalkohol	2074	IVa, 13a	+	+	8), 9)
Isobutylacrylat	2527	IIIa, 3, Kx	+	+	8), 9)

Name des Stoffes	UN Nr.	Klasse, Ziffer und ggf. Kategorie	Typ IIa	Typ IIIa	Zusätzliche Bemerkungen oder Bestimmungen.*)
Diphenylmethan-4,4' diisocyanat	2489	IVa,	+		8), 9)
Isocyanate mit einem Siedepunkt von minde- stens 300 °C	2207	IVa, 21c	+	+	5), 6)
Kresole (o-, m-, p-)	2076	IVa, 22a	+		6), 8), 9)
Methylacrylat	1919	IIIa, 1a, Kx	+		7)
Methylenchlorid	1593	IVa, 61	+		5), 6), 7), 9)
Nitrobenzol	1662	IIIa, 4, Kx	+	+	8), 9)
Nitrochlorbenzol (o-, m-, p-)	1578	IVa, 21k	+		3), 6), 8), 9)
Nitrophenol	1663	IVa, 21 1	+		1), 2), 3), 6), 8), 9)
Nitrotoluol (o- und p-)	1664	IVa, 21n	+	+	3), 6), 8), 9)
Phenol	2312	IVa, 13c	+		1), 2), 3), 4), 7), 9)
Pyridin	1282	IIIa, 5, Kx	+		7), 9)
Pyrolysebenzin		IIIa 1a, Kx	+		7)
Tetrachloräthylen (Perchloräthylen)	1897	IVa, 61	+	+	5), 6), 8), 9)
Tetrachlorkohlenstoff	1846	IVa, 61	+		5), 6), 8), 9)
2,4-Toluylendiiso- cyanate, isomere Gemische	2278	IVa, 21c	+	+	3), 6), 7), 9)
2,4-Toluylendiiso- cyanat	2078	IVa, 21c	+	+	3), 6), 7), 9)
1,1,2-Trichloräthan		IVa, 61	+	+	5), 6), 7), 9)
Trichloräthylen	1710	IVa, 61	+	+	5), 6), 7), 9)
Tri-o-Kresylphosphat	2574	IVa, 22	+	+	6), 7), 9)

Name des Stoffes	UN Nr.	Klasse, Ziffer	Typ IIa	Typ IIIa	Zusätzliche Bemerkungen oder Bestimmungen.*)
(2) Kategorie KOn		IIIa; 1, 2 und 5	+		-
Kategorien Kls, Kln, K2 oder K3		IIIa; 1 bis 5	+	+	-
Ätzende Stoffe		V 1a-d, 2, 5, 21a-e, 32 und 35	+	+	-

Name des Stoffes	UN Nr.	Klasse, Ziffer und ggf. Kategorie	Typ IIa	Typ IIIa	Typ IV	Zusätzliche Bemerkungen oder Bestimmungen*)
(3)n-Amylamin	1106	IIIa, 5, Kx	+	+		-
Butyraldehyd	1129	IIIa, 1a), Kx	+	+		-
Diisopropyläther	1159	IIIa 1a, Kx	+	+		-
Furfural	1199	IIIa, 4, Kx	+	+		-
Isopropylbenzol	1918	IIIa, 3, Kx	+	+	+	-
Mesityloxid	1229	IIIa, 3, Kx	+	+	+	-
Propionaldehyd	1275	IIIa, 1a, Kx	+	+		-
Methylalkohol	1230	IIIa 5, Kx	+	+		-
Methanol/-Benzin- Gemisch	1203	IIIa, 1a, Kx	+	+		-

***) Zusätzliche Bemerkungen oder Bestimmungen**

- 1) Während des Umschlags müssen die Gaspendelleitungen sowie Über- und Unterdruckventile beheizt werden.
- 2) Jeder Tank muß mit Meßeinrichtungen für Temperatur und Druck ausgerüstet sein.
- 3) Wird die Ladung beheizt, darf die Temperatur den Flammpunkt der Ladung nicht erreichen, höchstens darf sie 80 °C betragen.

- 4) Die Flammendurchschlagsicherungen nach Rn. 131 222 (5) können ausgebaut werden, bei Außentemperaturen, bei denen Kristallisation auftreten kann, müssen sie ausgebaut werden.
- 5) Die Tanks und die Ladung müssen frei von ungelöstem Wasser sein. Kofferdämme dürfen nicht mit Wasser geflutet werden.
- 6) Während der Fahrt und beim Stilliegen müssen die in § 3.14 Nr. 2 und § 3.32 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung genannten zusätzlichen Bezeichnungen (2 blaue Lichter und/oder Kegel) geführt werden. (Die Fußnote 6 ist bei den Stoffen, bei denen in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bereits eine Bezeichnung vorgeschrieben ist, nicht aufgeführt.)
- 7) Zum Messen von bedeutsamen Konzentrationen von aus der Ladung herkommenden toxischen Gasen müssen in Verbindung mit Rn. 141 260 geeignete Geräte einschließlich Prüfröhrchen für den jeweiligen Stoff mitgeführt werden.
- 8) Zum Messen von bedeutsamen Konzentrationen von aus der Ladung herkommenden toxischen Gasen müssen in Verbindung mit Rn. 141 260 geeignete Geräte und Prüfröhrchen mitgeführt werden. Nach dem Erkenntnisstand 1987 waren für den jeweiligen Stoff keine besonderen Prüfröhrchen verfügbar. Für diese Stoffe können aber Prüfröhrchen für andere Stoffe verwendet werden.
- 9) Die Tanks dürfen nur durch sachkundige Personen und/oder dazu zugelassenen Firmen gereinigt und/oder entgast werden auf dazu zugelassenen Stellen.

Wenn das nicht möglich ist, kann nach Rn. 141 307 auch eine Entgasung während der Fahrt erfolgen, wenn eine Gefährdung der Besatzung ausgeschlossen ist und dabei mindestens folgende Vorsorgemaßnahmen getroffen werden:

- Öffnungen von Steuerhaus und Wohnungen müssen geschlossen bleiben. An Deck arbeitende Besatzungsmitglieder müssen geeignete Schutzausrüstungen tragen.
- Im Bereich von Schleusen, in Vorhäfen, unter Brücken und in dicht besiedelten Gebieten darf nicht entgast werden.

- 10) Das ganze Deck im Bereich der Ladung muß mit einer Einrichtung berieselt werden können. Diese Einrichtung muß mit einem Anschluß zur Versorgung von Land aus versehen sein.

Im Bereich der Ladung oberhalb des Decks müssen außerdem drei Wasserentnahmeanschlüsse sowie drei dazu passende, ausreichend lange Schläuche mit Sprühstrahlrohren vorhanden sein.

- 11) Nur zugelassen unter der Voraussetzung, daß die zuständige Behörde Betriebsvorschriften erlassen hat und diese eingehalten werden.

141 122-

141 180

141 181 **Urkunden**

Bei Tankschiffen mit ungereinigten leeren Tanks wird hinsichtlich der erforderlichen Dokumente nach Rn. 6002 (3) der Schiffsführer als Absender angesehen. In diesem Falle

muß das Beförderungspapier folgende Angaben enthalten:
Name des letzten beförderten Stoffes, Klasse, Ziffer und
ggf. Kategorie.

141 182 Zulassungszeugnis

Dem Antrag auf Erteilung des Zulassungszeugnisses ist das
Klassenzeugnis beizufügen. Im Klassenzeugnis muß angege-
ben sein, für welche Stoffe das Schiff geeignet ist. Wenn
jedoch ein vorläufiges Zulassungszeugnis beantragt wird,
genügt die Vorlage eines vorläufigen Klassenzeugnisses.

141 183-

141 199

Abschnitt 2

Bau und Ausrüstung der Schiffe

141 200 Baustoffe

Alle Teile des Schiffes einschließlich Einrichtung und
Ausrüstung, welche mit der Ladung in Berührung kommen
können, müssen aus Baustoffen bestehen, die weder durch
die Ladung angegriffen werden oder eine Zersetzung der
Ladung verursachen noch mit ihr schädliche oder gefährli-
che Verbindungen eingehen können.

141 201-

141 207

141 208 Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung

- 1) Die Tankschiffe müssen unter der Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft für die höchste Klasse gebaut sein.

Die Tankschiffe des Typs IIa müssen mindestens den Vorschriften der Rn. 131 200 bis 131 299 für ein Tankschiff vom Typ II entsprechen.

Die Tankschiffe des Typs IIIa müssen mindestens den Vorschriften der Rn. 131 200 bis 131 299 für ein Tankschiff vom Typ III entsprechen.

- 2) Die Vorschriften der Rn. 131 200 bis 131 299 gelten nur, soweit sie mit den Vorschriften dieses Abschnittes nicht in Widerspruch stehen; Rn. 131 211 (3)b, 131 217 (1), 131 220 (1) und (2), 131 221, 131 225 (3) und (8), 131 235 und 131 241 (3) gelten jedoch nicht.

141 209-

141 210

141 211 Laderäume und Tanks

- 1) Das Schiff muß im Bereich der Ladung (Kofferdämme ausgenommen) als Glatdeck-Doppelhüllenschiff mit Wallgängen, Doppelboden und ohne Trunk ausgeführt sein. Der Abstand zwischen der Seitenwand des Schiffes und der Seitenwand der Tanks muß mindestens 1,00 m betragen. Eine Verringerung dieses Abstandes auf 0,80 m ist zulässig, wenn gegenüber den Dimensionierungsvorschriften nach der Bauvor-

schrift einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft folgende Verstärkungen vorgenommen sind:

- a. Erhöhung der Dicke der Deckstringerplatte auf das 1,25-fache und
- b. Erhöhung der Dicke der Seitenplatten auf das 1,15-fache und
- c. Anordnung eines Längsspantsystems an der Seite des Schiffes, wobei die Spanthöhe 0,15 m nicht unterschreiten darf und die Längsspannten einen Gurtquerschnitt von mindestens $7,0 \text{ cm}^2$ aufweisen müssen.
- d. Die Stringer- oder Längsspanntensysteme sind durch Rahmen ähnlich Bodenträgern mit Erleichterungslöchern in Abständen von höchstens 1,80 m abzufangen.

Bei Bau des Schiffes im Querspanntensystem muß anstelle von c. ein Längsstringersystem angeordnet sein. Der Abstand der Längsstringer voneinander darf nicht größer als 0,8 m sein und die Stringerhöhe 0,15 m bei vollem Anschluß an die Spannten nicht unterschreiten. Der Gurtquerschnitt darf wie unter c. nicht weniger als $7,0 \text{ cm}^2$ betragen.

Werden die Spannten freigeschnitten, so muß die Steghöhe um die Höhe des Spantenausschnittes vergrößert sein.

Die Doppelbodenhöhe muß im Durchschnitt mindestens 0,70 m betragen, jedoch darf sie an keiner Stelle 0,60 m unterschreiten.

Unter den Pumpensämpfen darf die Höhe auf 0,50 m verringert werden, wobei ein Pumpensämpf nicht mehr als $0,25 \text{ m}^3$ Inhalt haben darf.

- 2) Die Schwimmfähigkeit des Schiffes muß für den ungünstigsten Beladungszustand im Leckfall nachgewiesen werden. Hierbei muß für alle Stadien des Vollaufens und für den Endzustand der Flutung der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden. Die Grundwerte der Stabilitätsberechnung - Schiffssleergewicht und Schwerpunktlage - müssen entweder durch einen Krängungsversuch oder eine detaillierte Berechnung ermittelt werden. Bei symmetrischer Flutung gilt der Nachweis als erbracht, wenn jeweils eine positive metazentrische Höhe von mindestens 0,30 m vorhanden ist. Im Endzustand darf die Neigung des Schiffes durch den unsymmetrischen Leckfall nicht mehr als 12° betragen. Die Hebelarmkurve muß über die Gleichgewichtslage hinaus einen Stabilitätsumfang von mindestens 15° in Verbindung mit einem aufrichtenden Hebel von 0,05 m innerhalb dieser Bereiche haben. Die Fläche unter der Hebelkurve darf innerhalb dieses Bereiches nicht kleiner sein als $(0,0065 \text{ m} \times \text{Winkel im Bogenmaß})$.

Stabilitätsnachweis im Leckfall

- 3) Öffnungen, über die unbeschädigte Abteilungen zusätzlich fluten können, müssen wetterdicht verschlossen werden können.

4) Für den Leckfall sind folgende Annahmen zu berücksichtigen:

a) Die Ausdehnung des Schadens an einer Schiffseite beträgt:

- Längsausdehnung: mindestens 0,10 L*) jedoch nicht weniger als 7,50 m,
- Querausdehnung: 0,79 m,
- Senkrechte Ausdehnung: von der Basis aufwärts unbegrenzt.

b) Die Ausdehnung des Schadens am Schiffsboden beträgt:

- Längsausdehnung: mindestens 0,10 L*) jedoch nicht weniger als 7,50 m,
- Querausdehnung: 3,00 m,
- Senkrechte Ausdehnung: von der Basis 0,59 m aufwärts, Sumpf ausgenommen.

c) Alle in den Beschädigungsbereich fallenden Schotte sind als leck anzusehen, das heißt, die Schotteinteilung muß so gewählt sein, daß das Schiff auch nach dem Fluten von zwei direkt hintereinanderliegenden Abteilungen schwimmfähig bleibt.

*) L = Schiffslänge

- Bei einer Bodenbeschädigung sind auch querschiffs nebeneinanderliegende Abteilungen als geflutet anzusehen.
- Die Unterseite von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegluken) muß im Endzustand der Flutung mindestens 0,10 m über der Schwimmbene liegen.
- Die Flutbarkeit von Maschinenräumen ist mit 85 % einzusetzen. Die Flutbarkeit der übrigen Räume und Tanks ist entsprechend der Zweckbestimmung und dem jeweiligen Zustand zu bestimmen.

Für den Hauptmaschinenraum braucht nur die Schwimmfähigkeit für den Ein-Abteilungsstatus nachgewiesen zu werden. (Folglich sind die Maschinenraumendschotte nicht als beschädigt anzusehen).

- 5) Pumpenräume müssen so angeordnet sein, daß sie gut zugänglich sind und die darin enthaltenen Betriebseinrichtungen auch von Personen, die die persönliche Schutzausrüstung tragen, sicher bedient werden können. Sie müssen so gebaut sein, daß Verletzte oder ohnmächtige Personen aus ihnen ohne besondere Schwierigkeiten geborgen werden können, gegebenenfalls mit Hilfe von fest angebrachten Vorrichtungen.
- 6) Wallgänge und Doppelböden dürfen nur zur Ballastaufnahme eingerichtet sein.

- 7) Wallgänge, Doppelböden, Ladetanks und andere begehbare Räume im Bereich der Ladung müssen so angeordnet sein, daß sie angemessen und vollständig gereinigt und untersucht werden können. Zugangsöffnungen müssen so bemessen sein, daß eine Person mit angelegtem Atemgerät ungehindert in den Raum hinein oder heraus gelangen kann. Mindestgröße der Öffnung: $0,36 \text{ m}^2$, kleinste Seitenlänge: $0,50 \text{ m}$. Sie müssen so gebaut sein, daß Verletzte oder ohnmächtige Personen vom Boden des betreffenden Raumes ohne besondere Schwierigkeiten geborgen werden können, gegebenenfalls mit Hilfe von fest angebrachten Vorrichtungen.

141 212 Natürliche und künstliche Lüftung

Wallgänge und Doppelböden im Bereich der Ladung, welche nicht für Ballastzwecke eingerichtet sind, müssen durch Vorrichtungen gelüftet werden können, welche mit einer Flammendurchschlagsicherung versehen sind.

141 213-

141 215

141 216 Maschinenräume

Eingänge und andere Öffnungen von Maschinenräumen müssen mindestens 2 m vom Bereich der Ladung entfernt sein.

141 217 Wohnungen und Betriebsräume

- 1) Wohnungen und Steuerhaus müssen vor dem vordersten oder hinter dem hintersten Kofferdamm liegen.

- 2) Eingänge und zu öffnende Fenster von Aufbauten und Wohnungen sowie andere Öffnungen zu diesen Räumen müssen mindestens 2 m vom Bereich der Ladung entfernt sein. Steuerhaustüren und -fenster dürfen in diesem 2-m-Bereich nur angeordnet sein, wenn keine direkte Verbindung vom Steuerhaus zur Wohnung besteht.

141 218-

141 219

141 220 **Einrichtung der Kofferdämme**

Kofferdämme müssen durch eine Pumpe mit Wasser gefüllt und gelenzt werden können.

141 221 **Sicherheits- und Kontrolleinrichtungen der Tanks**

- 1) Die Tanks müssen versehen sein mit

a. -

b. einem Niveau-Anzeigegerät,

c. einem Niveau-Warngerät, das spätestens bei einer Füllung von 90 % anspricht,

d. einem Grenzwertgeber für die Auslösung der Überlauf-sicherung, der spätestens bei einer Füllung von 97,5 % auslöst,

e. -

f. einer geschlossenen Probeentnahmeeinrichtung und/oder einer Probeentnahmeöffnung mit einem Durchmesser von höchstens 0,30 m mit Flammendurchschlagsicherung,

g. -

- 2) Der Füllungsgrad in Prozenten muß mit einem Fehler von höchstens 0,5 % ermittelt werden können. Er wird bezogen auf den Gesamtinhalt des Tanks einschließlich des Ausdehnungsschachtes. Das Niveau-Anzeigegerät muß von den Bedienungsstellen der Absperrorgane aus für den entsprechenden Tank abgelesen werden können.
- 3) Der Grenzwertgeber hat an Bord einen optischen und akustischen Alarm auszulösen und gleichzeitig einen elektrischen Kontrakt zu betätigen, der in Form eines binären Signals die von der Landanlage übergebene und gespeiste Stromschleife unterbrechen und landseitige Maßnahmen gegen ein Überlaufen einleiten kann.

Der Grenzwertgeber für die Auslösung der Überlaufsicherung muß unabhängig vom Niveau-Warngerät arbeiten.

- 4) Der Grenzwertgeber nach Rn. 141 221 (1) d muß unabhängig sein vom Niveau-Warngerät, darf aber gekoppelt sein mit dem Niveau-Anzeigegerät.

141 222 Öffnungen der Tanks

- 1) Die Austrittsöffnungen der Hochgeschwindigkeitsventile müssen möglichst hoch über Deck angeordnet sein.

Die Hochgeschwindigkeitsventile müssen so eingestellt sein, daß sie während der Reise bei folgenden Drücken ansprechen:

- Typ IIa-Schiff: 3 500 mm Wassersäule,
- Typ IIIa-Schiff: 900 mm Wassersäule.

- 2) Die Hochgeschwindigkeitsventile dürfen klappbar sein, wenn die Funktionsfähigkeit in geklapptem Zustand gewährleistet bleibt.
- 3) Zusätzlich zu den für Typ II-Schiffe in Rn. 131 222 (4)a enthaltenen Bestimmungen muß jeder Tank oder jede Gruppe von Tanks, die mit einer Gassammelleitung verbunden sind, versehen sein mit einer Vorrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Tanks, die mindestens aus einer Flammendurchschlagsicherung und einem Absperrorgan besteht, aus dessen Stellung klar erkennbar sein muß, ob es offen oder geschlossen ist.
- 4) Die Verschlüsse der zur Probeentnahme benutzten Öffnungen müssen so beschaffen sein, daß die Öffnungsdauer möglichst kurz sein kann und der Verschlußdeckel oder das darunterliegende Flammendurchschlagsieb nicht ohne äußere Einwirkung offen bleiben können.

141 223-

141 224

141 225 Pumpen, Lade- und Löschrohrleitungen

- 1) a. Die Lade- und Löschrohrleitungen der Tanks müssen von jeder anderen Rohrleitung des Schiffes unabhängig sein.
- b. Die Lade- und Löschrohrleitungen müssen so angeordnet sein, daß nach dem Laden und Löschen in ihnen enthaltene Flüssigkeit gefahrlos entfernt werden und entweder in die Schiffs- oder in die Landtanks zurückfließen kann.

- c. Die Lade- und Löschrohrleitungen an Deck müssen sich deutlich von den übrigen Rohrleitungen unterscheiden.
- d. Die Lade- und Löschrohrleitungen an Deck - mit Ausnahme der Landanschlüsse - müssen sich mindestens im Abstand von ein Viertel der Schiffsbreite zur Außenhaut befinden.
- 2) Eine Nachlenzmöglichkeit der Tanks muß gegeben sein.
- 3) Wenn für die Ladetanks Tankwaschwasser oder Ballastwasser über das Lade- und Löschesystem geleitet wird, müssen sich die für das Ansaugen notwendigen Anschlüsse innerhalb des Bereichs der Ladung jedoch außerhalb der Tanks befinden.

Die für das Ansaugen des Wassers bestimmte Rohrleitung muß an ihrer Verbindung mit dem Lade- und Löschesystem absperrbar und mit einem Rückschlagventil versehen sein.

Wird die Druckseite eines Tankwaschsystems so eingerichtet, daß ein Ansaugen über diese Leitung niemals erfolgen kann, so können diese Pumpe und auch ihre entsprechenden Anschlüsse außerhalb des Bereichs der Ladung angeordnet sein. Es darf keine feste Verbindung der Leitung zu den Tanks vorhanden sein.

Es muß durch ein federbelastetes Rückschlagventil sichergestellt sein, daß Gase nicht durch das Tankwaschsystem außerhalb des Bereichs der Ladung gelangen können.

- 4) Unter Deck dürfen, mit Ausnahme des Tankinnern und der Pumpenräume, keine Lade- und Löschesleitungen vorhanden sein.
- 5) Die Flanschen und Stopfbuchsen müssen mit einer Spritzschutzvorrichtung versehen sein.

141 235 Lenz- und Ballastleitungen im Bereich der Ladung

- 1) Lenz- und Ballastpumpen für Räume innerhalb des Bereichs der Ladung müssen im Bereich der Ladung aufgestellt sein.
- 2) Wallgänge und Doppelböden dürfen nur zur Ballastaufnahme eingerichtet sein. Sie müssen über Ejektoren oder durch eine unabhängige Einrichtung im Bereich der Ladung gelenzt werden können.
- 3) Das Standrohr und dessen Außenbordanschluß für das Ansaugen von Ballastwasser müssen sich innerhalb des Bereichs der Ladung, jedoch außerhalb der Tanks, befinden.

141 236-

141 239

141 240 Feuerlöcheinrichtungen

Im Bereich der Ladung oberhalb des Decks müssen mindestens drei Wasserentnahmeanschlüsse sowie drei ausreichend lange Schläuche mit Sprühstrahlrohren vorhanden sein. Mindestens zwei nicht vom gleichen Anschlußstutzen ausgehende Wasserstrahlen müssen gleichzeitig jede Stelle des Decks im Bereich der Ladung erreichen können.

Es muß durch ein federbelastetes Rückschlagventil sichergestellt sein, daß Gase nicht durch das Feuerlöschsystem nach außerhalb des Bereichs der Ladung gelangen können.

Es müssen vier Feuerlöscher gemäß Rn. 10 240 vorhanden sein.

141 241 Feuer und nichtelektrisches Licht

Es sind nur elektrische Beleuchtungsgeräte zugelassen.

141 242-

141 259

141 260 Besondere Ausrüstung

- 1) Geeignete Geräte, mit denen jede bedeutsame Konzentration von aus der Ladung herkommenden toxischen Gasen gemessen werden kann sowie eine Gebrauchsanweisung für diese Geräte müssen an Bord sein, sofern dies in Rn. 141 121 (1) für den jeweiligen Stoff gefordert wird. Die Messung muß möglich sein, ohne daß die zu prüfenden Räume betreten werden müssen.

Für Schubverbände oder gekuppelte Zusammenstellungen in Fahrt genügt es jedoch, wenn das Schubboot oder das Schiff, das die gekuppelte Zusammenstellung antreibt, mit einem solchen Gerät ausgerüstet ist.

- 2) Es muß eine geeignete Dusche an einer direkt vom Bereich der Ladung zugänglichen Stelle vorhanden sein.

141 261-

141 299

Abschnitt 3

Allgemeine Betriebsvorschriften

141 300

- 1) Der Schiffsführer muß vom Absender in hinreichender Weise über die Behandlung der Ladung unterrichtet sein.
- 2) Persönliche Schutzausrüstung wie Atemschutz, Augenschutz, Körperschutz für alle an Bord vorkommenden Arbeiten (Umschlag, Probenahme, Tankkontrollen) müssen an Bord bereit

gehalten werden. Soweit in den schriftlichen Weisungen weitere Schutzausrüstung angegeben ist, muß auch diese betriebsbereit mitgeführt werden.

141 301 Zugang zu den Tanks, Kofferdämmen und Laderäumen; Kontrollen

- 1) Die leeren Kofferdämme müssen täglich geprüft werden, um festzustellen, ob das ladungsseitige Schott dicht ist.
- 2) Die Kofferdämme müssen mit Wasser gefüllt werden, wenn ein Entweichen von Ladung festgestellt wird, ausgenommen wenn dies in Rn. 141 121 ausdrücklich verboten ist.
- 3) Pumpenräume müssen täglich auf Leckagen geprüft werden.
- 4) Leere Tanks, Kofferdämme, Wallgänge, Pumpenräume und Doppelböden dürfen nur betreten werden, wenn
 - a. sie keine gefährlichen Gase enthalten und darin kein Sauerstoffmangel besteht
 - oder
 - b. die Person, welche den Raum betritt, ein Atemgerät und andere erforderliche Schutzausrüstung trägt und das Betreten unter der ständigen Aufsicht einer zweiten Person geschieht, für die die gleiche Schutzausrüstung bereit gelegt ist.

141 302-

141 306

141 307 Entgasen leerer Tanks

Abweichend von Rn. 10 407 darf das Entgasen leerer Tanks während der Fahrt mittels geeigneter Lüftungseinrichtungen bei geschlossenen Tanklukendeckeln und Abführung der Gas-Luft-Gemische durch die Flammendurchschlagsicherungen durchgeführt werden, wenn in dem ausgeblasenen Gemisch die Produktkonzentration an der Austrittsstelle weniger als 50 % der unteren Explosionsgrenze beträgt. Dies ist jedoch im Bereich von Schleusen einschließlich ihrer Vorhäfen verboten.

Bem.: siehe auch zusätzliche Bemerkung Nr. 9 von Rn. 141 221.

141 308-

141 310

141 311 Abweichend von Rn. 10 311 ist das Öffnen von Tanklukendeckeln von beladenen Tanks verboten.

141 312-

141 319

141 320 Verwendung von Kofferdämmen und von Laderäumen, die vom Schiffskörper unabhängige Tanks enthalten

Die Kofferdämme dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie nach Rn. 131 211 und 131 225 ausgestattet sind. Sie dürfen nur dann mit Ballastwasser gefüllt werden, wenn die Tanks leer sind.

141 321 Verbindung zwischen Rohrleitungen

- 1) Es ist verboten, zwischen zwei oder mehreren der folgenden Rohrleitungsgruppen Verbindungen herzustellen:
 - a. Rohrleitungen für das Laden und Löschen,
 - b. Rohrleitungen für das Ballasten und Lenzen der Wallgänge und Doppelböden und Kofferdämme,
 - c. Rohrleitungen, die außerhalb des Bereichs der Ladung liegen.
- 2) Absatz 1) gilt nicht für abnehmbare Verbindungen zwischen
 - Rohrleitungen für das Laden und Löschen und Rohrleitungen der Kofferdämme,
 - Rohrleitungen, die außerhalb des Bereichs der Ladung liegen, und Rohrleitungen der Kofferdämme, während die Kofferdämme mit Wasser unter Druck gefüllt werden.

Das Auspumpen der Kofferdämme darf nur mit Hilfe der unter Rn. 131 211 (5) genannten Mittel erfolgen.

141 322 Öffnen von Abschlußvorrichtungen

Die Abschlußvorrichtungen der Lade- und Löschleitungen müssen geschlossen bleiben, solange die Tanks nicht gasfrei sind. Dies gilt nicht für das Laden, Löschen und Entgasen.

141 323-

141 330

141 331 Es ist verboten, Fahrzeuge wie Personenkraftwagen und Boote im Bereich der Ladung mitzuführen.

141 341 Feuer und nichtelektrisches Licht

1) Es ist verboten, Feuer oder nichtelektrische Lichter zu verwenden.

2) Absatz 1) gilt nicht für Feuer in Betriebsräumen außerhalb des Bereiches der Ladung und in den Wohnungen.

141 342 Heizung der Laderäume und Tanks

Rn. 10 342 gilt nicht, wenn eine Erstarrungsgefahr für die Ladung besteht oder wenn wegen der Viskosität der Ladung ein normales Löschen nicht möglich ist; dabei sind die Bemerkungen und Bestimmungen der Rn. 141 121 zu beachten.

141 343-

141 350

141 351 Elektrische Einrichtungen

Es ist verboten, im Bereich der Ladung bewegliche elektrische Leitungen zu verwenden.

Dies gilt nicht für eigensichere Stromkreise und für elektrische Kabel zum Anschluß von Signalleuchten, wenn sich die Steckdose in unmittelbarer Nähe des Signalmastes oder des Anbringungsortes der Leuchte befindet.

141 352-

141 353

141 354 Elektrische Lampen

Es ist verboten, tragbare Lampen im Bereich der Ladung zu verwenden.

Dies gilt nicht für explosionsgeschützte Lampen mit eigener Stromquelle eines von der zuständigen Behörde zugelassenen Typs.

141 355-

141 371

141 372 Beförderung von Personen

Personen unter 14 Jahren dürfen nicht an Bord sein.

141 373-

141 382

141 383 Prüfung und Untersuchungen der Feuerlöschgeräte, Schläuche, elektrischen und sonstigen Einrichtungen

- 1) Feuerlöschgeräte müssen innerhalb eines Jahres einmal untersucht werden.
- 2) Die für das Laden und Löschen benutzten Schläuche müssen innerhalb eines Jahres einmal geprüft werden.
- 3) Die Isolierung der elektrischen Einrichtungen und die Erdung müssen innerhalb von drei Jahren einmal geprüft werden.
- 4) Explosionsgeschützte elektrische Einrichtungen müssen innerhalb von drei Jahren einmal geprüft werden.

- 5) Der Zeitpunkt, die Art und der Umfang der durchgeführten Prüfungen und Untersuchungen nach Absatz 1) bis 4) müssen entweder im Zulassungszeugnis oder auf besonderen Blättern angegeben werden, die an Bord aufzubewahren und von den jeweiligen Prüfern zu unterschreiben sind. Auf den Feuerlöschgeräten angebrachte Prüfnachweise werden anerkannt.
- 6) Meßgeräte nach Rn. 131 260, 141 121 und 141 260 müssen vor ihrem Gebrauch entsprechend ihrer Betriebsanweisung geprüft werden.

141 384-

141 399

Abschnitt 4

Besondere Vorschriften für das Laden, Löschen und Handhaben

141 400

141 401 Begrenzung der beförderten Mengen

Es ist verboten, gefährliche Güter in Versandstücken zu befördern. Dies gilt nicht für die Beförderung von Gütern, die im Zulassungszeugnis aufgeführt sind, bis zu einer Menge von 5 000 kg (insgesamt).

141 402-

141 410

141 411 Unterbringung der Ladung

Versandstücke, deren Beförderung nach Rn. 141 401 nicht verboten ist, müssen auf Deck im Bereich der Ladung untergebracht sein.

141 412 Prüfliste

- 1) Mit dem Laden und Löschen der Tanks darf erst begonnen werden, nachdem eine Prüfliste für das betreffende Umschlagsgut ausgefüllt worden ist und die in dieser Liste enthaltenen Antworten einen sicheren Umschlag erwarten lassen. Die Liste muß in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt und vom Schiffsführer sowie von der für den Umschlag an der Landanlage verantwortlichen Person unterschrieben werden.
- 2) Das Formular der Prüfliste muß dem Muster in Anhang 3 entsprechen.
- 3) Die Liste ist in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache zu drucken.

141 413 Vor dem Laden zu treffende Maßnahmen

- 1) Wenn Rückstände der vorhergehenden Ladung gefährliche Reaktionen mit der vorgesehenen Ladung verursachen können, müssen alle diese Rückstände in ausreichender Weise entfernt werden.
- 2) Tanks, Kofferdämme, Wallgänge und Doppelböden dürfen nur betreten werden, wenn
 - a. sie keine gefährlichen Gase enthalten und darin kein Sauerstoffmangel besteht oder
 - b. die Person, welche den Raum betritt, ein Atemgerät und andere erforderliche Schutzausrüstung trägt und das Betreten unter der ständigen Aufsicht einer zweiten Person geschieht, für die die gleiche Schutzausrüstung bereit gelegt ist.

141 414~

141 416

141 417 Verschluß der Fenster und Türen

- 1) Während des Ladens, Löschens und Entgasens müssen alle Zugänge und Öffnungen von Räumen, die von Deck aus zugänglich sind, geschlossen sein. Die Zugänge und Öffnungen dürfen nur mit Genehmigung des Schiffsführers geöffnet werden.
- 2) Nach dem Laden, Löschen und Entgasen müssen die von Deck aus zugänglichen Räume angemessen gelüftet werden.

141 418-

141 419

141 420 Verwendung von Kofferdämmen

Kofferdämme dürfen zum Zweck der Resteentleerung aus Tanks mit Ballastwasser gefüllt werden.

141 421 Füllung der Tanks

Folgende Füllungsgrade dürfen nicht überschritten werden:

Klasse IVa: 95 %;

Klasse IIIa, Kategorie Kx: 95 %.

141 422 Öffnen von Öffnungen

- 1) Das kurzzeitige Öffnen der Probeentnahmeöffnungen zu Kontrollzwecken der Tanks oder zur Probeentnahme aus den Tanks ist gestattet, nachdem

- das Laden unterbrochen ist und mindestens 10 Minuten vergangen sind,
- die Personen, die die Probeentnahme oder die Kontrolle durchführen, gegen die Einwirkung der Ladung über die Atmungsorgane, die Augen und die Haut geschützt sind,
- die entsprechenden Tanks mittels der in Rn. 141 222 (3) genannten Vorrichtung entspannt worden sind.

Die Öffnungsdauer muß auf die Zeit der Kontrolle oder Probeentnahme beschränkt bleiben. Die Probeentnahmegefäße einschließlich aller Teile dieser Gefäße, wie Seile usw., müssen aus elektrostatisch leitfähigem Material bestehen und beim Probenehmen leitfähig mit dem Schiffskörper verbunden sein.

- 2) Die nach Rn. 141 222 (3) vorgeschriebene Vorrichtung zum gefahrlosen Entspannen der Tanks darf nur benutzt werden, wenn Kontrollzwecke nach Abs. 1) dies erfordern.

141 423

141 424 Gleichzeitiges Laden und Löschen

Während des Ladens und Löschens von Tanks darf nichts anderes geladen oder gelöscht werden. Die örtlich zuständige Behörde kann während des Löschens Ausnahmen zulassen.

141 425 Lade- und Löschrohrleitungen

- 1) Vor dem Herstellen der Verbindung zur Landrohrleitung muß letztere mit dem Schiff elektrisch leitend verbunden werden, sofern die für die Landanlage verantwortliche Person nichts anderes anordnet.

- 2) Das Laden und Löschen sowie das Nachlenzen der Tanks müssen mit der fest eingebauten Rohrleitung des Schiffes ausgeführt werden. Die Metallarmaturen der Verbindungsschläuche zur Landrohrleitung müssen so geerdet werden, daß eine elektrostatische Aufladung verhindert wird.
- 3) Die Lade- und Löschrohrleitungen dürfen nicht durch starre oder biegsame Rohrleitungen über die Kofferdämme hinaus nach vorne oder hinten verlängert werden.
- 4) Die in den Rohrleitungen zurückbleibende Flüssigkeit muß vollständig und gefahrlos entfernt werden können.
- 5) Die beim Beladen austretenden Gas/Luft-Gemische der Stoffe gemäß Rn. 141 121 (1) sind über eine Leitung an Land abzuführen.

141 430 Elektrische Verbindung des Schiffes

Vor dem Laden oder Löschen muß eine elektrisch leitende Verbindung zwischen Schiff und Landanlage hergestellt werden, sofern die für die Landanlage verantwortliche Person nichts anderes anordnet.

Diese Verbindung muß so hergestellt werden, daß Funkenbildung im Bereich der Ladung ausgeschlossen ist.

141 431-

141 440

141 441 Feuer und nichtelektrisches Licht

Während des Ladens, Löschens oder Entgasens darf auf dem Schiff Feuer oder offenes Licht nicht vorhanden sein.

141 442-

141 450

141 451 Elektrische Einrichtungen

Es ist verboten, während des Ladens, Löschens und Entgassens elektrische Einrichtungen zu verwenden.

Dies gilt nicht für Anlagen nach Rn. 131 252 (3) a und b sowie für elektrische Einrichtungen vom Typ bescheinigte Sicherheit.

141 452 Sprühstrahlrohre

Während des Ladens und Löschens müssen auf Deck im Bereich der Ladung drei Wasseranschlüsse mit Schläuchen und Sprühstrahlrohren in Bereitschaft gehalten werden.

141 453-

141 474

141 475 Kunststofftrossen

Während des Ladens und Löschens darf das Schiff nur dann mit Kunststofftrossen festgemacht werden, wenn das Abtreiben des Schiffes z. B. durch Strahlrossen verhindert ist.

141 476-

141 499

Abschnitt 5

Besondere Vorschriften über den Verkehr der Schiffe

141 500-

141 502

141 503 **Festmachen**

Schiffe müssen so festgemacht werden, daß elektrische Leitungen und biegsame Rohrleitungen keinen Zugbeanspruchungen ausgesetzt sind.

141 504 **Stillliegen**

1) Außerhalb der von der örtlich zuständigen Behörde besonders angegebenen Liegeplätze darf beim Stillliegen der Abstand von Ortschaften, Kunstbauten und Lagern für Gas oder entzündbare Flüssigkeiten nicht weniger als 100 m betragen.

2) Die örtlich zuständige Behörde kann jedoch geringere Abstände zulassen oder größere Abstände vorschreiben, als den in Absatz (1) genannten, insbesondere unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der beförderten Güter.

141 505-

141 999"

- p) Die Randnummer "151 341" wird geändert in "151 330", und es wird folgende Randnummer "151 331" eingefügt:

"151 331 **Maschinen**

Auf anderen Tankschiffen als die des Typs V ist es verboten, Fahrzeuge wie Personenkraftwagen und Boote im Bereich der Ladung mitzuführen."

- q) Nach Randnummer 151 331 werden folgende Randnummern eingefügt:

"151 332-

151 341".

Artikel 2

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 14 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

B e g r ü n d u n g

I. Allgemeines

Die Verordnung transformiert vor allem Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum ADNR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de Navigation interieure - ADN - mit dem zusätzlichen Buchstaben "R" für "Rhein") in Bundesrecht.

1. Beschlüsse der ZKR

1.1 Durch die Verordnung wird die Beförderung von 2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-1,4-dioxin (TCDD) in bestimmten Konzentrationen verboten.

Bei dem genannten Produkt handelt es sich nicht um ein übliches Handelsgut, sondern um ein Abfallprodukt mit sehr hoher Giftigkeit. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat 1983 beschlossen, TCDD-haltige Stoffe von der Beförderung auszuschließen. Die Moselkommission hat sich dem Beschluß der ZKR angeschlossen. Die Beschlüsse der ZKR und der Mosel-Kommission sind in Bundesrecht umzusetzen.

Zwischenzeitlich liegen allerdings Erkenntnisse vor, die Beförderung nur ab bestimmten Konzentrationen zu verbieten. Für den innerstaatlichen Verkehr wird daher bis zur Änderung des ADNR (vorgesehen bei Neufassung der Klasse

IVa/6.1) eine vom ADNR abweichende Regelung in Anlehnung an das Recht für den Schienen- und Straßenverkehr getroffen. Die den Bundesminister für Verkehr beratenden Sicherheitsbehörden/-organisationen haben gegen eine solche Regelung keine sicherheitstechnischen Bedenken.

- 1.2 Auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, soll künftig eine Person anwesend sein, die nachweislich über besondere Kenntnisse hinsichtlich des Transports gefährlicher Güter mit Binnenschiffen verfügt. Diese Maßnahme wurde in Anlehnung an die im Straßenverkehr seit 1979 bestehende Schulungspflicht eingeführt.
- 1.3 Die ZKR hat die Einführung eines Meldesystems beschlossen, wonach zuständige Behörden unter bestimmten Voraussetzungen Angaben insbesondere über Art und Menge transportierter gefährlicher Güter verlangen können. Die abgefragten Daten werden gespeichert und stehen bei Zwischenfällen den Unfallhilfsdiensten zur Verfügung. Die Meldepflicht besteht z.Z. nur in den Niederlanden. In der Bundesrepublik Deutschland wird die Einrichtung eines solchen Systems z. Z. geprüft.
- 1.4 Die ZKR hat nach eingehenden Beratungen beschlossen, daß bestimmte gefährliche Güter im Hinblick auf das mit ihnen verbundene Gefahrenpotential (insbesondere giftige Stoffe sowie entzündbare flüssige Stoffe mit giftigen Eigenschaften (Kategorie Kx)) in Binnentankschiffen nur befördert werden dürfen, wenn der Tank unabhängig von der Schiffsaußenwand und grundsätzlich mindestens 100 cm von dieser entfernt innerhalb des Schiffes untergebracht ist.

1.5 Die ZKR hat beschlossen, daß Fahrzeuge (Boote mit Maschinenanlagen und Pkw) im Bereich der Ladung nur auf Schiffen des Typs V mitgeführt werden dürfen. Auf anderen Schiffstypen, die vornehmlich gefährlichere Güter befördern, wird das Mitführen im Bereich der Ladung verboten.

1.6 Die ZKR hat beschlossen, daß die Vorschriften für die seit Jahren vorgeschriebene - aber aufgrund von Ausnahmeregelungen ausgesetzte - Überfüllsicherung präzisiert werden. Durch diese Präzisierung werden die Vorschriften für das Umladen harmonisiert, so daß die bisherigen technischen Schwierigkeiten beseitigt sind.

2. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Verordnung nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Auswirkungen auf das Preisgefüge ergeben sich nicht.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

In Nummer 1 handelt es sich um Klarstellungen des Verordnungstextes bezüglich des Geltungsbereichs der Verordnung im Land Berlin.

Neu eingefügt wird die Vorschrift des § 1 Abs. 5: Hiernach gilt auf den Bundeswasserstraßen außerhalb des Rheins anstelle der Rheinschifferpatentverordnung die Binnenschifferpatentverordnung.

Durch Nummer 2 wird die Zuständigkeiten der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen für die Ausstellung von Bescheinigungen für Sachkundige und die Zuständigkeit der WSD Südwest für die Anerkennung von Lehrgängen für die Grund- und Fortbildungsschulung festgelegt.

Ferner wird festgelegt, daß der Bundesminister für Verkehr zuständig ist für die Bekanntmachung von Betriebsvorschriften nach Fußnote 11) der Randnummer 141 121 Abs. 1 für den Stoff Acrylnitril. Eine Bekanntmachung der Betriebsvorschriften erfolgt im Verkehrsblatt.

Weitere Zuständigkeiten wurden für bestimmte Bau- und Betriebsvorschriften für das sog. "Doppelhüllenschiff" in Anlehnung an die bestehenden Vorschriften der Tankschiffe festgelegt.

Durch Nummer 3 wird die Vorschrift des § 4 über Erleichterungen wesentlich umgestaltet.

Durch § 4 Abs. 2 wird abweichend von den Vorschriften in der Bemerkung nach den Ziffern 21 und 23 in der Randnummer 2401 des ADNR zugelassen, daß 2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-1,4-dioxin (TCDD) unter den Voraussetzungen der Gefahrgutverordnung Eisenbahn und Straße befördert werden darf; vgl. hierzu Rn. 2002 Abs. 12a und Rn. 2601 Ziffer 17 der Gefahrgutverordnung Straße sowie Rn. 3 Abs. 5 und Rn. 601 Ziffer 17 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn.

Die übrigen Änderungen in § 4 sind auf die Ergebnisse von Beratungen im Gefahrgut-Verkehrs-Beirat zurückzuführen, der sich für eine verbesserte Verzahnung der Vorschriften für die verschiedenen Verkehrsträger ausgesprochen hat.

Durch den neu gefaßten Absatz 3 des § 4 werden künftig für den innerstaatlichen Verkehr auch Versandstücke zugelassen, die den Vorschriften für den Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr entsprechen. Die seerechtlichen Verpackungen waren schon bislang zugelassen; insoweit entfällt allerdings künftig die Beschränkung dieser Verpackungen auf den Zu- und Ablauf nach und von den Seehäfen.

Eine wichtige Neuerung bringen auch die Absätze 4 bis 9:

Die innerstaatliche Regelung läßt künftig die Beförderung mit Binnenschiffen auch für folgende Bereiche im Zu- und Ablauf nach und von den Seehäfen zu: Beförderung von gefährlichen Gütern, die zwar nach den Seeverkehrsvorschriften, nicht aber nach der Gefahrgutverordnung-Binnenschiffahrt transportiert werden dürfen.

Im Zu- und Ablaufverkehr ist - bei unterschiedlicher Klassifizierung - künftig unter bestimmten Voraussetzungen auch eine Klassifizierung gefährlicher Güter nach den Seeverkehrsvorschriften zulässig.

§ 4 Abs. 4 bis 9 eröffnen den Betroffenen zusätzliche Möglichkeiten zur Durchführung der Beförderung. Unbenommen bleibt die Möglichkeit für die Betroffenen, nach den Vorschriften für den Binnenschiffsverkehr zu verfahren, z. B. also im Falle unterschiedlicher Klassifizierung an der Nahtstelle im Seehafen umzuklassifizieren.

In Nummer 5 werden die Pflichten des Eigentümers und Schiffsführers erweitert; sie haben dafür zu sorgen, daß sich unter den Voraussetzungen der Randnummer 10 170 ein Sachkundiger an Bord befindet, wobei der Schiffsführer selbst Sachkundiger sein kann. Durch Nummer 6 Buchstaben b) und d) werden die Bußgeldvorschriften entsprechend ergänzt. Die Änderungen nach Nummer 6 Buchstaben a) und c) sind Folgeänderungen der Erweiterung des Anwendungsbereichs von § 4.

In Nummer 7 wird eine redaktionelle Bereinigung der Übergangsvorschriften des § 9 vorgenommen; die Übergangsvorschriften, die zwischenzeitlich außer Kraft getreten sind, wurden aus Gründen der besseren Übersicht herausgenommen.

Übergangsvorschriften wurden neu aufgenommen für das Mitführen der Bescheinigung nach Randnummer 10 170 (2) ADNR. Für Schiffsführer, die in der Zeit vom 1. April 1984 bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung entsprechend der im Verkehrsblatt bekanntgemachten Richtlinien für die

- Fachprüfung ADNR
- Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR
- Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR

gemäß Randnummer 10 170 des ADNR vom 3. Mai 1986 (VkB1. 1986, S. 250) über den Transport gefährlicher Güter geschult worden sind, ist es gerechtfertigt, diese Schulung nachträglich anzuerkennen. In diesen Fällen kann eine Bescheinigung mit Gültigkeitsdauer bis zum 31. März 1990 ausgestellt werden.

Die Anforderungen an Grenzwertgeber wurden neu festgelegt, nachdem nunmehr in der Bundesrepublik Deutschland durch Ergänzung der Technischen Regeln für brennbare Flüssigkeiten - TRbF 111 f - (s. Bundesarbeitsblatt 1/1988 S. 38 ff) festgelegt wurde, daß die Landanlagen bis 1991 ausgerüstet sein müssen. In Anlehnung an diese Übergangsvorschrift wurde von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt festgelegt, daß Tankschiffe mit Erneuerung des Zulassungszeugnisses den neuen Grenzwertgeber installiert haben müssen.

Slop- und Restetanks sind vielfach schon an Bord von Schiffen installiert, ohne bestimmten Bauvorschriften zu entsprechen. Diese bereits installierten Tanks dürfen verwendet werden und brauchen erst mit Erneuerung des Zulassungszeugnisses den Vorschriften in der neuen Randnummer 131 226 entsprechen. Hier handelt es sich um die Umsetzung von Beschlüssen der ZKR.

Für Tankschiffe, die am 31. Dezember 1986 aufgrund von Sondergenehmigungen gemäß Artikel 4 ADN sowie Sonderregelungen gemäß Artikel 3 ADN bestimmte gefährliche Güter befördert haben, wurden in § 9 Übergangsvorschriften aufgenommen, aufgrund derer sie während einer Übergangszeit noch nach den bisherigen Bauvorschriften weiter befördern können. Die Vorschriften in Abschnitt I "Allgemeines", Abschnitt 3 "Allgemeine Betriebsvorschriften", Abschnitt 4 "Besondere Vorschriften für das Laden, Löschen und Handhaben" und Abschnitt 5 "Besondere Vorschriften über den Verkehr der Schiffe" der neuen Bestimmungen sind einzuhalten.

Zu den Übergangsvorschriften im einzelnen:

Zu § 9 Abs. 5

Benzol und Pyrolysebenzin darf bis zum 30. September 1997 weiterhin in Tankschiffen der Typen II oder III sowie in Tankschiffen des Types IIIa befördert werden. Bei den weniger gefährlicheren entzündbaren Stoffen, die aber mehr als 10 % Benzol und weniger als 50 % Benzol enthalten, wurde die Übergangsvorschrift auf den 30. September 2002 festgelegt.

Die langen Übergangsvorschriften sind erforderlich, weil Benzol und benzolhaltige Stoffe einen hohen Anteil an den Beförderungsaufkommen haben und ein kurzfristiges Umstellen auf die Beförderung nur in "Doppelhüllenschiffen" die Wirtschaft vor nahezu unlösbare Probleme stellen würde.

Zu § 9 Abs. 6

1,2-Dichloräthen (Äthylenchlorid) darf bis zum 30. September 1992 und Äthylacrylat darf bis zum 30. September 1997 weiterhin in Tankschiffen der Typen II oder III befördert werden, außerdem übergangsweise auch in Tankschiffen des Typs IIIa.

Zu § 9 Abs. 7 - erster Anstrich

Hier handelt es sich um Stoffe, für die aufgrund des höheren Gefahrenpotentials restriktivere Übergangsregelungen erforderlich sind.

Für Chloroform, Methylenchlorid, Tetrachlorkohlenstoff und Pyridin ist nunmehr ein Tankschiff in "Doppelhüllenbauweise" des Typs II a vorgeschrieben. Übergangsweise bis zum 30. September 1992 dürfen diese Stoffe auch noch in Tankschiffen des Typs III a (ebenfalls "Doppelhüllenbauweise" - aber niedriger Prüfdruck der Tanks) befördert werden. Außerdem ist eine Beförderung in den Tankschiffen zugelassen, die aufgrund einer Sondergenehmigung diese Stoffe befördern durften (Erteilung der Sondergenehmigung vor dem 31. Dezember 1986). Schiffe, die unter diese Übergangsregelung fallen, wurden der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gemeldet und werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben.

Zu § 9 Abs. 7 - zweiter Anstrich

Die Beförderung von Tetrachloräthylen, 1,1,1,2-Tetrachloräthan und Trichloräthylen ist in Tankschiffen bis zum 30. September 1992 zugelassen, die aufgrund einer Sondergenehmigung diese Stoffe befördern durften (Erteilung der Sondergenehmigung vor dem 31. Dezember 1986). Schiffe, die unter diese Übergangsregelung fallen, wurden der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gemeldet und werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben.

Zu § 9 Abs. 8

Am 31. Dezember 1986 (Stichtag) waren eine Reihe von Tankschiffen in "Doppelhüllenbauweise" bereits im Verkehr, obwohl es im ADNR Bauvorschriften für diese Schiffe noch nicht gab. Diese Schiffe erfüllen in der Regel nicht alle neuen Bau- und Ausrüstungsvorschriften des Abschnitts 2. Die Beförderung bestimmter Stoffe erfolgte aufgrund von Sondergenehmigungen, die von den Rheinanliegerstaaten erteilt worden waren. Es ist vom Standpunkt der Sicherheit gerechtfertigt, daß in diesen Schiffen auch weiterhin (zeitlich unbegrenzt) die Stoffe befördert werden dürfen, die aufgrund einer Sondergenehmigung darin befördert werden durften (Erteilung einer Sondergenehmigung vor dem 31. Dezember 1986). Schiffe, die unter diese Übergangsregelung fallen, wurden der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gemeldet und werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben.

Es soll so schnell wie möglich erreicht werden, daß die Binnenschifffahrt Schiffe in "Doppelhüllenbauweise" der Typen IIa und IIIa in Betrieb nimmt. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat deshalb beschlossen, daß in "alten" Schiffen der "Doppelhüllenbauweise" keine "neuen" Stoffe befördert werden dürfen. Es bleibt den Schiffseignern aber unbenommen, die Schiffe so umzurüsten, daß sie die neuen Vorschriften der Typen IIa oder IIIa erfüllen.

Durch Nummer 8 (Änderung der Anlage 1 - Anlage A -) wird die Beförderung von "2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-1,4-dioxin (TCDD)" im Hinblick auf seine hohe Toxizität nach dem ADNR verboten. Das schließt nicht aus, daß die zuständigen Behörden im Bedarfsfall eine Sondergenehmigung gemäß Artikel 4 ADNR erteilen, damit notwendige Transporte unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsauflagen durchgeführt werden können. Siehe hierzu auch die Ausführungen zu Artikel 1 Nummer 3, letzter Absatz.

In Nummer 9 Buchstabe a) handelt es sich um eine redaktionelle Änderung auf Grund der Einführung der Schiffstypen II a und III a.

In Nummer 9 Buchstabe b) (Änderung der Anlage 1 - Anlage B -) wird im Interesse der Erhöhung der Sicherheit die besondere Schulungspflicht der Schiffsführer, die gefährliche Güter ab bestimmten Mengen befördern, eingeführt. Anstelle des Schiffsführers kann auch ein an Bord befindlicher Dritter das Erfordernis der Sachkunde erfüllen.

Schiffsführer oder Sachkundige müssen die besonderen Kenntnisse durch Ablegung einer "Fachprüfung ADNR" nachweisen. Die Fachprüfung ADNR erfolgt auf der Grundlage eines von der ZKR empfohlenen Fragenkataloges. Schiffsführer, die ihre Rheinschifferpatentprüfung oder Binnenschifferpatentprüfung bereits abgelegt haben, brauchen nur nachgeschult zu werden.

Nach 5 Jahren ist eine Wiederholungs- und Fortbildungsschulung vorgesehen.

Die Einführung der Schulungspflicht erfolgt in Umsetzung eines Beschlusses der ZKR.

Durch Nummer 9 Buchstabe c) wird - in Umsetzung eines Beschlusses der ZKR - eine Meldepflicht für Schiffe eingeführt, die bestimmte Mengen gefährlicher Güter befördern. Die Angaben sind einer Meldestelle mitzuteilen und werden dort gespeichert. Bei Unfällen oder Zwischenfällen können die Unfallhilfsdienste die erforderlichen Angaben abfragen. Das System wird zunächst in den Niederlanden erprobt. Z. Z. wird geprüft, ob das Meldesystem aufrechterhalten bzw. auch auf die anderen Staaten ausgedehnt wird, die zunächst ihre derzeitigen Informationssysteme beibehalten.

In Nummer 9 Buchstaben f, g und h werden - ebenfalls in Umsetzung eines ZKR-Beschlusses - neue Vorschriften für das Probenehmen aufgenommen, die zu mehr Sicherheit führen sollen. Die neuen Vorschriften sind als Konsequenzen eines schweren Unfalls, der sich 1986 in Mannheim beim Probenehmen ereignet hat, anzusehen.

In Nummer 9 Buchstabe i) werden - ebenfalls in Umsetzung eines ZKR-Beschlusses - neue Vorschriften für Slop- und Restetanks eingeführt. Aus Gründen der Sicherheit werden bestimmte Mindestanforderungen gestellt, so daß Slop- und Ladungsreste bis zur bestimmungsgemäßen Abgabe an Landanlagen gefahrlos mitgeführt werden können. Sie gelten während des Mitführens noch als "gefährliche Güter" im Sinne des ADNR. Ergänzende Betriebsvorschriften sollen mit der z. Z. vorbereiteten allgemeinen Revision des ADNR eingeführt werden.

In Nummer 9 Buchstabe m) wird das Mitführen von Fahrzeugen, wie Pkw und Booten mit Maschinenanlagen, aus Sicherheitsgründen im Bereich der Ladung verboten, ausgenommen auf Schiffen des Typs V. Die Neuregelung ist auf einen Beschluß der ZKR zurückzuführen.

In Nummer 9 Buchstabe o) wird ein neuer Schiffstyp zur Beförderung bestimmter toxischer oder entzündbarer flüssiger Stoffe der Kategorie Kx (das sind Stoffe mit einem Flammpunkt unter 21 °C, einer Zündtemperatur unter 200 °C und einem Explosionsbereich von mehr als 15 Vol.-% oder mit giftigen Eigenschaften) eingeführt. Die Mehrzahl der in Randnummer 141 121 genannten Stoffe durfte bisher aufgrund von Sondergenehmigungen befördert werden (s. auch Nummer 7 - Übergangsvorschriften).

Der neue Schiffstyp (sog. "Doppelhüllenschiff") bringt dadurch mehr Sicherheit, daß die Tanks sich innerhalb des Schiffes befinden und einen Abstand von 100 cm zur Schiffsaußenwand haben müssen. Bei Havarien ist somit der Tank zusätzlich durch die Außenhaut des Schiffes geschützt. Der Ab-

stand kann von 100 cm auf 80 cm verringert werden, wenn bestimmte konstruktive Maßnahmen getroffen werden. In Randnummer 141 211 werden die Bedingungen für die Reduzierung aufgeführt. Hinsichtlich des Stoffes Acrylnitril sind Besonderheiten zu berücksichtigen; er darf nur befördert werden, wenn die von der zuständigen Behörde festgelegten Betriebsvorschriften beachtet werden.

In dem neuen Schiffstyp dürfen auch andere als die in Randnummer 141 121 (1) genannten Stoffe befördert werden. Für diese Stoffe gelten abweichend von der bisherigen Systematik des ADN die Betriebsvorschriften des Schiffstyps, in dem sie normalerweise befördert werden.

Mit den neu eingefügten Vorschriften für das Doppelhüllenschiff wird ebenfalls ein Beschluß der ZKR umgesetzt.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

In Artikel 3 wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten bestimmt. Die Vorschriften treten am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft.

10.03.89

Beschluß

des Bundesrates

zur

Siebenten Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung-Bin-
nenschiffahrt

Der Bundesrat hat in seiner 598. Sitzung am 10. März 1989
beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
/ Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden
Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n

zur

**Siebenten Verordnung zur Änderung der
Gefahrgutverordnung-Binnenschifffahrt**

1. Eingangsformel

In der Eingangsformel sind

- a) die Angabe "**§ 4 Abs. 1**" durch die Angabe "**§ 5 Abs. 2 Satz 1**" zu ersetzen und
- b) nach dem Wort "**Sachverständigen**" die Worte "**gemäß § 4 Abs. 1 des Gesetzes**" einzufügen.

(noch Ziffer 1)

Begründung:

Zu a): Notwendige Ergänzung im Hinblick darauf, daß durch Artikel 1 Nr. 2 in § 3 Abs. 1 Behördenzuständigkeiten im Bereich der bundeseigenen Verwaltung geregelt werden sollen.

Zu b): Klarstellung, daß § 4 Abs. 1 des Gesetzes keine Ermächtigungsvorschrift ist, sondern die Anhörung von Sachverständigen vor dem Erlaß einer Verordnung vorschreibt.

2. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b sind in Rn. 141 121 (1) die Worte
"Wasser- und Schifffahrtsdirektionen"
durch die Worte
"in Häfen: Hafenbehörde
außerhalb von Häfen: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen"
zu ersetzen.

Begründung:

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Landes sind in den Häfen unzuständig.

3. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4 Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 Abs. 2 zu streichen.

Begründung:

Aufgrund seiner extrem hohen Toxizität ist 2, 3, 7, 8-TCDD auch weiterhin von der Beförderung auf Wasserstraßen auszuschließen.

4. Artikel 1 Nr. 7 (§ 9 Nr. 2 Satz 2)

In Artikel 1 Nr. 7 sind in § 9 Nr. 2 Satz 2 nach dem Wort
"Rheinschifferpatentverordnung"
die Worte
"oder Binnenschifferpatentverordnung"
einzufügen.

Begründung:

Schiffsführer, die nicht auf dem Rhein fahren, sind nur im Besitz eines Befähigungsscheines nach der Binnenschifferpatentverordnung. Sie fallen aber auch unter die vorgesehene Schulungspflicht und müssen somit besonders erwähnt werden.

5. Artikel 1 Nr. 7 (§ 9 Nr. 2)

In Artikel 1 Nr. 7 § 9 Nr. 2

a) sind in Satz 2 die Worte

"mit Gültigkeit bis zum 31. März 1990"
zu streichen;

b) ist folgender Satz anzufügen:

"Als Gültigkeitsdauer ist einzutragen:

- Für Schulungen, die in der Zeit vom 1. April 1984 bis 31. März 1986 durchgeführt wurden: 31. März 1990;
- für Schulungen, die in der Zeit vom 1. April 1986 bis 31. März 1989 durchgeführt wurden: Zeitpunkt, der fünf Jahre nach der erfolgten Schulung liegt."

Begründung:

Schulungen für die Schiffsführer werden aufgrund der im Verkehrsblatt bekanntgemachten

"Richtlinie für die

- Fachprüfung ADNR,
 - Erteilung der Bescheinigung über besondere Kenntnisse des ADNR,
 - Anerkennung von Lehrgängen für den Erwerb der besonderen Kenntnisse des ADNR
- gemäß Randnummer (Rn.) 10 170 des ADNR - RB 001 -"

seit Jahren durchgeführt. Die Richtlinie RB 001 enthält bereits die obengenannte Formulierung; sie ist daher in die Verordnung zu übertragen. Die Betroffenen haben sich bereits auf die Übergangsregelung eingestellt und konnten davon ausgehen, daß in der Richtlinie und in der Verordnung gleiche Übergangsvorschriften enthalten sein werden.

6. Abschnitt 1, Rn. 141 121 Abs. 3

In Abschnitt 1 sind in Rn. 141 121 Abs. 3

a) in der Spaltenüberschrift

aa) die Worte

"Typ II a"

durch die Worte

"Typ II a/III a"

und

bb) die Worte

"Typ III a"

durch die Worte

"Typ II/III "

zu ersetzen;

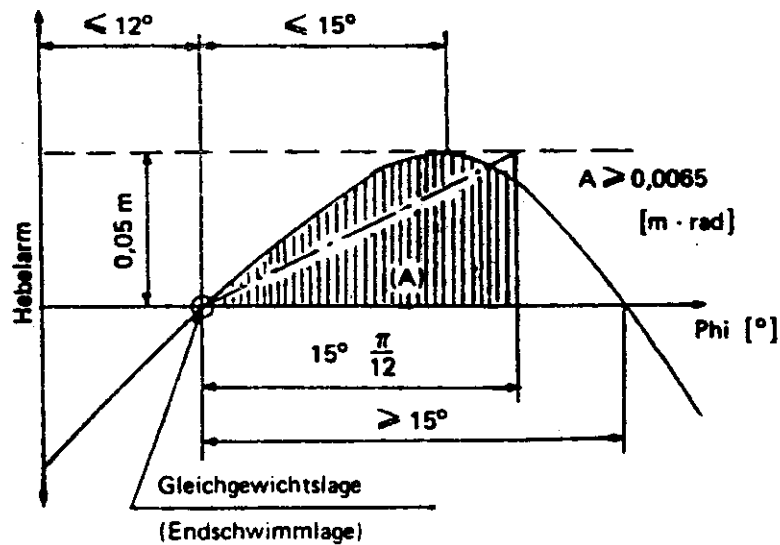
b) in der Spalte "Zusätzliche Bemerkungen ..." bei den Stoffen Butyraldehyd, Isopropylbenzol und Methylalkohol jeweils die Fußnoten "7), 8)" einzufügen.

Begründung:

Übernahme des Textes der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

7. Artikel 1, Rn. 141 211 Abs. 2

In Artikel 1, Rn. 141 211 ist in Absatz 2 unterhalb der Worte
"Stabilitätsnachweis im Leckfall"
folgendes Schaubild einzufügen:



Begründung:

Herstellung der Übereinstimmung mit dem Text der
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.