



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(21. Tagung, Genf, 27. bis 31. August 2012)  
Punkt 8 zur vorläufigen Tagesordnung)  
**Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten**

## **Empfehlung zum Typ I-Tanker Baunummer 1401**

### **Vorgelegt von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Das Sekretariat übermittelt zur Information anliegend eine von der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung nach § 2.19 RheinSchUO ausgesprochene Empfehlung.

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 2/2012**  
**vom 24. Februar 2012**

TYP I-TANKER 1401

Das Motortankschiff "Typ I-Tanker" (Baunummer. 1401 der Schiffswerft Peters in Kampen, einheitliche europäische Schiffsnummer wird noch ermittelt) wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks erfüllen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13458-2 : 2002. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben.
6. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
7. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
8. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
9. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

10. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
11. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
  - a) Systemausfall;
  - b) Leckage;
  - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
  - d) Druckdaten;
  - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
  - f) Betriebsdaten;
  - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 68 rev. 3 zu entnehmen.)

**Anlagen** (in einem Dokument):

- Anlage 1: Bericht Nr. ROT/11.M.0090 Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (in Englisch)
- Anlage 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009)
- Anlage 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas
- Anlage 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb
- Anlage 5: Allgemeine Informationen zum Flüssigerdgassystem an Bord des I-TANKER 1401

**Annexes are located on website under  
and**

**RV 2012 DE rv12\_17de\_2  
RVG 2012 DE rvg12\_38de\_2  
JWG 2012 DE jwg12\_36de\_2**

**Les annexes sont enregistrées sur le site sous  
et**

**RV 2012 DE rv12\_17de\_2  
RVG 2012 DE rvg12\_38de\_2  
JWG 2012 DE jwg12\_36de\_2**

**Die Anlagen stehen auf der Website unter  
und**

**RV 2012 DE rv12\_17de\_2  
RVG 2012 DE rvg12\_38de\_2  
JWG 2012 DE jwg12\_36de\_2**

**De bijlagen staan op de website onder  
en**

**RV 2012 DE rv12\_17de\_2  
RVG 2012 DE rvg12\_38de\_2  
JWG 2012 DE jwg12\_36de\_2**

\*\*\*