

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



CCNR-ZKR/ADN/26
Allgemeine Verteilung
17. Februar 2014
Or. ENGLISCH

VERWALTUNGS-AUSSCHUSS DES EUROPÄISCHEN
ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
(ADN)

(12. Tagung, Genf, 31. Januar 2014)

PROTOKOLL DER ZÖLFTEN SITZUNG DES VERWALTUNGS-AUSSCHUSSES DES
EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG VON
GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN*

* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/ADN/26 verteilt.

Inhalt

	<i>Absätze</i>	<i>Seite</i>
I. Teilnehmer	1-3	3
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)	4	3
III. Wahl des Büros für 2014 (TOP 2).....	5	3
IV. Stand des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 3).....	6	3
V. Fragen betreffend die Umsetzung des ADN (TOP 4)	7-12	3
A. Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften	7-8	3
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten	9-10	4
C. Verschiedene Mitteilungen	11	4
D. Sonstige Fragen	12	4
VI. Arbeiten des Sicherheitsausschusses (TOP 5).....	13-16	4
VII. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 6).....	17	5
VIII. Verschiedenes (TOP 7)	18	5
IX. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 8)	19	5
Anlagen		
I. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs <i>Chemgas 851</i>		6
II. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs <i>Chemgas 852</i>		7
III. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des von Kooiman Marine zu bauenden Schubschiffes (Nr. 204)		8
IV. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Tankschiffes <i>Damen River Tanker 1145 Eco liner 949</i>		9
V. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Tankschiffes <i>Damen River Tanker 1145 Eco liner 951</i>		10

I. Teilnehmer

1. Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die Internationale Beförderung von Gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) hielt am 31. Januar 2014 in Genf seine zwölfte Sitzung ab. Vertreter folgender Vertragsparteien nahmen an dieser Sitzung teil: Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Slowakei und Ukraine.

2. Der Verwaltungsausschuss stellte fest, dass die für die Beschlussfähigkeit erforderliche Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Vertragsparteien erreicht sei.

3. Gemäß Artikel 17 Absatz 2 des ADN und einer Entscheidung des Ausschusses (ECE/ADN/2, Abs. 8) wohnten der Sitzung auch Vertreter der Europäischen Union und Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) als Beobachter bei.

II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)

Dokumente: ECE/ADN/25 und Add.1

4. Der Verwaltungsausschuss genehmigte die vom Sekretariat vorbereitete Tagesordnung.

III. Wahl des Büros für 2014 (TOP 2)

5. Auf Vorschlag des Vertreters der Niederlande wurden Herr H. Rein (Deutschland) und Herr B. Birkhuber (Österreich) zum Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Vorsitzenden für die Sitzungsperiode 2014 gewählt.

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

6. Der Verwaltungsausschuss stellte fest, dass die Anzahl der ADN-Vertragsparteien weiterhin siebzehn beträgt: Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Slowakei, Tschechische Republik, Ukraine und Ungarn.

V. Fragen betreffend die Umsetzung des ADN (TOP 4)

A. Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften

7. Der Verwaltungsausschuss wurde darüber informiert, dass am 28. und 29. November 2013 in Mainz eine Sitzung eines Sachverständigenausschusses stattgefunden hat, um den Antrag es Registro Italiano Navale (RINA) auf Anerkennung als empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaft zu prüfen, und dass RINA gebeten wurde, vor einer abschließenden Entscheidung weitere Unterlagen vorzulegen.

8. Der Ausschuss stellte fest, dass seit seiner letzten Sitzung keine neuen Anerkennungen von Klassifikationsgesellschaften durch Vertragsparteien erfolgt seien. Die Liste der empfohlenen und anerkannten Klassifikationsgesellschaften ist auf der Website des Sekretariats abrufbar (www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html).

B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten

9. Der Verwaltungsausschuss billigte die Empfehlung des Sicherheitsausschusses (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50, Abs. 6, 7 und 9), mit der die zuständige Behörde der Niederlande ermächtigt wird, gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 für die Tankschiffe *Chemgas 851* und *Chemgas 852*, ein von Kooiman Marine zu bauendes Schubschiff und die *Damen River Tanker 1145 Eco liners 949 und 951* zeitweilige Abweichungen zu bewilligen, die diesen die versuchsweise Nutzung von LNG als Treibstoff für die Beförderung gefährlicher Güter gestatten (siehe Anlagen I bis V).

10. Es wurde daran erinnert, dass der Wortlaut und Stand der Ausnahmegenehmigungen, Sondervereinbarungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten sowie der Wortlaut der Mitteilungen auf der Website des Sekretariats (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>) abgerufen werden können.

C. Verschiedene Mitteilungen

11. Der Ausschuss forderte die Länder auf, die Kontaktdaten ihrer zuständigen Behörden zu überprüfen und gegebenenfalls (soweit noch nicht geschehen) anhand der empfohlenen Liste gemäß Unterabschnitt 1.15.2.4 der dem ADN beigefügten Verordnung Klassifikationsgesellschaften anzuerkennen.

D. Sonstige Fragen

12. Unter diesem Punkt wurden keine weiteren Fragen behandelt.

VI. Arbeiten des Sicherheitsausschusses (TOP 5)

13. Der Ausschuss nahm die Arbeiten des Sicherheitsausschusses anhand des Protokolls über dessen vierundzwanzigste Sitzung vom 27. bis 31. Januar 2014 in Genf zur Kenntnis (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50). Der Sicherheitsausschuss hatte alle Änderungen an der dem ADN beigefügten Verordnung, die er in seinen Sitzungen 2012 und 2013 im Hinblick auf ein Inkrafttreten am 1. Januar 2015 vorgeschlagen hatte, anhand des konsolidierten Dokuments ECE/ADN/2014/1 überprüft und teilweise geändert. Er hatte ferner neue Änderungen sowie Korrekturen für das ADN 2013 vorgeschlagen. Der Ausschuss nahm alle diese Änderungen, wie in Anlage I des Protokolls des Sicherheitsausschusses aufgeführt, sowie auch die in den Anlagen II und III aufgeführten Korrekturen an.

14. Der Ausschuss forderte das Sekretariat auf, eine konsolidierte Liste aller vorgeschlagenen Änderungen zu erstellen, die er im Hinblick auf ein Inkrafttreten am 1. Januar 2015 angenommen hat, damit diese zum Gegenstand eines offiziellen Vorschlags zur Änderung des ADN nach dem in Artikel 20 geregelten Verfahren gemacht werden können. Die Notifizierung sollte spätestens am 1. Juli 2014 erfolgen und den geplanten Inkrafttretungszeitpunkt (1. Januar 2015) beinhalten.

15. Der Ausschuss forderte das Sekretariat ferner auf, den konsolidierten Text des ADN in der zum 1. Januar 2015 geänderten Fassung bereits vor dem 1. Januar 2015 als UN-Publikation bereitzustellen, damit die Länder sich auf die Umsetzung der neuen Bestimmungen vorbereiten können.

16. Der Ausschuss nahm eine revidierte Fassung der vom Sicherheitsausschuss vorgeschlagenen Kontrolllistenmuster für Trockengüter- und Tankschiffe an und ersuchte das Sekretariat, auf der Website die entsprechende Korrektur vorzunehmen (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50, Abs. 66 and Anlage V).

VII. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 6)

17. Der Ausschuss beschloss, seine nächste Sitzung am 29. August 2014 ab 12.00 abzuhalten.

VIII. Verschiedenes (TOP 7)

18. Dem Ausschuss lagen zu diesem Punkt keine Fragen zur Behandlung vor.

IX. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 8)

19. Der Verwaltungsausschuss billigte das Protokoll über seine zwölfte Sitzung auf der Grundlage eines Sekretariatsentwurfs, der den Delegationen nach der Sitzung zur Genehmigung per E-Mail zugestellt wurde.

Anlage I

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs *Chemgas 851*

Abweichung Nr. 1/2014 vom 31. Januar 2014

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *Chemgas 851* (amtliche ID-Nummer 55679 und Registernummer BV 24521F) als Typ-G-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, zu Versuchszwecken ein Zulassungszeugnis für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für die Antriebsanlage auszustellen.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 der dem ADN beigefügten Verordnung ist für dieses Fahrzeug bis 30. Juni 2017 eine Abweichung von den Anforderungen der Absätze 7.2.3.31.1 und 9.3.2.31.1 zulässig. Der Verwaltungsausschuss hat entschieden, dass die Nutzung von LNG hinreichend sicher ist, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Schiff besitzt ein gültiges Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 22/2013 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft¹ durchgeführte HAZID-Studie belegt, dass das LNG-Antriebssystem ein ausreichendes Sicherheitsniveau aufweist. In dieser Studie wurden unter anderem die folgenden Aspekte untersucht:
 - Wechselwirkungen zwischen Ladung und LNG;
 - Auswirkung eines LNG-Austritts auf die Konstruktion;
 - Auswirkung eines Ladungsbrands auf die LNG-Anlage;
 - Verschiedene Gefahrenarten, die sich aus der Nutzung von LNG statt Diesel als Treibstoff ergeben;
 - Angemessener Sicherheitsabstand beim Bunkern.
3. Im Gefahrgutbericht an das Verkehrsmanagement und in Notfallbenachrichtigungen wird darauf hingewiesen, dass LNG als Treibstoff genutzt wird.
4. Alle Daten zum Einsatz des LNG-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zu übermitteln.
5. An das UN-ECE-Sekretariat wird zur Information des Verwaltungsausschusses ein jährlicher Auswertungsbericht gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfälle;
 - b) Leckagen;
 - c) Bunkerdaten (LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des LNG-Systems einschließlich des Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

¹ TNO-Bericht 2013 R11 557 vom 17. Oktober 2013 (abgedruckt im informellen Dokument INF.20, das in der vierundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).

Anlage II

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs *Chemgas 852*

Abweichung Nr. 2/2014 vom 31. Januar 2014

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *Chemgas 852* (amtliche ID-Nummer 55678 und Registernummer BV 25106R) als Typ-G-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, zu Versuchszwecken ein Zulassungszeugnis für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für die Antriebsanlage auszustellen.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 der dem ADN beigefügten Verordnung ist für dieses Fahrzeug bis 30. Juni 2017 eine Abweichung von den Anforderungen der Absätze 7.2.3.31.1 und 9.3.2.31.1 zulässig. Der Verwaltungsausschuss hat entschieden, dass die Nutzung von LNG hinreichend sicher ist, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Schiff besitzt ein gültiges Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 23/2013 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft² durchgeführte HAZID-Studie belegt, dass das LNG-Antriebssystem ein ausreichendes Sicherheitsniveau aufweist. In dieser Studie wurden unter anderem die folgenden Aspekte untersucht:
 - Wechselwirkungen zwischen Ladung und LNG;
 - Auswirkung eines LNG-Austritts auf die Konstruktion;
 - Auswirkung eines Ladungsbrands auf die LNG-Anlage;
 - Verschiedene Gefahrenarten, die sich aus der Nutzung von LNG statt Diesel als Treibstoff ergeben;
 - Angemessener Sicherheitsabstand beim Bunkern.
3. Im Gefahrgutbericht an das Verkehrsmanagement und in Notfallbenachrichtigungen wird darauf hingewiesen, dass LNG als Treibstoff genutzt wird.
4. Alle Daten zum Einsatz des LNG-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zu übermitteln.
5. An das UN-ECE-Sekretariat wird zur Information des Verwaltungsausschusses ein jährlicher Auswertungsbericht gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfälle;
 - b) Leckagen;
 - c) Bunkerdaten (LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des LNG-Systems einschließlich des Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

² TNO-Bericht 2013 R11 557 vom 17. Oktober 2013 (abgedruckt im informellen Dokument INF.20, das in der vierundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).

Anlage III

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des von Kooiman Marine zu bauenden Schubschiffes (Nr. 204)

Abweichung Nr. 3/2014 vom 31. Januar 2014

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem von Kooiman Marine B.V. zu bauenden Schubschiff (Baunummer 204, amtliche ID-Nummer nicht verfügbar) gemäß dem ADN zu Versuchszwecken ein Zulassungszeugnis für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für die Antriebs- und Hilfsanlage auszustellen.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 der dem ADN beigefügten Verordnung ist für dieses Fahrzeug bis 30. Juni 2017 eine Abweichung von den Anforderungen der Absätze 7.2.3.31.1 und 9.3.2.31.1 zulässig. Der Verwaltungsausschuss hat entschieden, dass die Nutzung von LNG hinreichend sicher ist, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Schiff besitzt ein gültiges Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 24/2013 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft³ durchgeführte HAZID-Studie belegt, dass das LNG-Antriebssystem ein ausreichendes Sicherheitsniveau aufweist. In dieser Studie wurden unter anderem die folgenden Aspekte untersucht:
 - Wechselwirkungen zwischen Ladung und LNG;
 - Auswirkung eines LNG-Austritts auf die Konstruktion;
 - Auswirkung eines Ladungsbrands auf die LNG-Anlage;
 - Verschiedene Gefahrenarten, die sich aus der Nutzung von LNG statt Diesel als Treibstoff ergeben;
 - Angemessener Sicherheitsabstand beim Bunkern.
3. Im Gefahrgutbericht an das Verkehrsmanagement und in Notfallbenachrichtigungen wird darauf hingewiesen, dass LNG als Treibstoff genutzt wird.
4. Alle Daten zum Einsatz des LNG-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zu übermitteln.
5. An das UN-ECE-Sekretariat wird zur Information des Verwaltungsausschusses ein jährlicher Auswertungsbericht gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfälle;
 - b) Leckagen;
 - c) Bunkerdaten (LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des LNG-Systems einschließlich des Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

³ TNO-Memorandum vom 19. November 2013 (abgedruckt im informellen Dokument INF.25, das in der vierundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).

Anlage IV

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Tankschiffes *Damen River Tanker 1145 Eco liner 949*

Abweichung Nr. 4/2014 vom 31. Januar 2014

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *Damen River Tanker 1145 Eco liner* (Baunummer 949, amtliche ID-Nummer 55519) als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, zu Versuchszwecken ein Zulassungszeugnis für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für die Antriebsanlage auszustellen.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 der dem ADN beigefügten Verordnung ist für dieses Fahrzeug bis 30. Juni 2017 eine Abweichung von den Anforderungen der Absätze 7.2.3.31.1 und 9.3.2.31.1 zulässig. Der Verwaltungsausschuss hat entschieden, dass die Nutzung von LNG hinreichend sicher ist, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Schiff besitzt ein gültiges Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 3/2013 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft⁴ durchgeführte HAZID-Studie belegt, dass das LNG-Antriebssystem ein ausreichendes Sicherheitsniveau aufweist. In dieser Studie wurden unter anderem die folgenden Aspekte untersucht:
 - Wechselwirkungen zwischen Ladung und LNG;
 - Auswirkung eines LNG-Austritts auf die Konstruktion;
 - Auswirkung eines Ladungsbrands auf die LNG-Anlage;
 - Verschiedene Gefahrenarten, die sich aus der Nutzung von LNG statt Diesel als Treibstoff ergeben;
 - Angemessener Sicherheitsabstand beim Bunkern.
3. Im Gefahrgutbericht an das Verkehrsmanagement und in Notfallbenachrichtigungen wird darauf hingewiesen, dass LNG als Treibstoff genutzt wird.
4. Alle Daten zum Einsatz des LNG-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zu übermitteln.
5. An das UN-ECE-Sekretariat wird zur Information des Verwaltungsausschusses ein jährlicher Auswertungsbericht gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfälle;
 - b) Leckagen;
 - c) Bunkerdaten (LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des LNG-Systems einschließlich des Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

⁴ TNO-Bericht vom 7. November 2011 (abgedruckt im informellen Dokument INF.31, das in der vierundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).

Anlage V

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Tankschiffes *Damen River Tanker 1145 Eco liner 951*

Abweichung Nr. 5/2014 vom 31. Januar 2014

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *Damen River Tanker 1145 Eco liner* (Baunummer 951, amtliche ID-Nummer 55520) als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, zu Versuchszwecken ein Zulassungszeugnis für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für die Antriebsanlage auszustellen.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 der dem ADN beigefügten Verordnung ist für dieses Fahrzeug bis 30. Juni 2017 eine Abweichung von den Anforderungen der Absätze 7.2.3.31.1 und 9.3.2.31.1 zulässig. Der Verwaltungsausschuss hat entschieden, dass die Nutzung von LNG hinreichend sicher ist, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Schiff besitzt ein gültiges Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 4/2013 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft⁵ durchgeführte HAZID-Studie belegt, dass das LNG-Antriebssystem ein ausreichendes Sicherheitsniveau aufweist. In dieser Studie wurden unter anderem die folgenden Aspekte untersucht:
 - Wechselwirkungen zwischen Ladung und LNG;
 - Auswirkung eines LNG-Austritts auf die Konstruktion;
 - Auswirkung eines Ladungsbrands auf die LNG-Anlage;
 - Verschiedene Gefahrenarten, die sich aus der Nutzung von LNG statt Diesel als Treibstoff ergeben;
 - Angemessener Sicherheitsabstand beim Bunkern.
3. Im Gefahrgutbericht an das Verkehrsmanagement und in Notfallbenachrichtigungen wird darauf hingewiesen, dass LNG als Treibstoff genutzt wird.
4. Alle Daten zum Einsatz des LNG-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zu übermitteln.
5. An das UN-ECE-Sekretariat wird zur Information des Verwaltungsausschusses ein jährlicher Auswertungsbericht gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfälle;
 - b) Leckagen;
 - c) Bunkerdaten (LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des LNG-Systems einschließlich des Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

⁵ TNO-Bericht vom 7. November 2011 (abgedruckt im informellen Dokument INF.31, das in der vierundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).