



VERWALTUNGS-AUSSCHUSS DES EUROPÄISCHEN
ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
(ADN)
(9. Tagung, Genf, 31. August 2012)

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

Inhaltsverzeichnis

	<i>Absatz</i>	<i>Seite</i>
I. Teilnehmer	1-3	3
II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)	4	3
III. Stand des Europäischen Übereinkommens über die Internationale Beförderung von Gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 2).....	5	3
IV. Fragen betreffend die Umsetzung des ADN (TOP 3)	6-11	3
A. Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften	6	3
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten	7-9	3
C. Verschiedene Mitteilungen	10-11	4
V. Arbeiten des Sicherheitsausschusses (TOP 4).....	12-13	4
VI. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 5).....	14	5
VII. Verschiedenes (TOP 6)	15	5

* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen ECE/ADN/20 verteilt.

	<i>Absatz</i>	<i>Seite</i>
VIII. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 7)	16	5
Anlagen		
I. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs <i>Damen River Tanker 1145 Eco Liner</i>		6
II. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs <i>I-Tanker 1401</i>		7
III. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs <i>I-Tanker 1402</i>		8

I. Teilnehmer

1. Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die Internationale Beförderung von Gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) hielt am 31. August 2012 unter der Leitung des Vorsitzenden Herrn H. Rein (Deutschland) und des stellvertretenden Vorsitzenden Herrn B. Birkhuber (Österreich) in Genf seine neunte Sitzung ab. Vertreter folgender Vertragsparteien nahmen an dieser Sitzung teil: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Frankreich, Deutschland, Niederlande, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Serbien und Ukraine.

2. Der Verwaltungsausschuss stellte fest, dass die Vertreter der an der Tagung teilnehmenden Vertragsparteien akkreditiert seien und 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 (CCNR-ZKR/ADN/2, Abs. 8) wohnte der Sitzung auch ein Vertreter der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) als Beobachter bei.

II. Genehmigung der Tagesordnung (TOP 1)

Dokumente: CCNR-ZKR/ADN/19 und Add.1

4. Der Verwaltungsausschuss genehmigte die vom Sekretariat vorbereitete Tagesordnung.

III. Stand des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) (TOP 2)

5. Der Verwaltungsausschuss stellte fest, dass die Anzahl der Vertragsparteien des ADN bei 17 blieb: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Luxemburg, Niederlande, Polen, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, Serbien, Slowakei, Schweiz und Ukraine.

IV. Fragen betreffend die Umsetzung des ADN (TOP 3)

A. Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften

6. Der Ausschuss stellte fest, dass die Vertragsparteien seit der achten Sitzung des Verwaltungsausschusses keine neuen Informationen bezüglich der Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften eingereicht haben.

B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten

7. Der Verwaltungsausschuss nahm die Empfehlung des ADN-Sicherheitsausschusses bezüglich des Punktes zur Kenntnis, dass unter Berücksichtigung der von den Niederlanden zur Verfügung gestellten Informationen und der von der ZKR geäußerten Empfehlungen Abweichungen für drei Schiffe für die Nutzung von LNG-Antrieb gewährt werden sollten (informelles Dokument INF.29, das während der einundzwanzigsten Sitzung des Sicherheitsausschusses verteilt wurde). Der Verwaltungsausschuss beschloss nach dem in Unterabschnitt 1.5.3.2 geregelten Verfahren, der niederländischen Regierung den Erlass einer Abweichung für die Tankschiffe *Damen River Tanker 1145 Eco Liner* (ID Nummer 54314), *I-Tanker* (ID-Nummer 54309) und *I-Tanker* (ID-Nummer 54310) zu gestatten, die diesen die versuchsweise Nutzung von LNG als Treibstoff für die Beförderung gefährlicher Güter genehmigt. (siehe Anlagen I, II und III).

8. Es wurde festgestellt, dass seit der letzten Sitzung keine neuen multilateralen Abkommen vorgeschlagen wurden.

9. Es wurde darauf hingewiesen, 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

10. Der Ausschuss forderte die neuen Vertragsparteien auf, dem Sekretariat, sofern noch nicht geschehen, die in der beigefügten Verordnung verlangten Informationen – insbesondere über die zuständigen Behörden (Abschnitt 1.8.4 der beigefügten Verordnung) und die anerkannten Klassifikationsgesellschaften (Unterabschnitt 1.15.2.4 der beigefügten Verordnung) – zu übermitteln (siehe auch Dokument CCNR-ZKR/ADN/4, Anlage).

11. Das Sekretariat wurde aufgefordert, für die zehnte Sitzung des Verwaltungsausschusses eine Liste der Staaten zu erstellen, die noch Informationen an das Sekretariat übermitteln sollen.

V. Arbeiten des Sicherheitsausschusses (TOP 4)

12. Der Ausschuss nahm das Protokoll des Sicherheitsausschusses von dessen einundzwanzigster Sitzung zur Kenntnis (CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/44) und nahm Folgendes an:

(a) die in Anlage I aufgeführten Änderungsvorschläge, um die dem ADN beigefügten Verordnungen mit den geänderten Fassungen des ADR und RID in Einklang zu bringen, die ab dem 1. Januar 2013 gelten (siehe CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/44, Abs. 7). Das Sekretariat wurde aufgefordert, sie als Ergänzungen zu Dokument CCNR-ZKR/ADN/18 (CCNR-ZKR/ADN/18/Add.1) zu veröffentlichen und sicherzustellen, dass sie vor dem 1. September 2012 gemäß dem in Artikel 20, Abschnitt 5 (a) des ADN beschriebenen Verfahren an die Vertragsparteien kommuniziert werden, sodass sie am 1. Januar 2013, d.h. einen Monat nach der Annahme durch die Vertragsparteien, in Kraft treten können.

(b) Alle Korrekturvorschläge zu den bereits zuvor notifizierte Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung (CCNR-ZKR/ADN/18) (siehe CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/44, Abs. 10-11). Da diese Korrekturen vorbehaltlich der Annahme der in CCNR-ZKR/ADN/18 und CCNR-ZKR/ADN/18/Corr.1 aufgeführten Änderungen gemacht wurden, wurde das Sekretariat aufgefordert sie als Korrekturen zu Dokument CCNR-ZKR/ADN/18 (CCNR-ZKR /ADN/18/Corr.2) zu veröffentlichen und zu veranlassen, dass sie bis zum 1. Oktober 2012 (Tag der Annahme der Änderungen) zur Annahme gemäß der üblichen Verfahrensweise für Korrekturen an die Vertragsparteien kommuniziert werden, sodass sie spätestens am 1. Januar 2013 in Kraft treten können.

(c) Alle in CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/44, Anlage I aufgeführten Korrekturvorschläge zum ADN. Das Sekretariat wurde aufgefordert, zu veranlassen, dass sie bis zum 1. Oktober 2012 zur Annahme gemäß der üblichen Verfahrensweise für Korrekturen an die Vertragsparteien kommuniziert werden, sodass sie spätestens am 1. Januar 2013 in Kraft treten.

13. Der Ausschuss stellte fest, dass der ADN-Sicherheitsausschuss Änderungen zu den dem ADN beigefügten Verordnungen annahm, die am 1. Januar 2015 in Kraft treten (CCNR-ZKR/WP.15/AC.2/44, Anlage II). Da zusätzliche Arbeit bezüglich einiger dieser Änderungen erforderlich ist und die Annahme zusätzlicher Änderungen zum 1. Januar 2015 durch den Sicherheitsausschuss in der kommenden Sitzung erwartet wird, entschied der Ausschuss diese zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen.

VI. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 5)

14. Der Ausschuss stellte fest, dass seine nächste Sitzung für den Nachmittag des 25. Januar 2013 geplant ist. Letzter Termin für die Einreichung von Dokumenten für diese Sitzung ist der 19. Oktober 2012.

VII. Verschiedenes (TOP 6)

15. Der Ausschuss forderte das Sekretariat auf, alle Korrekturen und Änderungen, die in dieser Sitzung angenommen wurden, in der vorbereiteten neu konsolidierten „2013“-Ausgabe des ADN zu berücksichtigen.

VIII. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 7)

16. Der Verwaltungsausschuss billigte das Protokoll über seine neunte 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 *Damen River Tanker 1145 Eco Liner*

Abweichung Nr. 2/2012 vom 31. August 2012

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *Damen River Tanker 1145 Eco Liner*, ID-Nummer 54314 und BV-Register-Nummer 20629A, Typ-C-Tanker gemäß 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 beigelegten Verordnung ist für das oben genannte 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 Zulassungszeugnis nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 9/2012 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft durchgeführte HAZID-Studie¹ 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 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 „Bewertung der Gefahrenpotenzialstudie bezüglich des Chemietankschiffs der Bauart Ecoliner“, vom 23. April 2012 (siehe informelles Dokument INF.13, das in der einundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).

Anlage II

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs *I-Tanker 1401*

Abweichung Nr. 3/2012 vom 31. August 2012

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *I-Tanker 1401*, ID-Nummer 54309, Typ-C-Tanker gemäß 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 das oben genannte 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 Zulassungszeugnis nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 2/2012 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft durchgeführte HAZID-Studie² 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 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 Bericht Nr. ROT/11.M.0090, Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (siehe informelles Dokument INF.3, das in der zwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).

Anlage III

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Motortankschiffs *I-Tanker 1402*

Abweichung Nr. 4/2012 vom 31. August 2012

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *I-Tanke 1402*, ID-Nummer 54310, Typ-C-Tanker gemäß 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 das oben genannte 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 Zulassungszeugnis nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Grundlage der Empfehlung 3/2012 der ZKR.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft durchgeführte HAZID-Studie³ 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 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 Bericht Nr. ROT/11.M.0090, Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (siehe informelles Dokument INF.4, das in der zwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde).