



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 Damen River Tanker 1145 Eco Liner

Vorgelegt von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

In der Anlage erhalten Sie die Empfehlung Nr. 9/2012. Diese basiert auf dem ursprünglichen Vorschlag der niederländischen Delegation (siehe Dokument RV/G (12) 51 = JWG (12) 53).

Das Sekretariat hat dazu von der belgischen, deutschen und schweizerischen Delegation Kommentare erhalten.

Die niederländische Delegation hat auf diese Kommentare geantwortet und den Vorschlag entsprechend geändert (siehe Dokument RV/G (12) 66 = JWG (12) 68). In der beigefügten Empfehlung sind diese Änderungen enthalten. Das ZKR-Sekretariat wird das für das ADN zuständige Sekretariat entsprechend unterrichten.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE INSPEKTIONSSTELLEN
IM ZUSAMMENHANG MIT DER RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 9/2012
vom 13. Juli 2012

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Das Motortankschiff „Damen River Tanker - 1145 Eco Liner“ (amtliche ID-Nummer 54314 und Registernummer BV 20629A) 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 30.06.2017 zulässig. Der Einsatz von Flüssigerdgas gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes erfolgt unter der Aufsicht und Einhaltung der geltenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat (siehe **Anhang 1**) wurde eine umfassende HAZID-Studie vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.85(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anhang 2** aufgelisteten Punkte.
5. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks müssen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13530 erfüllen. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben.
6. Das Bunkern des Flüssigerdgas muss unter Einhaltung der im **Anhang 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 einer 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 **Anhang 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.

Anlagen:

- Anhang 1: HAZID Studie für den Damen River Tanker 1145 – Eco Liner
- Anhang 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009),.
- Anhang 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas
- Anhang 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb
- Anhang 5: Beschreibung des Projekts Damen River Tanker 1145 Eco Liner

**Annexes are located on website under
and**

**RV 2012 DE rv12_37de_2
RVG 2012 DE rvg12_67de_2
JWG 2012 DE jwg12_69de_2**

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

**RV 2012 DE rv12_37de_2
RVG 2012 DE rvg12_67de_2
JWG 2012 DE jwg12_69de_2**

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

**RV 2012 DE rv12_37de_2
RVG 2012 DE rvg12_67de_2
JWG 2012 DE jwg12_69de_2**

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

**RV 2012 DE rv12_37de_2
RVG 2012 DE rvg12_67de_2
JWG 2012 DE jwg12_69de_2**
