

VERWALTUNGS-AUSSCHUSS DES EUROPÄISCHEN
ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
(ADN)
(15. Tagung, Genf, 28. August 2015)

PROTOKOLL DER FÜNFZEHNTE 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 CCNR-ZKR/ADN/33 verteilt.

Inhalt

	<i>Absätze</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 Durchführung des ADN (TOP 3).....	6–16	3
A. Klassifikationsgesellschaften.....	6-10	3
B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten	11-14	4
C. Verschiedene Mitteilungen	15	5
D. Sonstige Fragen	16	5
V. Arbeiten des Sicherheitsausschusses (TOP 4).....	17-18	5
VI. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 5).....	19	5
VII. Verschiedenes (TOP 6)	20	5
VIII. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 7).....	21	5
Anlagen		
I. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Tankschiffs <i>Argos-GL</i> – Abweichung Nr. 1/2015 vom 28. August 2015		6
II. Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich der Verwendung von Membrantanks für die Beförderung von Flüssigerdgas (LNG) an Bord des Tankschiffs <i>Argos-GL</i> – Abweichung Nr. 2/2015 vom 28. August 2015		7

I. Teilnehmer

1. Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) hielt am 28. August 2015 unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn B. Birkhuber (Österreich) in Genf seine fünfzehnte Sitzung ab. An dieser Sitzung nahmen Vertreter folgender Vertragsparteien teil: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Niederlande, Österreich, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz und Slowakei.

2. Der Verwaltungsausschuss stellte fest, dass die an der Sitzung teilnehmenden Delegationen akkreditiert waren und die für die Beschlussfähigkeit erforderliche Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Vertragsparteien erreicht war.

3. Gemäß Artikel 17 Absatz 2 des ADN und einer Entscheidung des Ausschusses (ECE/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: ECE/ADN/32 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 ADN-Vertragsparteien nunmehr achtzehn beträgt: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Slowakei, Tschechische Republik, Ukraine und Ungarn.

IV. Fragen zur Durchführung des ADN (TOP 3)

A. Klassifikationsgesellschaften

6. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Länder, die zuvor den Germanischen Lloyd anerkannt hatten, dem Sekretariat mitteilen sollten, ob sie den Nachfolger des Germanischen Lloyd, DNV GL SE, anerkennen. Deutschland, die Niederlande, die Republik Moldau und Rumänien haben noch keine entsprechenden Mitteilungen übersandt.

7. Deutschland teilte dem Verwaltungsausschuss mit, dass es RINA Germany GmbH gemäß Unterabschnitt 1.15.2.4 der dem ADN beigefügten Verordnung mit Wirkung zum 22. Juni 2015 anerkannt hat (informelles Dokument INF.3).

8. Der Verwaltungsausschuss erinnerte daran, dass alle empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften ihre Zertifizierung nach der Norm EN ISO/IEC 17020: 2012 (mit Ausnahme des Abschnitts 8.1.3) direkt gegenüber dem Verwaltungsausschuss nachweisen müssen. Ein zufriedenstellender Nachweis wurde bisher von RINA Germany GmbH und Shipping Register of Ukraine erbracht.

9. Wie vom ADN-Sicherheitsausschuss festgestellt (siehe ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, Abs. 35), haben Lloyds Register und Russian Maritime Register of Shipping zwar Informationen vorgelegt, diese sind jedoch nicht ausreichend, weil sie z. B. hauptsächlich die maritimen Tätigkeiten dieser Klassifikationsgesellschaften zum Gegenstand haben. Bureau Veritas hat die Zertifizierung nur für seine belgische Niederlassung nachgewiesen. Gleiches gilt für RINA, die die Zertifizierung nur für ihre deutsche Niederlassung nachgewiesen hat. Daher stellte sich die Frage, ob bestimmte Klassifikationsgesellschaften wie Bureau Veritas und RINA als empfohlene ADN-Klassifikationsgesellschaften angesehen werden können oder ob dies nur für ihre Niederlassungen wie RINA Germany und Bureau Veritas Belgium möglich ist. Diese Frage sollte eingehender diskutiert und geklärt werden.

10. Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL SE) und Russian River Register haben die erforderlichen Informationen noch nicht vorgelegt. Daher wurden alle empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften mit Ausnahme von Shipping Register of Ukraine gebeten, die Zertifizierung dafür nachzuweisen, dass ihr Qualitätssicherungssystem in Bezug auf ADN-relevante Tätigkeiten der Norm EN ISO/IEC 17020: 2012 (mit Ausnahme des Abschnitts 8.1.3) gemäß Unterabschnitt 1.15.3.8 der dem ADN beigefügten Verordnung entspricht. Sie sollten dies bis zur nächsten Sitzung des Sicherheitsausschusses tun.

B. Ausnahmegenehmigungen, Abweichungen und Gleichwertigkeiten

11. Der Verwaltungsausschuss billigte die Empfehlung des Sicherheitsausschusses (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, Abs. 8), mit der die zuständige Behörde der Niederlande ermächtigt wird, gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 für das Tankschiff Argos-GL eine zeitweilige Abweichung zu bewilligen, die diesem die versuchsweise Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff für die Antriebsanlage gestattet (informelles Dokument INF.4, vorgelegt für die siebenundzwanzigste Sitzung des Sicherheitsausschusses) (siehe Anlage I).

12. Der Verwaltungsausschuss billigte ferner die Empfehlungen des Sicherheitsausschusses (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, Abs. 9-12), mit denen die zuständige Behörde der Niederlande ermächtigt wird, gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 für das Tankschiff Argos-GL eine zeitwillige Abweichung zu bewilligen, die diesem die Verwendung von Membrantanks für die Beförderung von LNG gestattet (informelle Dokumente INF.6 und INF.6/Rev.1, vorgelegt für die siebenundzwanzigste Sitzung des Sicherheitsausschusses) (siehe Anlage II). Wie vom ADN-Sicherheitsausschuss festgestellt (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, Abs. 11), enthält Schritt 13 auf Seite 26/27 des „Damen“-Berichts im informellen Dokument INF.6 einen Fehler, der korrigiert werden sollte („760 m³“ ist durch „935m³“ zu ersetzen).

13. Es wurde festgestellt, dass seit der letzten Sitzung drei multilaterale Abkommen über die Beförderung von Containern mit elektrischen Anlagen außerhalb des Containers, den Nachweis ausreichender Intaktsstabilität nach Absatz 9.3.2.13.3 und den Nachweis ausreichender Intaktsstabilität nach den Absätzen 9.3.1.13.3 und 9.3.3.13.3 initiiert wurden (siehe <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/multilateral-agreements.html>).

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

C. Verschiedene Mitteilungen

Informelle Dokumente: INF.1 und INF.2

15. Der Ausschuss stellte fest, dass die Regierung der Tschechischen Republik Informationen über die Anerkennung einer Untersuchungsstelle im Rahmen des ADN gemäß Abschnitt 1.16.4 vorgelegt hat (informelles Dokument INF.1). Der Verwaltungsausschuss schlug vor, die tschechische Untersuchungsstelle zu einer der nächsten Sitzungen der empfohlenen ADN-Klassifikationsgesellschaften einzuladen. Der Ausschuss nahm ferner zur Kenntnis, dass die Regierung Deutschlands einen Unfallbericht gemäß Unterabschnitt 1.8.5.2 vorgelegt hat (informelles Dokument INF.2).

D. Sonstige Fragen

16. 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.

V. Arbeiten des Sicherheitsausschusses (TOP 4)

17. Der Ausschuss nahm die Arbeiten des Sicherheitsausschusses, die im Protokoll über dessen siebenundzwanzigste Sitzung zusammengefasst sind, zur Kenntnis und billigte das Protokoll auf der Grundlage des vom Sekretariat vorbereiteten (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/CRP.3 und Adds. 1-7 und ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/CRP.4 und Add. 1) und vom Sicherheitsausschuss bei der Lesung angenommenen Entwurfs (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56).

18. Der Ausschuss beschloss, die vorgeschlagenen Änderungen zu der dem ADN beigefügten Verordnung, die am 1. Januar 2017 in Kraft treten sollen, wie in Anlage I des Dokuments ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56 aufgeführt, zusammen mit allen anderen 2014 und 2015 angenommenen Änderungsentwürfen, die vom Verwaltungsausschuss noch nicht gebilligt wurden, in seiner sechzehnten Sitzung am 29. Januar 2016 gebündelt zu prüfen.

VI. Arbeitsprogramm und Sitzungsplan (TOP 5)

19. Der Ausschuss stellte fest, dass seine nächste Sitzung für den 29. Januar 2016, 12.00 Uhr, geplant ist. Letzter Termin für die Einreichung von Dokumenten für diese Sitzung ist der 30. Oktober 2015.

VII. Verschiedenes (TOP 6)

20. Es wurden keine weiteren Punkte behandelt.

VIII. Genehmigung des Sitzungsprotokolls (TOP 7)

21. Der Verwaltungsausschuss billigte das Protokoll über seine fünfzehnte Sitzung auf der Grundlage eines Sekretariatsentwurfs, der den Teilnehmern nach der Sitzung zur Genehmigung übermittelt wurde.

Anlage I

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich des Tankschiffs *Argos-GL*

Abweichung Nr. 1/2015 vom 28. August 2015

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Motortankschiff *Argos-GL* (europäische Schiffsnummer noch nicht bekannt) 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 2019 eine Abweichung von den Anforderungen des Unterabschnitts 7.1.3.31 und des Absatzes 9.1.0.31.1 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 ZKR-Empfehlung 19/2014 vom 9. September 2014.
2. Eine von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft 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 und 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 Schiffes vorgenommen hat.

* Bericht 50102448 R01, vom 29. April 2014, von Lloyd's Register Consulting (abgedruckt im informellen Dokument INF.4, vorgelegt in der fünfundzwanzigsten Sitzung des ADN-Verwaltungsausschusses).

Anlage II

Entscheidung des ADN-Verwaltungsausschusses bezüglich der Verwendung von Membrantanks für die Beförderung von Flüssigerdgas (LNG) an Bord des Tankschiffs *Argos-GL*

Abweichung Nr. 2/2015 vom 28. August 2015

Die zuständige Behörde der Niederlande wird ermächtigt, dem Tankschiff *Argos-GL* (Baunummer noch nicht bekannt) als Typ-G-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, zu Versuchszwecken ein Zulassungszeugnis für die Nutzung von Membrantanks für die Beförderung von Flüssigerdgas (LNG) auszustellen.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.3.2 der dem ADN beigefügten Verordnung ist für dieses Fahrzeug bis 31. August 2020 eine Abweichung von den folgenden Anforderungen zulässig:

1. *Tabelle C, UN 1972 (LNG), Spalte 7, Ladetankzustand: 1 (Drucktank).*

Ogleich der Membrantank ein Druckbehälter (70 kPa) ist, stimmt er nicht mit der Begriffsbestimmung eines Drucktanks gemäß ADN (400 kPa) überein.

Zur Regelung des Drucks in den Ladetanks wird der Dampf mittels redundanter Verflüssigungseinheiten kondensiert. Infolgedessen wird der Druck im Tank nahe bei atmosphärischem Druck gehalten (siehe Abschnitt 4.6 des GTT-Berichts, Revision: 02*).

2. *Tabelle C, UN 1972 (LNG), Spalte 8, Ladetanktyp: 1 (Unabhängiger Ladetank).* Während der Tank temperaturmäßig vom Schiffskörper unabhängig ist, ist dies konstruktionsmäßig nicht der Fall.

Die Membrantanks werden von der inneren Schiffsstruktur getragen. Das Schiff hat einen Doppelboden, ein Doppeldeck und eine kollisions sichere Doppelhülle. Von der Ladung zum Schiffskörper findet keine Kälteübertragung statt. Die LNG-Ladung wird durch vier (4) Trennwände (Innen- und Außenhaut des Schiffes sowie Primär- und Sekundärmembran) geschützt (siehe Anhang 1, Gesamtanordnung im GTT-Bericht, Revision: 02*).

3. *9.3.1.0.1 Tankwerkstoffe:* Die Membrantanks sind aus Sperrholz, Polyurethanschaum, Aluminiumfolie und Edelstahl hergestellt.

Die Primärmembran, die mit dem tiefkalten LNG in Kontakt steht, ist aus Edelstahl gefertigt. Die übrigen Werkstoffe dienen lediglich Isolierungszwecken und stehen mit dem LNG nicht in Kontakt (siehe Abschnitt 4.4 des GTT-Berichts, Revision 02*).

4. *9.3.1.0.2 Verwendung von Holz, Aluminiumlegierungen oder Kunststoffen im Ladungsbereich:* Die Membrantanks sind aus Sperrholz, Polyurethanschaum, Aluminiumfolie und Edelstahl hergestellt.

Die Entzündungs- und Brandgefahr in der gekapselten LNG-Behälterisolierung wird durch Inertisierung dieser Tankteile mit Stickstoff gebannt (siehe Abschnitt 3.3 des GTT-Berichts, Revision: 02*).

* „GTT report to ADN – Membrane containment system for LNG“, Revision: 02, 12/06/2015, abgedruckt in Anlage 2 des informellen Dokuments INF.6, vorgelegt in der siebenundzwanzigsten Sitzung des ADN-Verwaltungsausschusses; Link: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/dgwp15ac2/WP15-AC2-27-inf06e.pdf>.

5. 9.3.1.23.1 Die Ladetanks müssen den Vorschriften einer Klassifikationsgesellschaft für Druckbehälter entsprechen: Da die Tanks nicht als Drucktanks gelten, sind diese Vorschriften nicht anwendbar. Die Membrantanks sind jedoch von der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat (Lloyd's Register), und anderen anerkannten Klassifikationsgesellschaften typgenehmigt (siehe Abschnitt 3 des GTT-Berichts, Revision: 02*).

Abgesehen von den oben genannten Punkten im Zusammenhang mit den Membrantanks darf das Schiff von folgenden Anforderungen abweichen:

6. 1.2.1 In Typ-G-Tankschiffen eingebaute Tanks: Typ-G-Tankschiffe sind definiert als Schiffe mit unabhängigen Tanks. Neben den Membrantanks hat dieses Schiff auch vier Tanks für die Beförderung von Erdölprodukten. Diese Tanks sind in die Schiffskonstruktion integriert und von anderen Schiffsteilen durch Querkofferdämme getrennt (siehe Anhang 1, Gesamtanordnung im GTT-Bericht, Revision: 02*).

Bedingungen

Der Verwaltungsausschuss hat entschieden, dass die Nutzung von Membrantanks hinreichend sicher ist, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Schiff soll nur in der Region Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen betrieben werden.
2. Die LNG-Ladetanks des Schiffes dürfen nur im Hafen Rotterdam, wo es die Hafenbehörde erlaubt hat, beladen werden. Die anerkannten Ladeverfahren des Internationalen Verbands der Seehäfen (IAPH) müssen angewandt werden.
3. Das Schiff muss zudem den Vorschriften von Lloyd's Register für die Klassifikation von Binnenschiffen genügen.
4. Über diese gesetzlichen Vorgaben und Klassifikationsanforderungen hinaus muss das Schiff mit zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen nach dem GTT-Bericht, Revision: 02*, ausgestattet sein. Diese sind:
 - a) Kofferdämme zwischen jedem Ladetank,
 - b) die Möglichkeit zur Inertisierung der Öltanks,
 - c) Redundanz aller Sicherheitsvorrichtungen,
 - d) Auslegung der Überdruckventile für den Fall eines Brandes in den angrenzenden Räumen.
5. Die Verwendung des Niederdruck (70 kPa)-Behältersystems bedeutet:
 - a) keine Möglichkeit einer BLEVE (siehe Abschnitt 3.2 des GTT-Berichts, Revision: 02*),
 - b) kleine Gaswolke, die durch Luft rasch auf unterhalb der unteren Explosionsgrenze (5 %) verdünnt wird.
6. Das Schiff muss als Typ-G-Tankschiff zertifiziert und klassifiziert werden. Die Anforderungen des ADN an Typ-G-Tankschiffe gehen davon aus, dass als Ladetanks zylindrische Tanks verwendet werden. Auch die Stabilitätsanforderungen und -berechnungen basieren auf einem Schiff mit zylindrischen Tanks. Dieses Schiff hat jedoch rechteckige Ladetanks, weshalb die Berechnungen des ADN für Typ-G-Tankschiffe nicht anwendbar sind. Aufgrund der Tankform muss das Schiff bei den Stabilitätsberechnungen wie ein Typ-C-Tankschiff behandelt werden. Da die Stabilitätsanforderungen für Typ-G-Tankschiffe weniger streng sind als für Typ-C-Tankschiffe, führt dies zu keinem geringeren Stabilitätsstandard.

7. Auch die Kollisionssicherheit nach Abschnitt 9.3.4 des ADN muss wegen der Form der Ladetanks unter der Annahme berechnet werden, dass das Schiff ein Typ-C-Tankschiff ist. Diese Annahme führt zu umfassenderen Kollisionsberechnungen, als wenn bei der Berechnung von einem Typ-G-Tanker ausgegangen würde (siehe Sektion 4.4 des GTT-Berichts, Revision: 02*).

8. An das UN-ECE-Sekretariat wird zur Information des Verwaltungsausschusses ein jährlicher Auswertungsbericht gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:

- a) Betriebsdaten (z. B Temperatur und Druck im Tank),
- b) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Tanks,
- c) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat,
- d) Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zu übermitteln.

9. Nach der Fertigstellung des Schiffes muss an das UN-ECE-Sekretariat eine endgültige genehmigte Stabilitätsrechnung gesandt werden. Diese Rechnung muss vor der Inbetriebnahme des Schiffes bestätigt werden.

10. Die Stoffliste des Schiffes nach Absatz 1.16.1.2.5 des ADN muss auf die Beförderung von LNG (UN-Nr. 1972) und Gasöl (UN-Nr. 1202) beschränkt werden.

Anlage 2 des informellen Dokuments INF.6, das in der siebenundzwanzigsten Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses vorgelegt wurde, ist Bestandteil dieser Abweichung.^{†**}

** Abrufbar unter folgendem Link:
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/dgwp15ac2/WP15-AC2-27-inf06e.pdf>.