



GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM  
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG  
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN  
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)  
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)  
(23. Tagung, Genf, 26. bis 30. August 2013)  
Punkt 3b zur vorläufigen Tagesordnung)

## **Empfehlung zum Typ I-Tanker Baunummer 1404**

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

Das Sekretariat übermittelt zur Information anliegend eine von der ZKR-Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung nach § 2.19 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ausgesprochene Empfehlung.

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

**EMPFEHLUNG Nr. 2/2013**  
**vom 29. März 2013**

TYP I-TANKER 1404

Das Motortankschiff "Typ I-Tanker" (Baunummer 1404 der Schiffswerft Peters in Kampen, einheitliche europäische Schiffsnummer muss noch erteilt werden), 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. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. 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. Die Tanks sind mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass es sich um Flüssigerdgas-Tanks handelt.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. 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.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. 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.
12. 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) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
  - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

**Anlagen:**

- 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 1404

(Das Schiff ist ein identisches Schwesterschiff des I-Tankers 1401, für das die Empfehlung Nr. 2/2012 ausgestellt wurde.)

(Die Anlagen sind dem Dokument RV/G (12) 69 zu entnehmen.)

\*\*\*