

GEMEINSAME EXPERTENTAGUNG FÜR DIE DEM
ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE BEFÖRDERUNG
VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN AUF BINNENWASSERSTRASSEN
BEIGEFÜGTE VERORDNUNG (ADN)
(SICHERHEITSAUSSCHUSS)
(30. Tagung, Genf, 23. bis 27. Januar 2017)
Punkt 6 zur vorläufigen Tagesordnung
Berichte informeller Arbeitsgruppen

Bericht der informellen Arbeitsgruppe „LNG“

Eingereicht von den Niederlanden und der Schweiz^{*,}**

Einleitung

1. Die informelle Arbeitsgruppe „LNG“ hielt am 21. und 22. September 2016 am Sitz des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt in Den Haag, Niederlande, ihre zweite Sitzung ab. An der Sitzung nahmen Delegierte aus Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz sowie Vertreter der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und von Lloyds Register teil.
2. Die informelle Arbeitsgruppe war in der Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses im Januar 2016 eingesetzt worden. In dieser Sitzung hatte der Sicherheitsausschuss davon Kenntnis genommen, dass der niederländische Vertreter eine Sitzung abzuhalten wünschte, um in die dem ADN beigefügte Verordnung Bestimmungen über die Nutzung von LNG für den Antrieb von Binnenschiffen, die gefährliche Güter befördern, aufzunehmen (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58, Absätze 63-64).
3. Im Mai 2016 hielt die informelle Arbeitsgruppe ihre erste Sitzung ab. In dem Bericht dieser Sitzung (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/46) wurde der ADN-Sicherheitsausschuss gebeten, die darin beschriebenen Optionen (Absätze 9-12) zur Anpassung der dem ADN beigefügten Verordnung an die Nutzung von LNG zu prüfen und die von ihm bevorzugte Option auszuwählen. Der Sicherheitsausschuss behandelte den Bericht in seiner Sitzung im August 2016 und wählte Option C für die künftigen Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe, mit der Maßgabe, dass Kapitel 30 und Anlage 8 des ESTRIN in den Arbeitssprachen des ADN-Sicherheitsausschusses zur Verfügung zu stellen sind (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60 Absatz 51).

* Von der UN-ECE in Englisch, Französisch und Russisch unter dem Aktenzeichen CCNR-ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 verteilt.

** Gemäß dem Arbeitsprogramm des Binnenverkehrsausschusses für 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3.)).

Überlegungen zur Diskussion im ADN-Sicherheitsausschuss

4. Die informelle Arbeitsgruppe erörterte das Ergebnis der Diskussion im ADN-Sicherheitsausschuss über den Bericht ihrer ersten Sitzung. Die Arbeitsgruppe begrüßte das Ergebnis der Diskussion in Genf, da Option C die Vorrechte aller ADN-Mitgliedstaaten umfassend wahrt und diese in die Lage versetzt, fundierte Entscheidungen in dieser Angelegenheit zu treffen.

5. Obwohl der Bericht des ADN-Sicherheitsausschusses nicht darauf einging, erörterte die informelle Arbeitsgruppe einen Unfall, der sich im April 2016 auf der Mosel mit einem LNG-angetriebenen Binnenschiff ereignet hat. Der Vertreter von Lloyds Register hielt einen umfassenden Vortrag über den Unfall (Ursache, Folgen und Lehren bezüglich Bauart des Schiffes und Löschverfahren). Die informelle Arbeitsgruppe gelangte zu der Auffassung, dass der Unfall durch nautisches Versagen verursacht wurde und mit dem an Bord genutzten LNG in keinem Zusammenhang stand.

6. Der Vertreter der ZKR informierte die Arbeitsgruppe über die Annahme und vorgesehene Inkraftsetzung europäischer Vorschriften über technische Anforderungen an Binnenschiffe (ES-TRIN) und über Emissionsanforderungen an nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NRMM). Die informelle Arbeitsgruppe erörterte diese Entwicklungen ebenso wie das Verhältnis und Zusammenwirken der Vorschriften der Vereinten Nationen, der Europäischen Union und der ZKR.

Beziehung zwischen LNG als Antriebsbrennstoff und auf Binnenschiffen beförderten Gefahrgütern

7. Wie im Bericht der ersten Sitzung angekündigt, diskutierte die informelle Arbeitsgruppe über mögliche Wechselwirkungen zwischen LNG (als Brennstoff) und anderen auf Binnenschiffen beförderten Gefahrgütern. Der Vertreter von Lloyds Register hatte im Vorfeld der Sitzung einen kurzen Vermerk über den Chemical Data Guide for Bulk Shipment by Water, eine von der US-Küstenwache durchgeführte und veröffentlichte Studie, erstellt. Die informelle Arbeitsgruppe nahm die Schlussfolgerungen der Studie, wonach es zwischen LNG und anderen gefährlichen Stoffen keine potentiellen Wechselwirkungen gibt, zur Kenntnis.

8. Des Weiteren untersuchte die informelle Arbeitsgruppe die Frage, wie ein LNG-Brennstofftank auf einem Binnenschiff bei einem Brand an Bord reagieren würde. Die Vertreter der ZKR und von Lloyds Register informierten die Arbeitsgruppe über die besonderen technischen Anforderungen an LNG-Brennstofftanks auf Binnenschiffen. Die betreffenden Bau- und Sicherheitsvorschriften sind in Kapitel 2.1 der Anlage 8 des ES-TRIN zu finden. Artikel 2.1.4 enthält spezielle Normen, die von den Brennstofftanks erfüllt werden müssen. Der Vertreter der ZKR wies die Arbeitsgruppe auf das gleichwertige Sicherheitsniveau zwischen LNG-Brennstofftanks und normalen Brennstofftanks auf Binnenschiffen hin. Der Vertreter erklärte ferner, dass im Rahmen des LNG-Masterplans mehrere Richtlinien und Best Practices veröffentlicht worden seien, wie Brände auf Binnenschiffen, die LNG als Brennstoff für ihren Antrieb nutzen, verhütet und bekämpft werden können.

9. Einige Artikel in Anlage 8 des ES-TRIN, insbesondere die Artikel 1.3.1, 1.3.2 und 2.1.1, wurden genauer in Augenschein genommen. Es wurde festgestellt, dass der Ladungsbereich nicht wie in 2.1.1. der Anlage 8 des ES-TRIN als Bereich mit hoher Brandgefahr bezeichnet werden sollte. Die Arbeitsgruppe stellte befriedigt fest, dass die Artikel 1.3.1 und 1.3.2 vorsehen, dass für jedes neue LNG-Konzept auf Binnenschiffen eine umfassende Risikobewertung durchzuführen ist, in die zumindest Funktionsverlust, Schaden an den Komponenten, Feuer, Explosion, Überflutung des Tankraums, Sinken des Fahrzeugs und elektrische Überspannung einfließen müssen.

10. Angesichts des im ES-TRIN festgelegten Sicherheitsniveaus, der Studie der US-Küstenwache und dem Bestreben der Arbeitsgruppe nach einer Harmonisierung der internationalen Binnenschiffahrtvorschriften begrüßte die Arbeitsgruppe erneut die Entscheidung des ADN-Sicherheitsausschusses, für die Nutzung von LNG als Antriebsbrennstoff in die dem ADN beigefügte Verordnung einen dynamischen Verweis auf den ES-TRIN aufzunehmen. Die Arbeitsgruppe vereinbarte, die Entwicklungen im Rahmen des ES-TRIN weiterhin mit großem Interesse zu verfolgen, und lud den CESNI ein, weiterhin klare und eindeutige Standards festzulegen.

Änderungsentwürfe zu der dem ADN beigefügten Verordnung

11. Die informelle Arbeitsgruppe setzte ihre Arbeit an den Entwürfen für Änderungen der Kapitel 7 und 9 der dem ADN beigefügten Verordnung fort. Es wurde beschlossen, bei dieser Gelegenheit auch die Vorschriften in den Kapiteln 7 und 9 (betreffend Brennstoffe mit einem Flammpunkt von unter, über oder genau 55 °C) anzugleichen. Die informelle Arbeitsgruppe bittet den ADN-Sicherheitsausschuss um Prüfung folgender Änderungen (~~gestrichener Text ist durchgestrichen~~, **neuer Text fettgedruckt und unterstrichen**):

7.1.3.31

Es ist verboten, Motoren zu verwenden, die mit Kraftstoff mit einem Flammpunkt von ~~weniger als~~ 55 °C **oder darunter** betrieben werden (z. B. Benzinmotoren). Diese Vorschrift gilt nicht für

- benzinbetriebene Außenbordmotoren von Beibooten;

- **Antriebs- und Hilfsysteme, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.**

7.2.3.31.1

Es ist verboten, Motoren zu verwenden, die mit Kraftstoff mit einem Flammpunkt von ~~weniger als~~ 55 °C **oder darunter** betrieben werden (z. B. Benzinmotoren). Diese Vorschrift gilt nicht für

- benzinbetriebene Außenbordmotoren von Beibooten;

- **Antriebs- und Hilfsysteme, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.**

9.1.0.31.1

Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Kraftstoff betrieben werden, der einen Flammpunkt von mehr als 55 °C hat. **Diese Vorschrift gilt nicht für Verbrennungsmotoren, die Bestandteil von Antriebs- und Hilfsystemen sind, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.**

9.3.1.31.1

Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Kraftstoff betrieben werden, der einen Flammpunkt von mehr als 55 °C hat. **Diese Vorschrift gilt nicht für Verbrennungsmotoren, die Bestandteil von Antriebs- und Hilfssystemen sind, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.**

9.3.2.31.1

Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Kraftstoff betrieben werden, der einen Flammpunkt von mehr als 55 °C hat. **Diese Vorschrift gilt nicht für Verbrennungsmotoren, die Bestandteil von Antriebs- und Hilfssystemen sind, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.**

9.3.3.31.1

Es dürfen nur Verbrennungsmotoren eingebaut sein, die mit Kraftstoff betrieben werden, der einen Flammpunkt von mehr als 55 °C hat. **Diese Vorschrift gilt nicht für Verbrennungsmotoren, die Bestandteil von Antriebs- und Hilfssystemen sind, die den Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.**

Übersetzung des Kapitels 30 und der Anlage 8 des ES-TRIN in die Arbeitssprachen

12. Die informelle Arbeitsgruppe äußerte für die Bitte des ADN-Sicherheitsausschusses, Kapitel 30 und Anlage 8 des ES-TRIN in den Arbeitssprachen des ADN-Sicherheitsausschusses zur Verfügung zu stellen, ihre nachdrückliche Unterstützung. Nach einem Meinungsaustausch mit dem Sekretariat des ADN-Sicherheitsausschusses wurde der Arbeitsgruppe mitgeteilt, dass die Übersetzung der entsprechenden Teile des ES-TRIN im Rahmen der laufenden Arbeiten der Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt (SC.3) zur Resolution Nr. 61 über technische Vorschriften für Binnenschiffe erfolgen werde.

Schlussfolgerungen

13. Der ADN-Sicherheitsausschuss wird gebeten, die Vorschläge in Absatz 11 zu prüfen und die aus seiner Sicht notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Nach Ansicht der Teilnehmer wurde die Arbeitsgruppe ihren Aufgaben gerecht und schloss ihre Arbeiten gemäß dem ursprünglichen Ziel und dem vereinbarten Aufgabenbereich ab. Die Arbeitsgruppe empfiehlt den ADN-Mitgliedstaaten nachdrücklich, die Änderungsvorschläge anzunehmen und später ein multilaterales Abkommen zu dieser Frage auszuarbeiten und zu unterzeichnen, um eine rasche Umsetzung der neuen ADN-Vorschriften sicherzustellen und die Rechtmäßigkeit des Betriebs von Binnenschiffen, die gefährliche Güter befördern und LNG als Brennstoff für ihren Antrieb nutzen, zu gewährleisten, da die gewährte Abweichung in den meisten Fällen am 30. Juni 2017 ausläuft.
