

Vordrucke Vermerk Nachtragsbearbeitung und OZ-weise Prüfung Nachtrag

Die wesentlichen Schritte im Rahmen der Nachtragsprüfung können nunmehr einheitlich und nachvollziehbar in den beiden Vordrucken dokumentiert werden. Alternativ zum Vordruck OZ-weise Prüfung Nachtrag kann das interaktive Excel-Tableau verwendet werden.

Anhang

Vergabeverordnung

Die siebte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge vom 15.10.2013 wurde eingearbeitet.

Zusätzliche Vertragsbedingungen

Folgende wesentliche Änderungen wurden eingeführt:

- In Ziffer 8.4 wurde eine Regelung aufgenommen, welche die Regelung in den Ziffern 8.1 bis 8.3 zur Annahme von Belohnungen und Geschenken hinsichtlich sozial adäquatem Verhalten relativiert.
- Ziffer 110 wurde hinsichtlich einer Klarstellung zum Druckzuschlag modifiziert.
- In Ziffer 111 wurde neu die Möglichkeit aufgenommen, für Bürgschaften auch andere Formblätter als diejenigen des Auftraggebers verwenden zu können, wenn diese inhaltlich vollständig den betreffenden Formblättern des AG entsprechen.

Liste der Kredit- und Kautionsversicherer

Die Liste wurde aktualisiert und fortgeschrieben.

(VkB1. 2015 S. 179)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 40 **Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen**

Am 17. Mai 2013 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mit der EntschlieÙung MEPC.233(65) Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen beschlossen.

Die EntschlieÙung MEPC.233(65) wird nachstehend in deutscher Fassung amtlich bekannt gemacht.

Bonn, den 24. Februar 2015
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dennis Engel

EntschlieÙung MEPC.233(65) angenommen am 17. Mai 2013

Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt – gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (im Folgenden als „Ausschuss“ bezeichnet), die ihm durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen worden sind;

ebenso gestützt darauf, dass der Ausschuss auf seiner zweiundsechzigsten Tagung mit EntschlieÙung MEPC.203(62) Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (Aufnahme von Regeln betreffend die Energieeffizienz von Schiffen in Anlage VI von MARPOL) beschlossen hat;

unter Hinweis darauf, dass nach Regel 21 (Vorgeschriebener EEDI) der Anlage VI von MARPOL in der zuletzt geänderten Fassung für jeden Schiffstyp, auf den Regel 21 Anwendung findet, Referenzlinien erstellt werden müssen;

nach der auf seiner fünfundsechzigsten Tagung erfolgten Prüfung des Entwurfs der Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen im Hinblick auf die Ausweitung der Anwendbarkeit des EEDI auf diesen Schiffstyp –

1. beschließt die Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist, und
2. stimmt zu, die Richtlinien im Lichte der gewonnenen Erfahrungen regelmäßig zu beobachten.

Richtlinien von 2013 für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen

Einführung

- 1 Referenzlinien werden für jedes Schiff, auf das Regel 21 (Vorgeschriebener EEDI) der Anlage VI von MARPOL Anwendung findet, erstellt.
- 2 Eine Referenzlinie ist definiert als eine Kurve, die einen mittleren Kennwert darstellt und an eine Reihe einzelner Kennwerte für eine festgelegte Gruppe von Schiffen angepasst ist. Eine Referenzlinie wird für jeden Schiffstyp erstellt, für den Anlage VI Regel 21 von MARPOL gilt, wobei sicherzustellen ist, dass nur Daten vergleichbarer Schiffe bei der Berechnung jeder Referenzlinie verwendet werden.
- 3 Zweck des EEDI ist es, eine vernünftige Vergleichsgrundlage zu liefern, die Entwicklung leistungsfähigerer Schiffe im Allgemeinen zu fördern und eine Mindesteffizienz neuer Schiffe abhängig vom Schiffstyp und der Größe des Schiffes festzulegen. Daher müssen die Referenzlinien für jeden Schiffstyp auf transparente und zuverlässige Art und Weise berechnet werden.
- 4 Die Schiffstypen sind in Anlage VI Regel 2 von MARPOL bestimmt. Die Referenzlinie für jeden Schiffstyp dient dazu, den vorgeschriebenen EEDI im Sinne von Anlage VI Regel 21 von MARPOL zu berechnen.

Geltung

- 5 Diese Richtlinien gelten für für Kreuzfahrten eingesetzte Fahrgastschiffe mit nicht-konventionellen Antriebssystemen, einschließlich dieselektrischem Antrieb, Turbinenantrieb und Hybridantrieb.
- 6 Für andere Schiffstypen wird auf die *Richtlinien für die Berechnung von Referenzlinien zur Verwendung in Verbindung mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI)* in Entschließung MEPC.215(63) verwiesen.

Referenzlinienwert

- 7 Der Referenzlinienwert von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen wird ausgedrückt als

$$\text{Referenzlinienwert} = 170,84 \cdot b^{-0,214}$$

wobei *b* die Bruttoreaumzahl des Schiffes ist.

Berechnung der Referenzlinie

- 8 Zur Berechnung der Referenzlinie wird ein Kennwert für jedes für Kreuzfahrten eingesetzte Fahrgastschiff mit einem nicht-konventionellen Antriebssystem unter Verwendung folgender Annahmen berechnet:

- .1 Der Kohlenstoffemissionsfaktor ist für alle Motoren konstant, einschließlich Motoren von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit dieselektrischem Antrieb und Hybridantrieb, d.h. $C_{F,ME} = C_{F,AE} = C_F = 3,1144 \text{ g CO}_2/\text{g Brennstoff}$.

Der Kohlenstofffaktor für Schiffe mit Hybridantrieb, die mit Gasturbinen ausgestattet sind, $C_{F,AE}$ wird berechnet als Mittelwert der Kohlenstofffak-

toren von Hilfsmaschinen (d.h. $3,1144 \text{ g CO}_2/\text{g Brennstoff}$) und dem Kohlenstofffaktor von Gasturbinen (d.h. $3,206 \text{ g CO}_2/\text{g Brennstoff}$), gewichtet mit ihrer installierten Nennleistung.

- .2 $P_{ME(i)}$ wird wiedergegeben als 75 % der bemessenen Hauptmotorenleistung ($MCR_{ME(i)}$). Hat das Schiff nur elektrischen Antrieb, so ist $P_{ME(i)}$ null (0).
- .3 Der spezifische Brennstoffverbrauch für alle Schiffstypen, einschließlich für Kreuzfahrten eingesetzte Fahrgastschiffe mit dieselektrischem Antrieb und Hybridantrieb, ist für alle Hilfsmaschinen konstant, d.h. $SFC_{AE} = 215 \text{ g/kWh}$. Der spezifische Brennstoffverbrauch von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit Hybridantrieb, die mit Gasturbinen ausgestattet sind, SFC_{AE} wird berechnet als Mittelwert des spezifischen Brennstoffverbrauchs von Hilfsmaschinen (d.h. 215 g/kWh) und dem spezifischen Brennstoffverbrauch der Gasturbinen (d.h. 250 g/kWh) gewichtet gemäß ihrer installierten Nennleistung.
- .4 P_{AE} wird nach Absatz 2.5.6.3 der *Richtlinien von 2012 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für neue Schiffe* (Entschließung MEPC.212(63)) berechnet, unter Berücksichtigung einer vorgegebenen mittleren Effizienz von Generatoren, gewichtet mit dem Faktor 0,95.
- .5 Innovative mechanische Energieeffizienztechnologien, Wellengeneratoren und sonstige innovative energieeffiziente Technologien bleiben bei der Berechnung der Referenzlinie unberücksichtigt, d.h. $P_{AE,eff} = 0$ und $P_{eff} = 0$.
- .6 $P_{PT(i)}$ ist 75 % des bemessenen Energieverbrauchs jedes Wellenmotors, dividiert durch eine vorgegebene Effizienz von Generatoren von 0,95 und dividiert durch eine vorgegebene Effizienz der Antriebskette von 0,92.
- 9 Die Gleichung zur Berechnung des Kennwerts von für Kreuzfahrten eingesetzten Fahrgastschiffen mit nicht-konventionellen Antriebssystemen lautet wie folgt:

$$\text{Geschätzter Kennwert} = \frac{3.1144 \cdot 190 \cdot \sum_{i=1}^{nME} P_{ME(i)} + C_{F,AE} \cdot SFC_{AE} \cdot (P_{AE} + \sum_{i=1}^{nPTI} P_{PT(i)})}{\text{Bruttoreaumzahl} \cdot V_{ref}}$$

(VkBl. 2015 S. 182)