

Nr. 104 Bekanntmachung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.261(68), „Änderungen der Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschließung MEPC.254(67))“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 20. April 2018
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.261(68), „Änderungen der Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschließung MEPC.254(67))“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
– Dienststelle Schiffssicherheit –
K. Krüger

**Entschließung MEPC.261(68)
(angenommen am 15. Mai 2015)**

Änderungen der Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen Darüber (Entschließung MEPC.254(67))

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt,

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch internationale Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden,

sowie gestützt darauf, dass er auf seiner zweiundsechzigsten Tagung mit Entschließung 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 die Anlage VI von MARPOL) angenommen hat,

im Hinblick darauf, dass die vorgenannten Änderungen der Anlage VI von MARPOL am 1. Januar 2013 in Kraft getreten sind,

sowie im Hinblick darauf, dass Regel 5 (Besichtigungen) der Anlage VI von MARPOL, in der jeweils gültigen Fassung, verlangt, dass Schiffe, für die Kapitel 4 gilt, auch der Besichtigung und Ausstellung von Zeugnissen unterliegen, wobei die von der Organisation erarbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind,

ferner im Hinblick darauf, dass er auf seiner dreiundsechzigsten Tagung mit Entschließung MEPC.214(63) *Richt-*

linien von 2012 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber angenommen hat, die auf seiner fünf- undsechzigsten Tagung mit Entschließung MEPC.234(65) weiter geändert wurden,

ferner im Hinblick darauf, dass er auf seiner siebenundsechzigsten Tagung mit Entschließung MEPC.254(67) *Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber* angenommen hat,

in der Erkenntnis, dass die Änderungen der Anlage VI von MARPOL die Annahme einschlägiger Richtlinien für eine reibungslose und einheitliche Umsetzung der Regeln sowie zur Schaffung hinreichender Vorlaufzeiten für die Industrie erfordern,

nach der auf seiner achtundsechzigsten Tagung erfolgten Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen der *Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber*,

- 1 beschließt Änderungen der *Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber*, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
- 2 fordert die Verwaltungen auf, die vorgenannten Änderungen bei der Erarbeitung und Verabschiedung innerstaatlicher Rechtsvorschriften zur Inkraftsetzung und Durchführung der Bestimmungen nach Regel 5 der Anlage VI von MARPOL, in seiner jeweils gültigen Fassung, zu berücksichtigen;
- 3 befürwortet die Verwendung der ISO-Norm 15016:2015 für Schiffe, deren Probefahrt am oder nach dem 1. September 2015 durchgeführt wird, und regt die Anwendung der Norm vor diesem Datum an;
- 4 ersucht die Vertragsparteien der Anlage VI von MARPOL und die anderen Mitgliedsregierungen, die Änderungen Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Schiffswerften, Schiffskonstruktoren und sämtlichen anderen interessierten Gruppen zur Kenntnis zu bringen;
- 5 stimmt darin überein, diese Richtlinien in ihrer jeweils gültigen Fassung unter Berücksichtigung der bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen.

Anlage

Änderungen der Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschließung MEPC.254(67))

- 1 Die Absätze 4.3.5 und 4.3.6 werden durch den folgenden Wortlaut ersetzt:
 - „4.3.5 Die Seeverhältnisse müssen gemäß der ITTC Recommended Procedure 7.5-04-01-01.1 Speed and Power Trials Part 1; 2014 (ITTC-Verfahrensempfehlung 7.5-04-01-01.1 Geschwin-

digkeits- und Leistungsversuche, Teil 1; 2014) oder der Norm ISO 15016:2015 gemessen werden.

4.3.6 Die Schiffsgeschwindigkeit muss gemäß der ITTC Recommended Procedure 7.5-04-01-01.1 Speed and Power Trials Part 1; 2014 (ITTC-Verfahrensempfehlung 7.5-04-01-01.1 Geschwindigkeits- und Leistungsversuche, Teil 1; 2014) oder der Norm ISO 15016:2015 und an mehr als zwei Punkten, deren Spanne die Leistung des Hauptmotors gemäß der Festlegung in Absatz 2.5 der Richtlinien zur Berechnung des EEDI einschließt, gemessen werden.“

2 Die Absätze 4.3.8 und 4.3.9 werden durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„4.3.8 Der Antragsteller muss Leistungskurven auf Grundlage der bei der Probefahrt gemessenen Schiffsgeschwindigkeit und Leistung des Hauptmotors erstellen. Bei der Erstellung der Leistungskurven muss der Antragsteller falls nötig die gemessene Schiffsgeschwindigkeit kalibrieren, indem er die Auswirkungen von Wind, Strömung, Wellen, Flachwasser, Verdrängung, Wassertemperatur und Wasserdichte gemäß der ITTC Recommended Procedure 7.5-04-01-01.2 Speed and Power Trials Part 2; 2014 (ITTC-Verfahrensempfehlung 7.5-04-01-01.2 Geschwindigkeits- und Leistungsversuche, Teil 2; 2014) oder der Norm ISO 15016:2015 berücksichtigt. Der Antragsteller muss nach Absprache mit dem Schiffseigner dem Prüfer einen Bericht über die Geschwindigkeitsversuche einschließlich Einzelheiten zur Erstellung der Leistungskurven zur Überprüfung vorlegen.

4.3.9 Der Antragsteller muss die als Ergebnis der Probefahrt erhaltenen Leistungskurven und die in der Entwurfsphase geschätzten Leistungskurven miteinander vergleichen. Werden Abweichungen festgestellt, muss der erreichte EEDI nach Bedarf gemäß den folgenden Vorgaben neu berechnet werden:

- .1 bei Schiffen, bei denen die Probefahrt unter der in Absatz 2.2 der Richtlinien zur Berechnung des EEDI festgelegten Bedingung durchgeführt wird: der erreichte EEDI muss unter Verwendung der bei der Probefahrt mit der nach Absatz 2.5 der Richtlinien zur Berechnung des EEDI festgelegten Leistung des Hauptmotors gemessenen Schiffsgeschwindigkeit neu berechnet werden; und
- .2 bei Schiffen, bei denen eine Probefahrt nicht unter den in Absatz 2.2 der Richtlinien zur Berechnung des EEDI festgelegten Bedingungen durchgeführt werden kann: weicht die Schiffsgeschwindigkeit, die bei der nach Absatz 2.5 der Richtli-

nien zur Berechnung des EEDI festgelegten Leistung des Hauptmotors unter den Probefahrtbedingungen gemessen wurde, von der gemäß der Leistungskurve unter den entsprechenden Bedingungen erwarteten Schiffsgeschwindigkeit ab, muss die Bauwerft den erreichten EEDI neu berechnen, indem die unter den in Absatz 2.2 der Richtlinien zur Berechnung des EEDI festgelegten Bedingungen geltende Schiffsgeschwindigkeit mittels einer vom Prüfer akzeptierten angemessenen Korrekturmethode angepasst wird.

Im Folgenden wird ein Beispiel für das Umrechnungsschema von der Probefahrtbedingung zur EEDI-Bedingung bei der EEDI-Leistung gegeben:

V_{ref} wird durch die Ergebnisse der Probefahrten bei Probefahrtbedingungen unter Verwendung der durch die Tankversuche prognostizierten Geschwindigkeits-Leistungskurven erhalten. Die Tankversuche müssen bei beiden Tiefgängen durchgeführt werden: bei der Probefahrtbedingung, die derjenigen der Geschwindigkeits- und Leistungsversuche entspricht und bei der EEDI-Bedingung. Für die Probefahrtbedingungen wird das Leistungsverhältnis α_p zwischen der Prognose aus dem Modellversuch und dem Probefahrtergebnis für eine konstante Schiffsgeschwindigkeit berechnet. Die anhand der Modellversuche für die EEDI-Bedingung bei der EEDI-Leistung prognostizierte Schiffsgeschwindigkeit multipliziert mit α_p ergibt V_{ref} .

$$\alpha_p = \frac{P_{Trial,P}}{P_{Trial,S}}$$

Dabei ist:

$P_{Trial,P}$: die anhand der Tankversuche prognostizierte Leistung bei der Probefahrtbedingung

$P_{Trial,S}$: die mittels der Geschwindigkeits- und Leistungsversuche erhaltene Leistung bei der Probefahrtbedingung

α_p das Leistungsverhältnis

Abbildung 2 zeigt ein Beispiel für das Umrechnungsschema zur Ermittlung der sich bei der EEDI-Bedingung ergebenden Schiffsgeschwindigkeit (V_{ref}) bei der EEDI-Leistung.

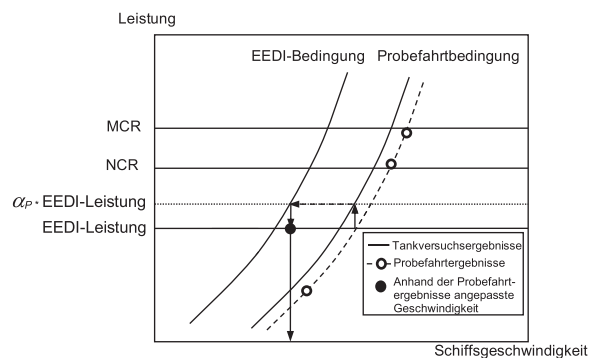


Abbildung 2: Beispiel für ein Schema zur Umrechnung von der Probefahrtbedingung auf die EEDI-Bedingung bei der EEDI-Leistung

Anmerkung: Die in Absatz 4.3.9.2 dieser Richtlinien genannte Vorgehensweise für die Geschwindigkeitsanpassung müsste weiter erörtert werden. Eine Befürchtung betrifft die Möglichkeit, dass die Leistungskurve für die Probefahrtbedingung zu konservativ geschätzt werden könnte (d.h. die Leistungskurve wird nach links verschoben), um eine Anpassung der Schiffgeschwindigkeit nach oben zu erreichen, indem bei der Probefahrt eine gemessene Geschwindigkeit erreicht wird, die die in der Entwurfsphase für die Probefahrtbedingung niedriger geschätzte Geschwindigkeit problemlos übertrifft.”

(VkBl. 2018 S. 520)