



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

ISM-Rundschreiben Nr.: 02/2012

- Betreff:** MARPOL Anlage VI - Energieeffizienzmanagement auf Schiffen
- Referenz:**
- ISM Code 1.2.3
 - Res./MEPC.203(62) Änderungen zu MARPOL Anlage VI
 - Res./MEPC.213(63) Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)
- Anmerkung:** Dieses Rundschreiben muss nicht an Bord von Schiffen mitgeführt werden.
- Datum:** 17.04.2012

Einleitung

Während der 62. Sitzung des Umweltausschusses der IMO im Juli 2011 wurden neue Regelungen zur Reduzierung von Treibhausgasen in der Seeschifffahrt beschlossen. Durch die Einführung eines vierten Kapitels in MARPOL Anlage VI wird für neue Schiffe, die ab 01.07.2013 auf Kiel gelegt werden, ein *Energie-Effizienz-Kennwert (EEDI)* eingeführt. Dieser Wert beschreibt den CO₂ Ausstoß von neuen Schiffen pro Tonne Ladung und gefahrener Seemeile. Neben der Einführung des EEDI werden die verantwortlichen Unternehmen verpflichtet, einen *Schiffsbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement (SEEMP)* für Ihre Schiffe zu erstellen und ständig an Bord mitzuführen. Betrifft die Einführung des EEDI nur Schiffe, die ab dem 01.07.2013 auf Kiel gelegt werden, so gilt die Forderung eines SEEMPs bereits ab 01.01.2013 auch für bestehende Schiffe.

Da es sich bei letzterem um eine organisatorische Maßnahme zum Schutz der Umwelt handelt, und damit ein direkter Bezug zum Sicherheitsmanagementsystem gemäß ISM-Code besteht, wird in diesem Rundschreiben auch nur der SEEMP thematisiert.

Schiffsbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement (SEEMP)

Besichtigung, Zeugnisausstellung und Überprüfung

Die Anforderung zur Mitführung eines SEEMP betrifft alle **neuen Schiffe** ab 400 BRZ,

- für die am 01.01.2013 oder später ein Bauvertrag geschlossen wurde,
- die am oder nach dem 01.07.2013 auf Kiel gelegt wurden, oder
- die am oder nach dem 01.07.2015 abgeliefert wurden.

Bestehende Schiffe ab 400 BRZ müssen ab der ersten Zwischen- oder Erneuerungsbesichtigung für das International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP) ab 01.01.2013 den Anforderungen entsprechen. Das bedeutet, dass bei der entsprechenden Besichtigung überprüft wird, ob ein SEEMP an Bord vorhanden ist.

Entspricht das Schiff den Anforderungen, wird ein *International Energy Efficiency Certificate (IEEC)* ausgestellt, welches für die volle Lebenszeit des Schiffes gültig bleibt. Ungültig wird das Zeugnis nur, sofern das Schiff aus dem Dienst ausscheidet, aufgrund eines

vollständigen Umbaus ein neues Zeugnis auszustellen ist oder ein Flaggenwechsel stattfindet.

Ausdrücklich geregelt wird in MARPOL Anlage VI, dass bei Hafenstaatkontrollen hinsichtlich des in MARPOL Anlage VI neu eingefügten Kapitels 4 lediglich geprüft werden soll, ob ein gültiges IEEC an Bord vorhanden ist.

Erstellung eines SEEMP

Wie bei jedem Managementsystem bilden auch beim SEEMP die jeweiligen Schritte *Planung, Einführung, Überwachung und Überprüfung und Verbesserung* einen kontinuierlichen Kreislauf, der zu einer ständigen Verbesserung des Energiemanagements führen soll.

Während der *Planungsphase* sollten die möglichen Maßnahmen identifiziert werden, durch die ein effizienteres Energiemanagement erreicht werden kann, z.B.

- schiffsspezifische Maßnahmen: Geschwindigkeitsoptimierung, Wetterroutenberatung, Rumpfwartung, und andere,
- mitarbeiterspezifische Maßnahmen: Motivation, Schulung

In der *Einführungsphase* sollten entsprechende Anweisungen zu den identifizierten Maßnahmen erstellt, entsprechend qualifizierte Personen benannt und mit der Umsetzung betraut und eine ausreichende Dokumentation sichergestellt werden.

Zur *Überwachung* sollten Kriterien festgelegt werden, anhand derer eine fortlaufende Entwicklung des Energiemanagements beobachtet werden kann. Die IMO empfiehlt, als Parameter den Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) zu verwenden. Eine entsprechende Leitlinie zur Berechnung des EEOI wurde MEPC.1/Circ.684 entwickelt und veröffentlicht. Es steht jedoch jeder Reederei frei, ein eigenes Überwachungsinstrument zu entwickeln, welches für sie am praktikabelsten ist.

Eine *Überprüfung* der Maßnahmen sollte regelmäßig hinsichtlich Wirksamkeit und *Verbesserungspotential* durchgeführt werden. Hierzu sollte der SEEMP ein entsprechendes Verfahren enthalten.

Aufgrund der systematischen Überschneidungen kann der SEEMP dem Sicherheitsmanagementsystem des Unternehmens angegliedert werden.

Zur Unterstützung der Unternehmen hat die IMO eine Leitlinie zur Entwicklung eines SEEMP veröffentlicht, die wir als Anlage zur Verfügung stellen (Resolution MEPC.213(63) *Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan*).

Durchzuführende Maßnahmen

Das Rundschreiben und die beigefügten Dokumente sollen eine Hilfestellung bei der Entwicklung eines SEEMPs sein. Die betroffenen Reedereien werden um Kenntnisnahme gebeten.

Für weitere Fragen zu den neuen Regelungen zur Energieeffizienz in der Schifffahrt wenden Sie sich bitte an das Referat Schiffsmaschinenbau der Dienststelle Schiffssicherheit, Tel. 040 / 36 137 – 217.

Kopien des Rundschreibens, der IMO-Resolution MEPC.203(62) sowie der Resolution MEPC.213(63) sind auf unserer Homepage zu finden:

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism/uebersicht-ism-rundschreiben-und-ism-info-mails>

Kontakt:

Dienststelle Schiffssicherheit

BG-Verkehr

Referat ISM/ILO

Telefon: 040 / 36 137-213

Telefax: 040 / 36 137-295

Email: ism@bg-verkehr.de

www.dienststelle-schiffssicherheit.de