

Nr. 206 Bekanntmachung der Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.348(78) „Richtlinien von 2022 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der betrieblichen Kohlenstoffintensität von Schiffen durch die Verwaltung“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 24. November 2022
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt MEPC.348(78) „Richtlinien von 2022 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der betrieblichen Kohlenstoffintensität von Schiffen durch die Verwaltung“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger
Dienststellenleiter

**Entschließung MEPC.348(78)
(angenommen am 10. Juni 2022)**

Richtlinien von 2022 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der betrieblichen Kohlenstoffintensität von Schiffen durch die Verwaltung

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERES-
UMWELT,

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

IM HINBLICK DARAUF, dass der Ausschuss mit der Entschließung MEPC.328(76) die *Revidierte Anlage VI von MARPOL von 2021* angenommen hat, die am 1. November 2022 in Kraft tritt,

IM HINBLICK INSBESONDERE DARAUF, dass die *Revidierte Anlage VI von MARPOL von 2021* (Anlage VI von MARPOL) Änderungen in Bezug auf verbindliche zielorientierte technische und betriebliche Maßnahmen zur Verringerung der Kohlenstoffintensität der internationalen Schifffahrt enthält,

SOWIE IM HINBLICK DARAUF, dass Regel 27 Absatz 7 der Anlage VI von MARPOL vorschreibt, dass Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen nach den von der Verwaltung festgelegten Verfahren unter Berücksichtigung der von der Organisation entwickelten Richtlinien zu überprüfen sind,

FERNER IM HINBLICK DARAUF, dass Regel 28 Absatz 6 der Anlage VI von MARPOL vorschreibt, dass der erreich-

te jährliche betriebliche KII dokumentiert und auf die Einhaltung des vorgeschriebenen jährlichen betrieblichen KII hin überprüft wird, um die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse unter Berücksichtigung der von der Organisation entwickelten Richtlinien zu bestimmen,

IN ANERKENNUNG, dass die vorgenannten Änderungen der Anlage VI von MARPOL entsprechende Richtlinien für eine einheitliche und wirksame Umsetzung der Regeln, und um eine ausreichende Vorlaufzeit für die Industrie für die Vorbereitung vorzusehen, erfordern,

IM HINBLICK DARAUF, dass der Ausschuss auf seiner einundsiebzigsten Tagung mit der Entschließung MEPC.292(71) die *Richtlinien von 2017 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen durch die Verwaltung* angenommen hat,

NACH DER auf seiner achtundsiebzigsten Tagung ERFOLGTEN PRÜFUNG des Entwurfs der *Richtlinien von 2022 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der betrieblichen Kohlenstoffintensität von Schiffen durch die Verwaltung*,

- 1 BESCHLIESST die *Richtlinien von 2022 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der betrieblichen Kohlenstoffintensität von Schiffen durch die Verwaltung*, die in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben sind;
- 2 FORDERT die Verwaltungen AUF, die in der Anlage wiedergegebenen Richtlinien bei der Erarbeitung und Verabschiedung innerstaatlicher Rechtsvorschriften zur Inkraftsetzung und Durchführung der Bestimmungen in der Regel 27 der Anlage VI von MARPOL zu berücksichtigen;
- 3 ERSUCHT die Vertragsparteien der Anlage VI von MARPOL und andere Mitgliedsregierungen, die in der Anlage enthaltenen Richtlinien den Kapitänen, Seeleuten, Schiffseignern, Schiffsbetreibern und anderen interessierten Parteien zur Kenntnis zu bringen;
- 4 IST ÜBEREINGEKOMMEN, die Richtlinien unter Berücksichtigung der mit ihrer Umsetzung gewonnenen Erfahrungen und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass gemäß den Regeln 25 Absatz 3 und 28 Absatz 11 der Anlage VI von MARPOL eine Überprüfung der technischen und betrieblichen Maßnahmen zur Verringerung der Kohlenstoffintensität der internationalen Schifffahrt bis zum 1. Januar 2026 abgeschlossen sein muss, einer laufenden Überprüfung zu unterziehen;
- 5 HEBT die mit der Entschließung MEPC.292(71) angenommenen *Richtlinien von 2017 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen durch die Verwaltung* AUF.

Anlage

Richtlinien von 2022 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der betrieblichen Kohlenstoffintensität von Schiffen durch die Verwaltung

1 Einleitung

- 1.1 Regel 27 der Anlage VI von MARPOL führt die von der Organisation verwaltete Datenbank der IMO über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen ein,

der jede Verwaltung die relevanten Daten der bei ihr eingetragenen Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) von 5 000 und mehr übermittelt. Regel 27 Absatz 7 legt fest: „Die Daten sind nach den von der Verwaltung festgelegten Verfahren unter Berücksichtigung der von der Organisation entwickelten Richtlinien zu überprüfen“.

- 1.2 Regel 28 der Anlage VI von MARPOL legt den Einstufungsmechanismus für die betriebliche Kohlenstoffintensität fest. Regel 28 Absatz 6 legt fest, dass der erreichte jährliche betriebliche KII dokumentiert und auf die Einhaltung des vorgeschriebenen jährlichen betrieblichen KII hin überprüft wird, um die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse A, B, C, D oder E entweder durch die Verwaltung oder durch eine von ihr ordnungsgemäß ermächtigte Organisation unter Berücksichtigung der von der Organisation entwickelten Richtlinien zu bestimmen.
- 1.3 Dieses Dokument enthält die in den Regeln 27 Absatz 7 und 28 Absatz 6 aufgeführten Richtlinien und ist dafür vorgesehen, die Verwaltungen bei der Ausarbeitung ihres eigenen Überprüfungsprogramms zu unterstützen.
- 1.4 Ein Überprüfungsverfahren muss die Zuverlässigkeit der gesammelten Daten und die Korrektheit des erreichten jährlichen betrieblichen KII sicherstellen und gleichzeitig die Kosten und die damit verbundenen Belastungen für das Schiff und die Verwaltung minimieren.

2 Begriffsbestimmungen

Für den Zweck dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen in Anlage VI von MARPOL.

3 Verantwortlichkeiten

- 3.1 Die Verantwortlichkeiten der Verwaltung und der Schiffe sind in der Anlage VI von MARPOL aufgeführt. Diese Richtlinien ändern diese nicht und schaffen auch keine neuen Verpflichtungen.
- 3.2 Nach dem in Anlage VI von MARPOL angegebenen System zur Erfassung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse von Schiffen kann eine Verwaltung eine Organisation ermächtigen¹, die Daten von einem Schiff zu empfangen, die Daten auf Einhaltung der Anforderungen zu überprüfen, den erreichten jährlichen betrieblichen KII auf Einhaltung des vorgeschriebenen jährlichen betrieblichen KII hin zu überprüfen, die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse zu bestimmen, die Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen und die Daten an die Organisation zu übermitteln. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für alle von der Verwaltung oder einer ordnungsgemäß von ihr er-

mächtigten Organisation (im Folgenden als „Verwaltung“ bezeichnet) durchgeführten Aufgaben.

4 Überprüfung der gemeldeten Daten

- 4.1 Um die Datenüberprüfung zu erleichtern, hat die Verwaltung anzugeben, welche zusätzlichen Dokumentationsunterlagen ein Schiff zusammen mit seiner jährlichen Datenmeldung zu übermitteln hat. Die Vorgaben zu diesen Dokumentationsunterlagen können auf der Grundlage des jeweiligen Schiffes als Teil der Bewertung des Datenerfassungsplans² vorgenommen werden, oder sie können als eine allgemeine Grundsatzerklärung oder mittels anderer Maßnahmen, die die Verwaltung für angebracht hält, vorgenommen werden. Zusätzliche Dokumentationsunterlagen zur Erleichterung der Datenüberprüfung können das Folgende als auch andere Dokumentationsunterlagen, welche die Verwaltung für maßgeblich hält, enthalten:
 - .1 eine Kopie des überprüften Datenerfassungsplans des Schiffes (SEEMP Teil II);
 - .2 Zusammenfassungen der Bunkerlieferbescheinigungen (bunker delivery notes – BDNs) in ausreichendem Detail, um nachzuweisen, dass sämtlicher vom Schiff verbrauchter ölhaltiger Brennstoff erfasst ist (siehe das im Anhang 1 dargestellte Muster der BDN-Zusammenfassung);
 - .3 Zusammenfassungen der nicht aggregierten Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff, die zurückgelegte Entfernung und die Reisedauer in Stunden in einem von der Verwaltung festgelegten Format (siehe das im Anhang 2 dargestellte Muster der Daten-Zusammenfassung);
 - .4 Angaben zum Nachweis, dass das Schiff den Datenerfassungsplan befolgt, der in seinem Schiffsenergieeffizienz-Managementplan (SEEMP) festgelegt ist, einschließlich Angaben über Datenlücken und wie sie geschlossen wurden und auch wie der Fall, der die Datenlücke verursacht hat, gelöst wurde;
 - .5 Kopien der Unterlagen, die Informationen über die Verbrauchsmenge an ölhaltigem Brennstoff, die zurückgelegte Entfernung und die Reisedauer in Stunden der Schiffsreisen während des Meldezeitraums enthalten (z. B. das offizielle Schiffstagebuch, das Öltagebuch, die Bunkerlieferbescheinigungen (BDNs), Einlauf-/Tages-/Auslauf-Berichte und aus automatischen Logdateien); und
 - .6 unterstützt durch schriftliche Nachweise, Kopien des Umrechnungsfaktors Masse an ölhaltigem Brennstoff in Masse an CO₂, der vom Brennstofflieferanten zur Verfügung gestellt wird, falls die Brennstoffart nicht unter die von der Organisation entwickelten Richtlinien fällt.³

¹ Es wird auf die von der Organisation mit EntschlieÙung A.739(18) angenommenen und durch EntschlieÙung MSC.208(81) geänderten *Richtlinien für die Beauftragung von anerkannten Organisationen, die für die Verwaltung tätig werden*, und auf die von der Organisation mit EntschlieÙung A.789(19) angenommenen und gegebenenfalls von der Organisation geänderten *Spezifikationen für die Besichtigungs- und Zertifizierungsaufgaben der für die Verwaltung tätigen anerkannten Organisationen* verwiesen.

² Es wird auf die mit EntschlieÙung MEPC.346(78) angenommenen *Richtlinien von 2022 für die Erstellung eines Schiffsenergieeffizienz-Managementplans (SEEMP)* verwiesen.

³ Es wird auf die *Richtlinien von 2018 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten* (EntschlieÙung MEPC.308(73)) in der jeweils geltenden Fassung verwiesen.

4.2 Zusätzlich zu den in Absatz 4.1 beschriebenen Dokumentationsunterlagen kann die Verwaltung von einem Schiff verlangen, solche Dokumentationsunterlagen zu übermitteln, die erforderlich sind, um eine umfassende Überprüfung des jährlichen Verbrauchs an ölhaltigem Brennstoff, der zurückgelegten Entfernung und der Reisedauer in Stunden eines Schiffes durchzuführen. Die Verwaltung kann verlangen, dass diese Dokumentationsunterlagen von allen Schiffen oder einer Untergruppe der Schiffe, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, übermittelt werden. Diese Dokumentationsunterlagen können von der Verwaltung dafür verwendet werden zu überprüfen, ob das Schiff die in seinem Datenerfassungsplan vorgegebene Vorgehensweise befolgt hat, wobei Folgendes zu bestätigen ist:

- .1 die Stimmigkeit der übermittelten Daten und berechneten Werte einschließlich früherer Meldezeiträume (sofern zutreffend) durch Nachrechnung der jährlich gemeldeten Werte unter Verwendung der zugrunde liegenden Daten usw.;
- .2 die Vollständigkeit der Daten (z. B. Durchführung einer vertieften Prüfung bezogen auf die Abstimmung, Nachrechnungen und vergleichende Nachprüfung der Dokumente, wie beispielsweise mit dem offiziellen Schiffstagebuch und/oder den Einlauf-/Tages-/Auslauf-Berichten, den automatischen Log-Berichtsdateien; nachgerechnete Gesamtmengen des verwendeten ölhaltigen Brennstoffs, der zurückgelegten Entfernung und der Reisedauer in Stunden); und
- .3 Verlässlichkeit und Genauigkeit der Daten (z. B. Überprüfung, dass die im Datenerfassungsplan beschriebenen Datenqualitätsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt worden sind oder Durchführung von Besuchen vor Ort (normalerweise zu den Geschäftsräumen des Unternehmens anstatt zum Schiff), um die Systeme, die Verfahren und die Kontrollvorgänge zu überprüfen) durch Bestätigung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff mit der zurückgelegten Entfernung und der Reisedauer in Stunden, durch den Vergleich des gemeldeten Verbrauchs an ölhaltigem Brennstoff mit demjenigen, der für die Schiffsgröße, das Betriebsprofil und die technischen Kenndaten zu erwarten ist, und/oder durch den Vergleich des gemeldeten Verbrauchs an ölhaltigem Brennstoff mit dem gesamten gebunkerten Brennstoff usw.

4.3 Bei einem Schiff, das einer in den Regeln 27 Absatz 4, 27 Absatz 5 oder 27 Absatz 6 der Anlage VI von MARPOL genannten Übertragung unterzogen wurde, muss die abgebende Verwaltung die Daten vor der Übertragung überprüfen.

5 Überprüfung des erreichten jährlichen betrieblichen KII und Bestimmung der KII-Klasse

5.1 Um die Überprüfung des erreichten jährlichen betrieblichen KII zu erleichtern, hat die Verwaltung anzugeben, welche zusätzlichen Dokumentationsunterlagen ein Schiff zusammen mit seiner jährlichen Datenmeldung zu übermitteln hat. Zusätzliche Doku-

mentationsunterlagen zur Erleichterung der Überprüfung können das Folgende als auch andere Dokumentationsunterlagen, welche die Verwaltung für maßgeblich hält, enthalten:

- .1 eine Kopie des überprüften Plans über die betriebliche Kohlenstoffintensität des Schiffes (SEEMP Teil III);
 - .2 Dokumente (IEE-Zeugnis, Stabilitätshandbuch oder internationaler Schiffs-messbrief), die die Kapazitätsparameter des Schiffes in der für die Berechnung seiner betrieblichen Kohlenstoffintensität relevanten Metrik (Tragfähigkeit oder Bruttoreaumzahl) belegen;
 - .3 aggregierte Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff und der zurückgelegten Entfernung für das gesamte Kalenderjahr zur Berechnung des erreichten jährlichen betrieblichen KII (AER oder cgDIST) (siehe das im Anhang 2 dargestellte Muster der Daten-Zusammenfassung);
 - .4 gegebenenfalls die aggregierten Werte der Parameter und die zugehörigen Berechnungsmethoden zur Bestimmung des jährlichen metrischen Werts der versuchsweise verwendeten KII auf freiwilliger Basis (siehe das im Anhang 2 – Add.1 dargestellte Muster der Daten-Zusammenfassung);
 - .5 die Korrekturfaktoren und Reiseanpassungen⁴, die gegebenenfalls während des Meldezeitraums bei der Berechnung des erreichten jährlichen betrieblichen KII angewandt wurden (siehe das im Anhang 2 dargestellte Muster der Daten-Zusammenfassung), unterstützt durch schriftliche Nachweise; und
 - .6 sofern zutreffend, Übereinstimmungsbescheinigungen für die vorangegangenen zwei Kalenderjahre.
- 5.2 Der erreichte jährliche betriebliche KII muss von der Verwaltung anhand der Daten über einen Zeitraum von zwölf Monaten vom 1. Januar bis 31. Dezember für das vorangegangene Kalenderjahr überprüft werden. In Fällen, in denen die Berechnung des erreichten jährlichen betrieblichen KII aufgrund der Nichtverfügbarkeit bestimmter Daten nicht möglich ist, z. B. wenn ein neues Schiff nach dem 1. Januar des vorangegangenen Jahres geliefert wird, muss der erreichte jährliche betriebliche KII anhand der verfügbaren Daten für den entsprechenden Zeitraum des vorangegangenen Kalenderjahres überprüft werden.
- 5.3 Bei Schiffen mit mehreren Freibord-Zeugnissen oder einem Freibord-Zeugnis, das mehrere Freiborde enthält, muss der höchste Tragfähigkeitswert zur Berechnung und Überprüfung des vorgeschriebenen und erreichten jährlichen betrieblichen KII verwendet werden.
- 5.4 Bei einem Schiff, dessen Tragfähigkeit (DWT) und/oder Bruttoreumzahl (BRZ) sich im Laufe des Jahres

⁴ Es wird auf die mit der Entschließung MEPC.355(78) angenommenen Vorläufigen Richtlinien von 2022 zu Korrekturfaktoren und Reiseanpassungen für die Berechnung der KII (G5) verwiesen.

ständig ändert, was im SEEMP oder einem Plan mit Abhilfemaßnahmen als Vorgang erfasst wird, mit dem die betriebliche Kohlenstoffintensitätsleistung des Schiffes verbessert werden soll:

- .1 muss der vorgeschriebene jährliche betriebliche KII immer unter Verwendung des ursprünglichen DWT- oder BRZ-Werts vor dem Umbau berechnet und überprüft werden; der erreichte KII, der zur Beurteilung der Einhaltung der Vorgaben herangezogen wird, muss jedoch unter Verwendung des neuen DWT- oder BRZ-Werts nach dem Umbau berechnet und überprüft werden; und
 - .2 muss für das Jahr, in dem der Umbau vorgenommen wird, der erreichte jährliche betriebliche KII für das gesamte Kalenderjahr auf der Grundlage des durchschnittlichen DWT- oder BRZ-Werts, gewichtet nach der vor und nach dem Umbau zurückgelegten Entfernung, berechnet und überprüft werden.
- 5.5 Mit Ausnahme jener Schiffe, die in Absatz 5.4 bestimmt sind, muss bei einem Schiff, das von der Verwaltung aufgrund eines größeren Umbaus, einschließlich umfangreicher Änderungen der Ladefähigkeit und/oder des Schiffstyps im Laufe des Jahres, als neu gebautes Schiff im Sinne der Regel 5 Absatz 4.3 der Anlage VI von MARPOL angesehen wird, der vorgeschriebene und erreichte jährliche betriebliche KII für den Zeitraum nach dem Umbau wie für ein neu gebautes Schiff berechnet und überprüft werden. Für das Jahr, in dem ein größerer Umbau vorgenommen wird, müssen die Daten für das Teiljahr vor dem Umbau weiterhin zur Überprüfung gemeldet werden, werden jedoch nicht in die Berechnung und Überprüfung des erreichten jährlichen betrieblichen KII einbezogen.
- 5.6 Bei einem Schiff, das gemäß Regel 27 Absatz 4, 27 Absatz 5 oder 27 Absatz 6 der Anlage VI von MARPOL einer Übertragung unterzogen wurde, muss die abgebende Verwaltung weder den erreichten jährlichen betrieblichen KII überprüfen noch die jährliche KII-Klasse des Schiffes für das Teiljahr bestimmen. Der erreichte jährliche betriebliche KII muss von der empfangenden Verwaltung unter Verwendung der Daten für ein ganzes Kalenderjahr überprüft werden. In solchen Fällen können die aggregierten Daten, die zur Berechnung des erreichten jährlichen betrieblichen KII vor der Übertragung erforderlich sind und die von der abgebenden Verwaltung bereits überprüft worden sein müssten, von der empfangenden Verwaltung ohne weitere Überprüfung direkt verwendet werden (siehe das im Anhang 3 und im Anhang 3 – Add.1 dargestellte Muster).
- 5.7 Die Verwaltung muss die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse für das Schiff unter Berücksichtigung der von der Organisation entwickelten Richtlinien festlegen.⁵ Der erreichte und der vorgeschriebene jährliche betriebliche KII sowie die Klassengrenzen

müssen alle mit drei Dezimalstellen angegeben werden. Wenn der erreichte jährliche betriebliche KII zufällig auf einer Klassengrenze liegt, muss das Schiff in die bessere der beiden Klassen eingestuft werden.

- 5.8 Die versuchsweise verwendeten KII (z. B. EEPI, cbDIST, cDIST oder EEOI)⁶ müssen von der Verwaltung nach dem gleichen Verfahren wie der erreichte jährliche betriebliche KII (AER oder cgDIST) überprüft werden, wenn sie freiwillig berechnet und gemeldet werden. Die Verwaltung braucht einem Schiff keine Klasse auf der Grundlage von versuchsweise verwendeten KII zuzuweisen.

6 Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung

- 6.1 Gemäß Regel 6 Absatz 6 der Anlage VI von MARPOL muss die Übereinstimmungsbescheinigung nach Erhalt der gemeldeten Daten entsprechend der Regel 27 der Anlage VI von MARPOL und des erreichten jährlichen betrieblichen KII entsprechend der Regel 28 der Anlage VI von MARPOL sowie nach zufriedenstellendem Abschluss der Überprüfung von der Verwaltung ausgestellt werden.
- 6.2 Ungeachtet des Absatzes 6.1 muss die Verwaltung prüfen, ob ein Plan mit Abhilfemaßnahmen gemäß Regel 6 Absatz 8 der Anlage VI von MARPOL erforderlich ist. Falls ein Plan mit Abhilfemaßnahmen erforderlich ist, aber nicht zusammen mit dem erreichten jährlichen betrieblichen KII vorgelegt wird, muss die Verwaltung das Unternehmen rechtzeitig darüber informieren, dass ein überarbeiteter SEEMP, einschließlich eines Plans mit Abhilfemaßnahmen, spätestens einen Monat nach der Meldung des erreichten jährlichen betrieblichen KII zur Überprüfung vorgelegt werden muss. Die Übereinstimmungsbescheinigung darf in einem solchen Fall nur dann ausgestellt werden, wenn ein Plan mit Abhilfemaßnahmen unter Berücksichtigung der von der Organisation entwickelten Richtlinien ordnungsgemäß ausgearbeitet und im SEEMP wiedergegeben und von der Verwaltung überprüft wurde.⁷
- 6.3 Sollte die Verwaltung bei den gemeldeten Daten und/oder der Berechnung des vorgeschriebenen/erreichten jährlichen betrieblichen KII eine wesentliche Abweichung feststellen, muss sie dem Unternehmen rechtzeitig zur Klärung oder Korrektur mitgeteilt werden. Eine Abweichung wird als wesentlich angesehen, wenn die Abweichung oder die Kumulierung von Abweichungen die gemeldete Gesamtmenge um mehr als $\pm 5\%$ beeinflussen könnte. Die Übereinstimmungsbescheinigung darf in einem solchen Fall nur dann ausgestellt werden, wenn die wesentliche Abweichung geklärt oder berichtigt wurde.

⁵ Es wird auf die mit der Entschließung MEPC.354(78) angenommenen Richtlinien von 2022 über die betriebliche Kohlenstoffintensitätsklasse von Schiffen (Richtlinien über die KII-Klasse, G4) verwiesen.

⁶ Es wird auf die mit der Entschließung MEPC.352(78) angenommenen Richtlinien von 2022 zu den betrieblichen Kohlenstoffintensitätsindikatoren und Berechnungsmethoden (KII-Richtlinien, G1) verwiesen.

⁷ Es wird auf die mit der Entschließung MEPC.347(78) angenommenen Richtlinien für die Überprüfung von und das Unternehmensaudit zu Teil III des Schiffsenergieeffizienz-Managementplans (SEEMP) durch die Verwaltung verwiesen.

Anhang 1
Muster der BDN-Zusammenfassungen

Datum der Vorgänge (TT/MM/JJJJ)	Art des ölhaltigen Brennstoffs/Masse (MT)							Erläuterungen		
	Dieselöl/ Gasöl (Heizöl EL)	Leichtes Heizöl	Schweröl	Flüssiggas (Propan)	Flüssiggas (Butan)	Flüssigerdgas	Methanol		Ethanol	Andere Brennstoffe (spezifischer Kohlenstoff- gehalt)
① BDN										
09/01/2023										
02/05/2023			150							
08/07/2023										
09/10/2023										
10/12/2023			300							
① Jährliche Liefermenge	0	0	450	0	0	0	0	0	0	0
② Korrektur für den restlichen Brennstoff im Tank										
01/01/2023			400							
31/12/2023			200							
② Korrektur für den restlichen Brennstoff im Tank	0	0	200	0	0	0	0	0	0	Die Mengendifferenz des Rest- Brennstoffs im Tank zu Beginn/am Ende des Datenerfassungs- Zeitraums.
③ Sonstige Korrekturen										
30/03/2023										
15/09/2023										
31/12/2023										
③ Jährliche sonstige Korrekturen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jährlicher Brennstoffverbrauch										
Jährlicher Brennstoff- verbrauch (①+②+③)	0	0	650	0	0	0	0	0	0	0

Erläuternde Bemerkungen:
Wenn Bunkerlieferungs-/Korrektur-Daten im elektronischen Meldesystem des Unternehmens aufzeichnet worden sind, ist es vertretbar, die Daten im vorhandenen Format anstatt nach diesem Format zu übermitteln.

Anhang 2

Muster der Zusammenfassung der erfassten Daten

Datum und Uhrzeit vom (TT/MM/JJJJ; hh:mm koordinierte Weltzeit)	* Datum und Uhrzeit bis (TT/MM/JJJJ; hh:mm koordinierte Weltzeit)	Zurückgelegte Entfernung (sm)	Reisedauer in Stunden (hh:mm)	** In Regel 3 Absatz 1 der Anlage VI von MARPOL vorgegebene Ausnahmeregelungen (J/N)	** Fahren bei Eisverhältnissen (J/N)	** STS-Umpfungsvorgang (J/N)	Brennstoffverbrauch (metrische Tonnen)						
							Gesamtmasse		** Masse, die von der Gesamtmasse abzuziehen ist				
							*** Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Für die Erzeugung von elektrischer Energie verbraucht ($FC_{electrical}$)	Verbraucht von überfeuertem Kessel bei der Ladungsbelegung/beim Löschen auf Tankschiffen (FC_{other})	Verbraucht von eigenständigen, motorgetriebenen Ladepumpen bei Löschkvorgängen auf Tankschiffen (FC_{others})	...	
01/01/2023 00:00	01/01/2023 13:20	150	13:20	N	N	N	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...
01/01/2023 13:20	01/01/2023 24:00	60	10:40	N	J	N	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...
02/01/2023 00:00	02/01/2023 24:00	288	24:00	N	N	J	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...
03/01/2023 00:00	03/01/2023 24:00	260	24:00	N	N	J	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...	Dieselöl/Gasöl (Heizöl EL)	...
.....
.....
31/12/2023 00:00	31/12/2023 24:00	290	24:00	N	N	N
Insgesamt im Jahr													

* Bei täglichen Basisdaten würde diese Spalte leer bleiben.

** Es wird auf die mit der Entschlüsselung MEPC.355(78) angenommenen Vorläufigen Richtlinien von 2022 zu Korrekturfaktoren und Reiseanpassungen für die Berechnung der KII (G5) verwiesen. Zur Erleichterung der Überprüfung können erforderlichenfalls zusätzliche Unterlagen vorgelegt werden, z. B. Baplie-Dateien, in denen die Anzahl der sich an Bord in Betrieb befindlichen Kühlcontainer verzeichnet ist. Es ist zu beachten, dass Fahrten unter unterschiedlichen Fahr- oder Betriebsbedingungen in getrennten Zeiten erfasst werden müssen, damit die Korrekturfaktoren und Reiseanpassungen ordnungsgemäß berechnet und überprüft werden können.

*** Es wird auf die Brennstoffarten in den Richtlinien von 2018 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten (Entschlüsselung MEPC.308(73) in der jeweils geltenden Fassung) verwiesen.

Erläuternde Bemerkungen: Wenn Bunkerlieferungs-/Korrektur-Daten im elektronischen Meldesystem des Unternehmens aufgezeichnet worden sind, ist es vertretbar, die Daten im vorhandenen Format anstatt nach diesem Format zu übermitteln.

Anhang 2 – ADD.1

Muster der Zusammenfassung der erfassten Daten zur Berechnung von versuchsweise verwendeten KII auf freiwilliger Basis

Die folgenden aggregierten Daten müssen zusätzlich in die Tabelle in Anhang 2 aufgenommen werden, wenn eine oder mehrere Versuchs-KII-Metriken auf freiwilliger Basis angewendet wurden:

Datum vom (TT/MM/JJJJ)	* Datum bis (TT/MM/JJJJ)	Zurückgelegte Entfernung im beladenen Zustand (sm)	**** Transportleistung (Metrik der Transportleistung)
01/01/2023			
02/01/2023			
03/01/2023			
31/12/2023			
Insgesamt im Jahr			

* Bei täglichen Basisdaten würde diese Spalte leer bleiben.

**** Gemäß der Definition in Abschnitt 3 der *Guidelines for voluntary use of the ship energy efficiency operational indicator (EEOI)*, die durch MEPC.1/Circ.684 verbreitet wurden.

Erläuternde Bemerkungen: Wenn Bunkerlieferungs-/Korrektur-Daten im elektronischen Meldesystem des Unternehmens aufgezeichnet worden sind, ist es vertretbar, die Daten im vorhandenen Format anstatt nach diesem Format zu übermitteln.

Anhang 3

Muster der aggregierten Daten vor einem Flaggen-/Unternehmenswechsel, der in den Regeln 27 Absatz 4, 27 Absatz 5 oder 27 Absatz 6 der Anlage VI von MARPOL behandelt wird

Datum der Übertragung (TT/MM/JJJJ)	Art der Übertragung (Flagge/Unternehmen/beides)	Meldezeitraum		Zurückgelegte Entfernung (sm)		Reisedauer in Stunden (hh:mm)	Brennstoffverbrauch (metrische Tonnen)					
		Datum vom (TT/MM/JJJJ)	Datum bis (TT/MM/JJJJ)	Gesamte zurückgelegte Entfernung	* Entfernung, die bei der Berechnung des KI abgezogen ist		Gesamtmasse	*Masse, die von der Gesamtmasse abzuziehen ist	**Bei STS-Umpumpvorgängen verbrauchte Masse			
12/05/2023	Flagge	01/01/2023	11/05/2023									
15/06/2023	Unternehmen	12/05/2023	14/06/2023									
02/11/2023	Beides	15/06/2023	01/11/2023									
.....												

* Es wird auf die aggregierte Masse des Brennstoffverbrauchs zur Berechnung von FCvoyage, FCElectrical, FCboiler und FCothers in den Vorläufigen Richtlinien von 2022 zu Korrekturfaktoren und Reiseanpassungen für die Berechnung der KI (G5), (Entschlüsselung MEPC.355(78)) verwiesen.

** Es wird auf die aggregierte Masse des Brennstoffverbrauchs zur Berechnung von AFTanker, STS in den Vorläufigen Richtlinien von 2022 zu Korrekturfaktoren und Reiseanpassungen für die Berechnung der KI (G5), (Entschlüsselung MEPC.355(78)) verwiesen.

*** Es wird auf die Brennstoffarten in den Richtlinien von 2018 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDJ) für Schiffsneubauten (Entschlüsselung MEPC.308(73) in der jeweils geltenden Fassung) verwiesen.

Anhang 3 – ADD.1

Muster der aggregierten Daten vor einem Flaggen-/Unternehmenswechsel, der in den Regeln 27 Absatz 4, 27 Absatz 5 oder 27 Absatz 6 der Anlage VI von MARPOL behandelt wird, um Versuchs-KII-Metriken auf freiwilliger Basis zu berechnen

Die folgenden aggregierten Daten können zusätzlich in die Tabelle in Anhang 3 aufgenommen werden, wenn eine oder mehrere Versuchs-KII-Metriken auf freiwilliger Basis angewendet wurden:

Datum der Übertragung (TT/MM/JJJJ)	Art der Übertragung (Flagge/Unternehmen/beides)	Meldezeitraum		Zurückgelegte Entfernung im beladenen Zustand (sm)	**** Transportleistung (Metrik der Transportleistung)
		Datum vom (TT/MM/JJJJ)	Datum bis (TT/MM/JJJJ)		
12/05/2023	Flagge	01/01/2023	11/05/2023		
15/06/2023	Unternehmen	12/05/2023	14/06/2023		
02/11/2023	Beides	15/06/2023	01/11/2023		
.....					

**** Gemäß der Definition in Abschnitt 3 der Guidelines for voluntary use of the ship energy efficiency operational indicator (EEOI), die durch MEPC.1/Circ.684 vorbereitet wurden.

(VKBl. 2022 S. 885)