

Meeresumweltschutz Bilgewasser- Entölungssysteme

Kommt nach der Banken- und Wirtschaftskrise nun die Umweltkrise?

Unsere Meere unterliegen einer vielfältigen und intensiven Nutzung. Allein in der Nord- und Ostsee finden jährlich rund 140.000 Schiffsbewegungen statt. Etwa 135 Millionen Tonnen für die Meeresumwelt gefährlicher Stoffe werden – als Ladung oder Brennstoffe – transportiert.

Die Seeschifffahrt verursacht erhebliche Umweltbelastungen durch Abgase, Abwässer, Ballastwasseraustausch, das Einbringen von Abfällen wie Kunststoffen in die Meere und Ölrückstände aus dem regulären Schiffsbetrieb und Havarien. Dem sensiblen Wattenmeer der Nordsee können Ölverschmutzungen, durch illegales Einleiten von ölhaltigem Bilgewasser oder gar Ölunfälle, schwere Schäden zuführen.

Bei keinem anderen Verkehrsträger ist das bisher unausgeschöpfte Potenzial für Umweltschutzmaßnahmen größer als in der Seeschifffahrt. Angesichts der Politik der EU und der IMO zur Verbesserung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt besteht nun Hoffnung, dass sich messbare Verbesserungen des Meeresumweltschutzes einstellen. Dabei sollte das gerade in Umlauf gebrachte MEPC.1/Circ.643 der IMO vom 12. November 2008 behilflich sein.

Wie sieht der heutige Meeresumweltschutz aus?

Beim Meeresschutz stoßen Nationalstaaten mit ihren Möglichkeiten schnell an Machbarkeitsgrenzen. Nur in globalen Lösungen kann den Meeren geholfen werden. Deutschland arbeitet zum Schutz seiner Meeressgewässer in vielen Schutzkooperationen mit. Die NSMT (Normenstelle für Schiffs- und Meerestechnik im DIN e.V.) ist dabei ein wichtiges Organ und Vorbereiter für Prüfnormen, die über die ISO an die IMO weitergegeben werden.

- das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geän-

dert durch das Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78);

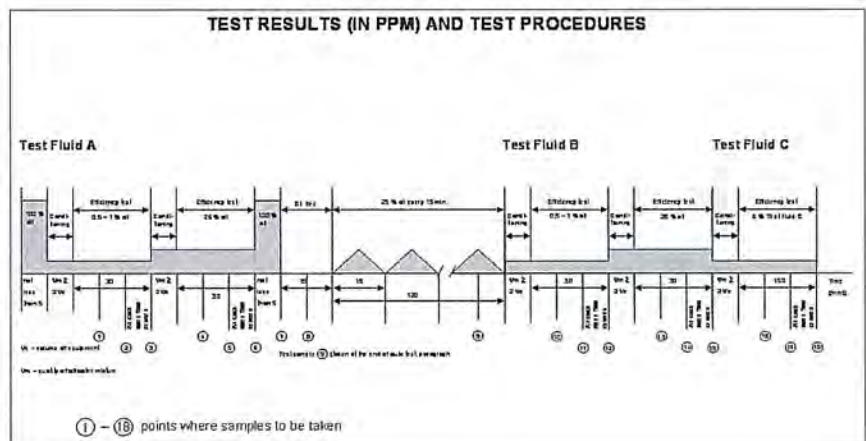
- die IMO-MARPOL Resolution MEPC.60(33) mit Gültigkeit ab 1. 4. 1994
- die IMO-MARPOL Resolution MEPC 107 (49) mit Gültigkeit zum 1. 1. 2005.

siehe: www.erunge-consulting.de

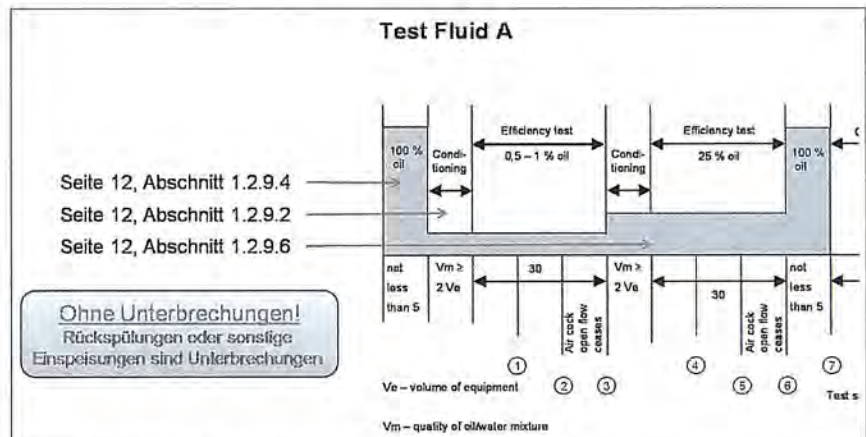
Bereits bei der MEPC 60(33) hat der Autor dieses Berichtes über mangelnde Genauigkeit bei den Prüfungen durch die Prüforganisationen hingewiesen. Die gleichen Fehler, oder „Interpretationsvarianten“ der Prüfnorm, haben sich mit der neuen Resolution MEPC 107(49) wiederholt. Mehrere Nationen haben dann zum Schutz ihrer Hoheitsgewässer so genannte „Schutzzonen“ eingerichtet, um das Einleiten von stark veröltem Bilgewasser zu unterbinden. Dabei ist eine gut funktionierende Technologie am Markt erhältlich, wenn ordnungsgemäß getestet wurde. Viele Firmen haben jedoch Systeme auf den Markt gebracht, die ihren Namen als „Entöler nach MEPC 107(49)“ zu Unrecht führen.

Deutschland, also das BMV vertreten durch die SeeBG, hat auf Drängen der NSMT bei der IMO einen Antrag auf eine „Einheitliche Umsetzung der Neufassung der Richtlinien für Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung für Maschinenraumbilgen von Schiffen während des Baumusterzulassungsverfahrens“ eingereicht. Dieser Antrag wurde von der IMO angenommen und mit Rundschreiben vom 12. November 2008 den Mitgliedstaaten mitgeteilt. Die deutsche Übersetzung wird nun vom BMV in Umlauf gebracht.

In dem Circ. 643 heißt es u.a., „die Regierungen der Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die anliegenden Orientierungshilfen bei der Prüfung zu verwenden und allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen. Weiter wird endlich klargestellt, „Es versteht sich, dass die Prüfung zur Baumusterzulassung mit den Prüfflüssigkeiten der Typen A, B und C nacheinander durchgeführt wird, ohne Unterbrechung für die Bedienung, Reinigung oder Wartung der Bilgenwasser-Separatoranlage. Diese Prüfung wird also eine Simulation des unbeaufsichtig-



Prüfdiagramm des MEPC 107 (49) Tests.



Vorschriften, die für alle Prüfflüssigkeiten gelten.

ten 24-Stunden-Betriebs ohne Eingreifen der Besatzung gesehen“ und weiter heißt es: „Die Bilgenwasser-Separatoranlage arbeitet zu jedem Zeitpunkt ununterbrochen und ohne Eingreifen von außen“.

Es ist für den Autor nicht zu verstehen, dass auch deutsche Hersteller, die bereits die MEPC 107(49) bei der IMO verhindern wollten, nun bei den Prüfungen klare und unmissverständliche Prüfdiagramme und Anweisungen für sich so auslegten, dass die „Laborergebnisse“ zwar gut waren aber den Reedern und Werften eine unbefriedigende Technik angeboten wurde. Das schlechte Vorbild wurde dann von asiatischen Mitbewerbern übernommen und ein unfairer Wettbewerb fand statt, der zu Lasten des Meeresumweltschutzes geht.

Diese Entöler haben zwar einen Bestandschutz für bereits ausgelieferte Anlagen, aber die Zeugnisse werden nicht verlängert. Diese Hersteller werden sich mit ihren Entölerern einer neuen Prüfung unterziehen müssen und vermutlich neue Techniken entwickeln.

Auch die im Umlauf befindlichen Berichte und Informationen, man könnte mit einer „Nachschalteinheit“ einen al-

ten Entöler nach MEPC 60(33) zu einem Entöler nach MEPC 107(49) „verbessern“ ist eine Falschinformation. Es muss klar sein, dass alte Prüfungen die vor mehr als zehn Jahren (und damals schon nicht korrekt waren) nicht für neue Entöler herangezogen werden können. (MEPC.1/Circ.643).

NFV-Entöler, die die ersten waren, die in 100%iger Übereinstimmung schon die MEPC 60(33) bestanden hatten, waren auch die ersten Entöler in 100%iger Übereinstimmung mit der MEPC 107(49).

Es geht also, wenn die geeigneten Technologien eingesetzt werden, ganz ohne Chemikalien, Rückspülungen und anderen Hilfsmitteln, die den Betrieb für das Bedienpersonal unnötig erschweren und zudem nicht der Prüfnorm entsprechen.

Lassen Sie es nicht zu einer Umweltkrise kommen

Das Schiff ist und bleibt das umweltfreundlichste und preiswerteste Transportmittel, wenn die zur Verfügung stehende Technik zum Einsatz kommt. Dies gilt nicht nur für Entöler, sondern auch

für andere Umwelttechniken, über die der Autor gern weiter berichten wird.

Autor:

Eberhard Runge, Dipl.-Kfm.,
Senior-Consultant der E. R. Consulting
und Senior-Consultant für die MAHLE
Industriefiltrations GmbH