

Grüne Schifffahrt

Was ist eigentlich „Grüne Schifffahrt“? Alle sprechen von mehr Umweltschutz auf den Meeren und meinen doch im Wesentlichen immer die „Verschmutzung“ durch die Schiffsabgase. Das allein ist aber nur ein Bruchteil vom Ganzen.

Viele Fachleute, so auch der Experte der ICS (International Chamber of Shipping), Mr. David Tongue sagen zu Recht, dass das Schiff das mit Abstand umweltfreundlichste Transportmittel der Welt ist und nur mit 3% (drei) an der weltweiten Luftverschmutzung beteiligt ist. Wenn man aber vom „Grünen Schiff“ spricht, meinen wir die Beurkundung durch Klassifikationsgesellschaften bei Einhaltung und Installation mehrerer Anlagen und Systeme. Nur als Beispiel für andere Gesellschaften, sei hier genannt GL's:

Environmental Passport (EP)

In diesem „Forderungskatalog“ werden Geräte und Systeme gefordert, die wünschenswert wären. Für die es aber entweder keine offizielle Zulassung (IMO-Prüfresolution) gibt, z.B. den „5ppm-Entöler“, oder deren Ratifizierung bei der IMO noch ansteht, z.B. das „Ballast Water Treatment System“. Beim BWTS wäre es an der Zeit, dass die BRD ihre Zusage der Ratifizierung (bis spätestens 2012) einlöst, denn Reeder und Zulieferindustrie brauchen Pla-

Entöler“, den man für die Bundesmarine entwickelt hatte und deren umfangreiche Prüfungen wurden 2004 (nur zum Teil) in die MEPC 107(49) übernommen. Diese NFV-Technik war auch bei der ersten Prüfung nach MEPC 107(49) für NFV-Entöler erfolgreich und die Testergebnisse lagen wieder unter 5 ppm. Ein Zertifikat wurde 2004/2005 abgelehnt, da es keine IMO-Richtlinien hierfür gibt.

Wenn heute „Testergebnisse“ unter 5 ppm vorgelegt werden und nun doch

Zertifikate ausgestellt werden, sollte man sehr genau prüfen, wie und unter welchen Bedingungen (Rückspülungen – Reinigungsintervalle – Chemikalienzugabe – Leistungsänderung usw.) die Resultate zustande gekommen sind. Diese Testergebnisse sind noch kein Beweis für eine reibungslose Funktion unter Bordbedingungen.

Nur ein Druckentöler, der ohne sonstige Wasser- und Chemikalienzugabe, die erforderlichen Werte für ein Klassenzusatzzeichen „EP“ erreicht, sollte einge-

nungssicherheit für ihre immensen Investitionen in dieser wichtigen Frage des Umweltschutzes.

Beim Entöler „5 ppm“ beziehen sich die Klassifikationsgesellschaften nur auf Testergebnisse, die beim Test nach IMO-MEPC.107(49) erreicht wurden. Die BRD hatte bei der IMO das von vielen Herstellern durchgeführte Prüfverfahren als nicht Regelkonform erfolgreich reklamiert. Das für die Prüfungen von Entölern erforderliche Dokument MEPC.1/Circ.643 wurde 2008 von der IMO veröffentlicht und wird nur in einer deutschsprachigen Erläuterung des GL erwähnt.

Die ehemalige Hamburger Firma NFV hatte bereits 1999 ein GL-Zertifikat (Nr. 14 643 - 99 HH) für einen „5-ppm-

baut werden. Hier sind Inspektoren der Reeder und Werft-Ingenieure gefordert, die sich mit der Technik genauestens auseinander setzen wollen und können. Der Ordnung halber sei vermerkt, nach IMO-Richtlinien geprüfte und zugelassene Öl- in Wassermonitore gibt es, aber ein Monitor kann keinen Entöler ersetzen.

Fazit: „Green Ships“ sind gut für den Umweltschutz der Meere, aber die Vorschriften und ihre Technik müssen stimmen. *E.R.C.*