

# CCS 通函

## *Circular*

中国船级社  
(2012年)通函第97号总第259号  
2012年10月19日(共5页)

发: 总部相关处室、各分社/办事处并转船公司

### MARPOL公约附则 VI 船舶能效管理体系 -转发圣文森特及格林纳丁斯海事主管当局通函 N° POL 014

圣文森特和格林纳丁斯海事主管机关近期向船东、船舶经营人和管理人、船旗国检验官以及认可组织下发通函N° POL 014，旨在贯彻MARPOL公约附则VI关于船舶能效管理体系的有关规定。

该通函中文翻译版如下:

**适用于:** 所有适用于MARPOL公约附则 VI 的船舶

**生效日期:** 2013年1月1日

摩纳哥, 2012年5月2日

国际海事组织海洋环境保护委员会在2011年7月第62届会议期间,通过了减少温室气体排放的新规定。

在MARPOL公约附则 VI 的第四章中给出了能效设计指数 Energy Efficiency Design Index (EEDI)。

EEDI适用于自2013年7月1日或之后安放龙骨的新船; 并用于描述新船每吨货物每海哩二氧化碳的排放量。除EEDI外, 船舶能效管理计划 Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) 的要求适用于每艘船舶, 并需要永久保存在船上。

EEDI仅适用于在2013年7月1日或之后安放龙骨的船舶。自2013年1月1日起, SEEMP也同样适用于现有船舶。

#### 船舶能效管理计划 (SEEMP)

##### 检验、发证和验证

对400总吨及以上的新船, 要求配备SEEMP:

- 2013年1月1日或之后签订建造合同；
- 2013年7月1日或以后安放龙骨；或者
- 2015年7月1日或之后交船。

现有的400总吨或以上的现有船舶，要求自2013年1月1日起对防止空气污染证书（IAPP）进行第一次中间或换证检验时在船上配备SEEMP。

对符合要求的船舶将签发国际能效证书 International Energy Efficiency Certificate (IEEC)，此证书在船舶生命期内永久有效，直至船舶退役。如果船舶发生重大改建或船旗变更，将为船舶签发新的证书。

港口国检查官在实施检查时，将仅限于验证船舶是否持有有效的国际能效证书。

#### 编制 SEEMP

连贯的、可促使能源管理持续改善的周期包括策划、实施、监控、自我评估及改进等环节。

在策划阶段应识别可行的措施，以实现高效的能源管理：

- 船舶的具体措施有：速度优化、气象航线、船体保养等。
- 船员的具体措施有：激励、培训。

在实施阶段中，应制定适当的程序以实现识别出的可行措施。

在能源效率的监控环节，应确定相关准则以观察能源管理的持续发展过程。国际海事组织建议使用能效操作指标 (EEOI) 作为参数。

MEPC. 1/Circ. 684 制订并公布了计算 EEOI 的相应指南，但各公司都可自由制订最实用监控工具。

可定期对措施的有效性和潜在的改进方面进行自我评估。SEEMP 应包含一个适当的程序。

SEEMP 可纳入公司的安全管理体系。

为协助公司编制 SEEMP，国际海事组织发布了一份指南：参见 MEPC. 213 (63)——船舶能效管理计划编制指南。

另 MEPC. 203 (62) 中有关 MARPOL 附则 VI 修正案对 EEDI 的要求如下，请参照：

EEDI 要求适用于所有400总吨及以上的国际航行船舶中的下述11种船型：散货船、气体运输船、液货船、集装箱船、杂货船、冷藏货物运输船、兼用船、滚装货船（车辆运输船）、滚装货船、滚装客船及客船，但不适用于这些船型中

具有柴油电力推进、涡轮推进及混合推进系统的非传统推进系统的船舶。

EEDI 要求原则上适用于新船，但当现有船发生特别大的重大改建时也要求追溯适用 EEDI 要求。

新船系指：

- 1) 2013 年 1 月 1 日或以后签订建造合同；或
- 2) 如无建造合同，2013 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或
- 3) 2015 年 7 月 1 日或以后交付的船舶。

重大改建系指：

- . 1 实质上改变了该船的尺度、装载容量或发动机功率；或
- . 2 改变了该船的类型；或
- . 3 根据主管机关的意见，这种改建的目的实际上是为了要延长该船的使用年限；或
- . 4 这种改建使得如该船是一艘新船，该船应遵守本公约中不适用于现有船舶的有关规定；或
- . 5 实质上改变了该船的能效并且其包括的改装能使该船超出第 21 条所述适用的 Required EEDI。

附件：ST. VINCENT AND THE GRENADINES ARITIME ADMINISTRATION  
CIRCULAR N° POL 014, 共2页

中文翻译如有歧义，以圣文森特和格林纳丁斯主管机关海事通告原文为主。本通函在实施过程中如有任何疑问，请与总部：认证处 联系。



# ST. VINCENT AND THE GRENADINES

## MARITIME ADMINISTRATION

### CIRCULAR N°POL 014

### MARPOL ANNEX VI SHIP ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT SYSTEM

**TO:** SHIOPWNERS, SHIPS' OPERATORS AND  
MANAGERS, FLAG STATE SURVEYORS,  
RECOGNIZED ORGANIZATIONS

**APPLICABLE TO:** ALL VESSELS TO WHICH MARPOL Annex VI  
APPLIES

**EFFECTIVE AS FROM:** 1<sup>st</sup> January 2013

Monaco, 2<sup>nd</sup> May 2012

New regulations for the reduction of greenhouse gas emissions were adopted during the 62<sup>nd</sup> Session of the Marine Environment Protection Committee of the IMO in July 2011.

Energy Efficiency Design Index (EEDI) has been introduced by a fourth chapter in MARPOL Annex VI.

EEDI is applicable to new ships whose keel will be laid on or after 1<sup>st</sup> July 2013 and describes the emission of CO<sub>2</sub> of new ships per ton of cargo and one Nautical Mile. In addition to the EEDI, a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) will be required for each ship, and will need to be kept on board permanently.

EEDI is only applicable to ships whose keel will be laid on or after 1<sup>st</sup> July 2013. SEEMP will also be applicable to existing ships from 1<sup>st</sup> January 2013.

#### **Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)**

##### Survey, certification and verification

SEEMP will be required on board all **new ships** of 400 Gross Tonnage and more:

- For which the building contract is placed on or after 1<sup>st</sup> January 2013;
- Whose keel will be laid on or after 1<sup>st</sup> July 2013; or
- Ships which will be delivered on or after 1<sup>st</sup> July 2015.

**Existing ships** of 400 Gross Tonnage or more are required to have the SEEMP on board at the date of the first intermediate or renewal survey for the Air Pollution Prevention Certificate (IAPP) on or after 1<sup>st</sup> January 2013.

If the ship complies with the requirements, an International Energy Efficiency Certificate (IEEC) will be issued, which will be valid throughout the life of the ship. The Certificate will cease to be valid if the ship is withdrawn from service. A new Certificate will be issued following a major conversion of the ship or upon a change of flag.

Port State Control inspectors will be limited to verify, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board.

## **Development of a SEEMP**

*Planning, implementation, monitoring and self-evaluation and improvement* are components of a continuous circle that may lead to a permanent improvement of energy management.

During the *planning* phase the possible measure should be identified so that an efficient energy management may be achieved:

- Ship's specific measures: speed optimization, weather-routeing, maintenance of hull, etc.
- Crew's specific measures: motivation, training.

During the *implementation* phase appropriate procedures for realization of the identified measures should be prepared.

During the *monitoring* of the energy efficiency, the criteria should be determined so that a continuous development of the energy management is observable. The IMO recommends using the Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) as a parameter.

An appropriate guideline for the calculation of the EEOI was established and published with MEPC.1/Circ.684. However each Company is free to develop a monitoring tool on their own which is the most practical.

A *self-evaluation* of the measures should be carried out periodically with regards to effectiveness and potential *improvement*. The SEEMP should contain an appropriate procedure.

The SEEMP may be included in the Company's Safety Management System.

The IMO has released a guideline to support the companies concerned: Res. MEPC.213 (63) – *Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan*.