

Projekt ustawy

Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu

Dwudzieste drugie rozporządzenie w sprawie dostosowania bezpieczeństwa statków

A. Problem i cel

Dwudzieste drugie rozporządzenie w sprawie dostosowania bezpieczeństwa statków zmienia załączniki do ustawy o bezpieczeństwie statków (SchSG) i ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej (SeeAufgG), a także rozporządzenie w sprawie kwalifikacji marynarzy w żegludze morskiej (See-BV).

Zmiany w załączniku do SchSG transponują międzynarodowe zobowiązania Republiki Federalnej Niemiec do prawa krajowego w celu dalszego rozwoju bezpieczeństwa transportu morskiego i ochrony środowiska morskiego oraz ustanowienia indywidualnych obowiązków w uzasadnionych przypadkach.

W zakresie bezpieczeństwa statków do prawa niemieckiego wprowadza się w szczególności rezolucje przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie zmiany niektórych kodeksów i wytycznych (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) związanych z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. Między innymi Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (kodeks IMSBC) został zaktualizowany w celu uwzględnienia nowych definicji, odniesień i wymagań dotyczących ładunków, które mogą podlegać dynamicznemu rozdzieleniu. Zmiany Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC) dotyczą uwzględnienia drzwi wodoszczelnych w obliczeniach stateczności w stanie uszkodzonym. Zmiany Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. i 2000 r. (kodeks HSC 1994 i kodeks HSC 2000), które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r., odnoszą się do środków i urządzeń ratowniczych oraz łączności radiowej, a także do wykazu wyposażenia do świadectwa bezpieczeństwa jednostek szybkich w zakresie modernizacji ogólnościwiatowego morskiego systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa GMDSS. Modernizacja odnosi się również do zmian kodeksów MODU z 1989 i 2009 r. dotyczących budowy i wyposażenia ruchomych morskich platform wiertniczych (kodeks MODU 1989 i kodeks MODU 2009) oraz kodeksu bezpieczeństwa statków specjalnego przeznaczenia z 1983 i 2008 r.

W dziedzinie środowiska należy wspomnieć o rezolucjach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO zmieniających Konwencję MARPOL (Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r.) i protokołach z 1978 r. i 1997 r. do tej konwencji oraz Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 2001 r. (konwencja AFS). Zmianą konwencji MARPOL dodano do załącznika VI do konwencji postanowienia dotyczące wprowadzenia i wdrożenia wskaźnika efektywności energetycznej istniejących statków (EEXI) oraz

Notyfikowano zgodnie z dyrektywą (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. UE L 241 z 17.9.2015, s. 1)

operacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych ze statków.

Ponadto, w załączniku I do konwencji MARPOL wprowadzono zakaz stosowania i przewożenia w celu wykorzystania jako paliwa ciężkiego oleju na statkach na wodach Arktyki. Zmianą konwencji AFS przyjęto na całym świecie jednolite środki mające na celu ograniczenie stosowania cybutryny biobójczej w systemach przeciwporostowych.

Zmiana załącznika do SeeAufgG uwzględnia w pkt 1 i 2 załącznika zmiany Konwencji, które zostały wprowadzone na szczeblu krajowym.

Zmiana See-BV służy skorygowaniu błędów redakcyjnych.

B. Rozwiązanie; korzyści

Przyjęcie dwudziestego drugiego rozporządzenia w sprawie dostosowania bezpieczeństwa statków na podstawie § 15 SchSG oraz §§ 15 i 9 SeeAufgG.

Dekretem 22. rozporządzenia w sprawie dostosowania bezpieczeństwa statków Niemcy wypełniają swoje zobowiązanie do wdrożenia międzynarodowych wymogów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

C. Alternatywy

Brak.

D. Wydatki budżetowe z wyłączeniem kosztów przestrzegania przepisów

Brak.

E. Koszty przestrzegania przepisów

E.1 Koszty przestrzegania przepisów obciążające obywateli

Rozporządzenie nie wiąże się z nowym kosztem przestrzegania przepisów dla obywateli.

E.2 Koszty przestrzegania przepisów dla przedsiębiorstw

W przypadku przedsiębiorstw nie ma kosztów przestrzegania przepisów wykraczających poza zobowiązania międzynarodowe.

Projekt rozporządzenia wdraża międzynarodowe zobowiązania 1:1. W związku z tym nie ma zastosowania rozporządzenie „one-in, one-out” w odniesieniu do nowych inicjatyw regulacyjnych rządu federalnego.

E.3 Koszty przestrzegania przepisów dla organów władz

Zmiany w międzynarodowych instrumentach przyjętych przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO to wyjaśnienia, zmiany lub uzupełnienia istniejących zobowiązań, które są uwzględniane w istniejących procedurach administracyjnych dotyczących weryfikacji certyfikacji.

Obciążenia administracyjne związane ze zmianą konwencji MARPOL zgodnie z załącznikiem VI w celu wprowadzenia i wdrożenia wskaźnika efektywności energetycznej istniejących statków (EEXI) oraz operacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez statki są objęte istniejącymi strukturami służby bezpieczeństwa statków. Jednorazowe badania certyfikacyjne dla statków podlegających EEXI równoległe z istniejącymi transferami (i badaniami) danych GISIS do systemu gromadzenia danych na temat oleju opałowego na statku (DCS) w celu przekazywania danych dotyczących intensywności emisji dwutlenku węgla raz w roku w odniesieniu do danych statków.

F. Inne koszty

Nie można wykluczyć nadwyżek kosztów prowadzących do niewymiernego wzrostu cen jednostkowych. Nie oczekuje się jednak bezpośredniego wpływu na poziomy cen, w szczególności na poziom cen konsumpcyjnych.

Projekt ustawy Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu

Dwudzieste drugie rozporządzenie w sprawie dostosowania bezpieczeństwa statków

z dnia...

Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu wydaje rozporządzenie na podstawie:

— § 15 ustawy z dnia 9 września 1998 r. o bezpieczeństwie statków (Federalny Dziennik Ustaw I, s. 2860), w brzmieniu zmienionym art. 4 ustawy z dnia 14 marca 2023 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2023 I nr 73),

— § 15 ust. 5 pkt 1 ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej, w wersji opublikowanej w dniu 17 czerwca 2016 r. (Federalny Dziennik Ustaw I str. 1489), w brzmieniu zmienionym art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2023 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2023 I nr 73),

— § 9 ust. 1 pkt 5 i 7 ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej, w wersji opublikowanej w dniu 17 czerwca 2016 r. (Federalny Dziennik Ustaw I str. 1489), w brzmieniu zmienionym art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2023 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2023 I nr 73), oraz

— § 9 ust. 1 zdanie pierwsze pkt 3 a i 3 c, również w związku z ust. 2 zdanie trzecie ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej, w brzmieniu opublikowanym w dniu 17 czerwca 2016 r. (Federalny Dziennik Ustaw I, s. 1489), w brzmieniu zmienionym art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2023 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2023 I nr 73), w porozumieniu z Federalnym Ministerstwem Pracy i Spraw Socjalnych:

Artykuł 1

Zmiana załącznika do ustawy o bezpieczeństwie statków

W załączniku do ustawy z dnia 9 września 1998 r. o bezpieczeństwie statków (Federalny Dziennik Ustaw I str. 2860), ostatnio zmienionej art. 4 ustawy z dnia 14 marca 2023 r. (Federalny Dziennik Ustaw 2023 I nr 73) wprowadza się następujące zmiany:

1. W sekcji A wprowadza się następujące zmiany:

a) W podsekcji II wprowadza się następujące zmiany:

a%6) W brzmieniu punktu I.2/1 do pravidła II-1/23-3, po „(VkBl. 2006, s. 520)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.188(79)/Rev.1)

Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)”.

b%6) W brzmieniu punktu I.6 do pravidła 1-2, po „(VkBl. 2020, s. 852)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.500(105))

Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)".

c%6) W brzmieniu punktu I.7 do pravidła 11, po „(VkBl. 2022, s. 246)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z października 2021 r. (MSC.492(104))
Przyjęto w dniu: 08 października 2021 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)".

d%6) W punkcie I.10 wprowadza się następujące zmiany:

a%7%7) W brzmieniu punktu I.10 a), po „(VkBl. 2020, s. 21)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.498(105))
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)".

b%7%7) W brzmieniu punktu I.10 b), po „(VkBl. 2020, s. 23)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.499(105))
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)".

e%6) W brzmieniu punktu I.12 do pravidła 12, po „(VkBl. 2006, s. 520)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.188(79)/Rev.1)
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)".

b) W podsekcji II wprowadza się następujące zmiany:

Po punkcie II.0.36 dodaje się punkt II.0.37 w brzmieniu:

„II.0.37. Zmiany z czerwca 2021 r. (rezolucje MEPC.328(76), MEPC.329(76), MEPC.330(76))
Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Federalny Dziennik Ustaw 2023 II nr #)".

c) W brzmieniu podsekcji VI, po wpisie „(Federalny Dziennik Ustaw 2018 II p. 514)”, dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z maja 2021 r. (MSC.486(103))
Przyjęto w dniu: 13 maja 2021 r.
(Federalny Dziennik Ustaw 2023 II nr 83)".

d) W brzmieniu sekcji VIII, po wpisie „(Federalny Dziennik Ustaw 2008 II p. 520)”, dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2021 r. (MEPC.331(76))
Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Federalny Dziennik Ustaw 2023 II nr #)".

2. W sekcji C wprowadza się następujące zmiany:

a) W punkcie II.1, po wpisie „W dodatku I:” dodaje się następujące wyrazy:

„W pravidle 3 pkt 7 i pravidle 9 pkt 2:

Wytyczne dotyczące zwolnienia bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z niektórych wymogów przeglądów i certyfikacji na zgodność z Konwencją MARPOL (okólnik MEPC.1/Circ.892)
Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2022, s. 594)".

- b) W punkcie II.3, po wpisie „W dodatku I:” dodaje się następujące wyrazy:

„W prawidło 3 pkt 2 i prawidło 7 pkt 2:

Wytyczne dotyczące zwolnienia bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z niektórych wymogów przeglądów i certyfikacji na zgodność z Konwencją MARPOL (okólnik MEPC.1/Circ.892)

Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2022, s. 594)".

- c) W punkcie II.5 wprowadza się następujące zmiany:

a%6) Po wpisie „W dodatku VI” wyrazy

„Wytyczne 2015 dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.259.(68), sprostowana przez MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Przyjęto w dniu: 15 maja 2015 r. (Dziennik Transportowy(VkBl.) 2019 s. 120)”

otrzymują brzmienie:

„W prawidło 3 pkt 4:

Wytyczne dotyczące zwolnienia bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z niektórych wymogów przeglądów i certyfikacji na zgodność z Konwencją MARPOL (okólnik MEPC.1/Circ.892)

Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2022, s. 594).

„W prawidło 4:

Wytyczne 2015 dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.259(68), sprostowana przez MEPC.68/21/Add.1/Corr.2)

Przyjęto w dniu: 15 maja 2015 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2019, s. 120).

Wytyczne 2021 dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.340(77))

Przyjęto w dniu: 26 listopada 2021 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023, s. 194)".

- b%6) W brzmieniu prawidła 5 pkt 4, po wpisie (VkBl. 2020, s. 690) dodaje się następujące wyrazy:

„ Wytyczne 2022 przeglądu i certyfikacji wskaźnika osiągniętej efektywności energetycznej statków istniejących (EEXI) (rezolucja MEPC.351(78))

Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2022, s. 902)".

- c%6) Prawidła 20 pkt 2 do 22 mają następujące brzmienie:

„W prawidło 22 pkt 2:

Wytyczne 2012 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej dla nowych statków (EEDI) (rezolucja MEPC.212(63))

Przyjęto w dniu: 02 marca 2012 r.

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2013, s. 128).

- Zmiany wytycznych 2012 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.224(64))
Przyjęto w dniu: 05 października 2012 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2014, s. 638).

Wytyczne 2014 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej dla nowych statków (rezolucja MEPC.245(66))
Przyjęto w dniu: 04 kwietnia 2014 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2018, s. 771).

- Zmiany wytycznych 2014 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.245(66))
Rezolucja MEPC. 263(68))
Przyjęto w dniu: 15 maja 2015 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2018, s. 791).

- Zmiany wytycznych 2014 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.224(66)), zmieniona rezolucją MEPC.263(68)) (rezolucja MEPC.281(70), sprostowana przez MEPC.70/18/Corr. 1)
Przyjęto w dniu: 28 października 2016 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2018, s. 792).

Wytyczne 2018 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.308(73), sprostowana przez MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)
Przyjęto w dniu: 26 października 2018 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2020 s. 663; 2021, s. 186).

- Zmiany wytycznych 2018 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków
(rezolucja MEPC.308(73)) (MEPC.322(74))
Przyjęto w dniu: 17 maja 2019 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2020, s. 692).

- Zmiany wytycznych 2018 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków
(rezolucja MEPC.332(76))
Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 285).

Tymczasowe wytyczne dla obliczania współczynnika F_w dla ograniczenia prędkości statku przy reprezentatywnym stanie morza (dla prób morskich) (MEPC.1/okólnik 796)
z dnia 12 października 2012 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2021, s. 114).

Wytyczne 2013 dotyczące posługiwania się innowacyjnymi technologiami efektywności energetycznej przy obliczaniu oraz weryfikowaniu osiągniętego wskaźnika EEDI (MEPC.1/okólnik 815)
z dnia 17 czerwca 2013 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2021, s. 125).

W prawie 22 pkt 3:

Wytyczne 2018 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.308(73), sprostowana przez MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)
Przyjęto w dniu: 26 października 2018 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2020, s. 663, Dziennik Transportowy (VkBI). 2021, s. 186).

- Zmiany wytycznych 2018 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.308(73))
(MEPC.322(74))
Przyjęto w dniu: 17 maja 2019 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2020, s. 692).

- Zmiany wytycznych 2018 na temat metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja MEPC.332(76))
Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 285).

„W prawie 23:

Wytyczne 2022 dotyczące metody obliczania wskaźnika osiągniętej efektywności energetycznej statków istniejących (rezolucja MEPC.350(78))
Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 896).

„W prawie 24:

a) Wytyczne obliczania linii odniesienia do stosowania ze wskaźnikiem konstrukcyjnym efektywności energetycznej (EEDI)
(rezolucja MEPC.215(63), sprostowana przez MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)
Przyjęto w dniu: 02 marca 2012 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). Wytyczne 2013 s. 325; 2020, s. 853).

b) Wytyczne 2013 obliczania linii odniesienia do stosowania ze wskaźnikiem konstrukcyjnym efektywności energetycznej (EEDI) (rezolucja MEPC.231(65))
Przyjęto w dniu: 17 maja 2013 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2018, s. 889).

c) Wytyczne 2013 dotyczące obliczania linii odniesienia do stosowania ze wskaźnikiem konstrukcyjnym efektywności energetycznej (EEDI) dla dużych statków pasażerskich posiadających napęd niekonwencjonalny
(rezolucja MEPC.233(65))
Przyjęto w dniu: 17 maja 2013 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2015, s. 182).

W prawie 24 pkt 5:

Tymczasowe wytyczne 2013 dla określania minimalnych wartości napędu dla utrzymania manewrowości statków w warunkach niekorzystnych
(rezolucja MEPC.232(65))
Przyjęto w dniu: 17 maja 2013 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2015, s. 248).

- Zmiana z października 2014 r.
MEPC.255(67))

Przyjęto w dniu: 17 października 2014 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2018, s. 198).

- Zmiana z maja 2015 r. (MEPC.262(68))
Przyjęto w dniu: 15 maja 2015 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2018, s. 199).

Wytyczne dla określania minimalnych wartości napędu dla utrzymania manewrowości statków w warunkach niekorzystnych (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)

Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 715).

„W prawie 25:

Wytyczne 2021 dotyczące układu ograniczenia mocy na wale/silnika w celu spełnienia wymagań EEXI i wykorzystania rezerwy mocy (rezolucja MEPC.335(76))

Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 643).

„W prawie 26:

Wytyczne 2022 dla opracowania Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP) (rezolucja MEPC.346(78))

Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 857).

Wytyczne weryfikacji i audytów przedsiębiorstwa armatorskiego przez administrację dotyczące części III Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP) (rezolucja MEPC.347(78))

Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 881).

W prawie 28 pkt 1:

Wytyczne 2022 w sprawie eksploatacyjnych wskaźników intensywności emisji dwutlenku węgla i metod obliczeniowych (wytyczne CII, G1) (rezolucja MEPC.352(78))

Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 909).

W prawie 28 pkt 4:

Wytyczne 2022 w sprawie linii odniesienia do stosowania ze wskaźnikami eksploatacyjnymi intensywności emisji dwutlenku węgla (wytyczne dotyczące linii referencyjnych CII, G2) (rezolucja MEPC.353(78))

Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 911).

Wytyczne 2021 dotyczące eksploatacyjnych współczynników redukcji intensywności emisji węgla w stosunku do linii odniesienia (wytyczne dotyczące współczynników redukcji CII, G3) (rezolucja MEPC.338(76))

Przyjęto w dniu: 17 czerwca 2021 r.
(Dziennik Transportowy (VkBI). 2022, s. 605).

W prawie 28 pkt 6:

Wytyczne 2022 w sprawie oceny intensywności emisji dwutlenku węgla statków (wytyczne dotyczące kategoryzacji CII, G4) (rezolucja MEPC.354(78)) Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r. (Dziennik Transportowy (VkBl). 2022, s. 913).

Tymczasowe wytyczne 2022 w sprawie współczynników korygujących i korekt rejsu dla obliczeń CII (wytyczne CII, G5) (rezolucja MEPC.335(78)) Przyjęto w dniu: 24 czerwca 2022 r. (Dziennik Transportowy (VkBl). 2022, s. 917)".

- d) W pkt VI.2, w brzmieniu przepisu B-1, po wpisie „(VkBl. 2010, s. 188)” dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z października 2018 r. (MEPC.306(73))
Przyjęto w dniu: 26 października 2018 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2020, s. 364)”.

3. W sekcji E wprowadza się następujące zmiany:

- a) W pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a%6) W brzmieniu lit. a), po „(VkBl. 2015, s. 472)”, dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.505(105))
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)”.

- b%6) W brzmieniu lit. b), po „(VkBl. 2018, s. 193)”, dodaje się następujące wyrazy:

- Zmiany z 2022 r. (MSC.506(105))
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)”.

- b) W pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a%6) W brzmieniu lit. a), po „(VkBl. 2009, s. 272)”, dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.502(105))
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)”.

- b%6) W brzmieniu lit. b), po „(VkBl. 2020, s. 48)”, dodaje się następujące wyrazy:

„- Zmiana z 2022 r. (MSC.503(105))
Przyjęto w dniu: 28 kwietnia 2022 r.
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2023 r., s. #)”.

Artykuł 2

Zmiana załącznika do ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej

W załączniku do ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej, zmienionej publikacją z dnia 17 czerwca 2016 r. (Federalny Dziennik Ustaw I, s. 1489), ostatnio zmienionej art. 2 ustawy z dnia 14 marca 2023 r. (Federalny Dziennik Ustaw I 2023 nr 73), wprowadza się następujące zmiany:

4. W pkt 1, wpis „(Federalny Dziennik Ustaw. 2008 II s. 520, 522)” zastępuje się wpisem „(Federalny Dziennik Ustaw. 2023 II nr #)”.
5. W pkt 2, sekwencję słowną „rezolucja MEPC.324(75) z dnia 20 listopada 2020 r. (Federalny Dziennik Ustaw. Wytyczne 2022 II str. 155)” zastępuje się sekwencją słowną „rezolucje MEPC.328(76), MEPC.329(76) i MEPC.330(76) z dnia 17 czerwca 2021 r. (Federalny Dziennik Ustaw.) 2023 II nr #)”.

Artykuł 3

Zmiana rozporządzenia w sprawie kwalifikacji marynarzy

W rozporządzeniu w sprawie kwalifikacji marynarzy z dnia 8 maja 2014 r. (Dziennik Ustaw I, s. 460), ostatnio zmienionym art. 1 rozporządzenia z dnia 28 lipca 2021 r. (Dziennik Ustaw I, s. 3236), wprowadza się następujące zmiany:

6. W § 6 ust. 2 pkt 5 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem.
7. W § 9 ust. 2 wpis „(ABI. 2001 C 50, s. 1 i nast.)” zastępuje się wpisem „(ABI. C 2002 50, s. 1 i nast.)”.
8. W § 39 ust. 1 zdanie drugie literę „c” zastępuje się literą „d”.
9. W § 45 ust. 3 wyraz „SSB” zastępuje się wyrazem „SBB”.
10. W § 48 ust. 1 zdanie pierwsze wyrazy „SRT na statku” zastępuje się wyrazami „na statku SRT”.
11. W dodatku 1 do § 2, sformułowanie do 1, po wyrazach „NWO 500 Oficer wachtowy w rejsie przybrzeżnym przy pojemności brutto 500 GT”, dodaje się wyrazy w brzmieniu:

„NK 500 Kapitan w rejsie przybrzeżnym przy pojemności brutto 500 GT”.
12. Załącznikiem 6a wprowadza się następujące zmiany:
 - a) Pod nagłówkiem „Obróbka metalu w warsztacie szkoleniowym lub międzyzakładowym ośrodku szkoleniowym”, pod pozycją 11.2, wyraz „komponent” zastępuje się wyrazem „komponenty”.
 - b) Pod nagłówkiem „Produkcja elektryczna w warsztacie szkoleniowym lub międzyzakładowym ośrodku szkoleniowym” pod pozycją 4.2, usuwa się przecinek po wyrazach „Przyrządy pomiarowe według typu”.

Artykuł 4

Wejście w życie

(2) Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie, z zastrzeżeniem ust. 2, następnego dnia po jego opublikowaniu.

(3) Art. 1 ust. 1 lit. a) podwójna litera dd i art. 1 ust. 3 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.

Objaśnienia

A. Część ogólna

I. Cel i konieczność ustanowienia przepisów

Dwudzieste drugie rozporządzenie w sprawie dostosowania bezpieczeństwa statków zmienia załącznik do ustawy o bezpieczeństwie statków (SchSG) i załącznik do ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej (SeeAufgG), a także rozporządzenie w sprawie kwalifikacji marynarzy w żegludze morskiej (See-BV).

Zmiany w załączniku do SchSG transponują międzynarodowe zobowiązania Republiki Federalnej Niemiec do prawa krajowego w celu dalszego rozwoju bezpieczeństwa transportu morskiego i ochrony środowiska morskiego oraz ustanowienia indywidualnych obowiązków w uzasadnionych przypadkach.

Celem niniejszego rozporządzenia jest aktualizacja i dostosowanie odpowiednich przepisów w odniesieniu do krajowej transpozycji zmian do głównych konwencji i kodeksów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) odnoszących się do bezpieczeństwa statków, przepisów technicznych i norm przyjętych przez IMO, a także jednolitych wykładni przepisów projektowych.

W rozporządzeniu w sprawie kwalifikacji marynarzy (See-BV) dokonuje się jedynie poprawek redakcyjnych.

II. Zasadnicza treść projektu

Artykuł 1 projektu rozporządzenia zmienia załącznik do SchSG dotyczący przeniesienia do prawa niemieckiego międzynarodowego prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

W zakresie bezpieczeństwa statków do prawa niemieckiego wprowadza się w szczególności rezolucje przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie zmiany niektórych kodeksów i wytycznych (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) związanych z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. Między innymi Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (kodeks IMSBC) został zaktualizowany w celu uwzględnienia nowych definicji, odniesień i wymagań dotyczących ładunków, które mogą podlegać dynamicznemu rozdzieleniu. Zmiany Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC) dotyczą uwzględnienia drzwi wodoszczelnych w obliczeniach stateczności w stanie uszkodzonym. Zmiany Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r. i 2000 r. (kodeks HSC 1994 i kodeks HSC 2000), które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r., odnoszą się do środków i urządzeń ratowniczych oraz łączności radiowej, a także do wykazu wyposażenia do świadectwa bezpieczeństwa jednostek szybkich w zakresie modernizacji ogólnosiłowego morskiego systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa GMDSS. Modernizacja odnosi się również do zmian kodeksów MODU z 1989 i 2009 r. dotyczących budowy i wyposażenia ruchomych morskich platform wiertniczych (kodeks MODU 1989 i kodeks MODU 2009) oraz kodeksu bezpieczeństwa statków specjalnego przeznaczenia z 1983 i 2008 r.

W dziedzinie środowiska należy również wspomnieć o rezolucjach Komisji Ochrony Środowiska Morskiego IMO, które zmieniły Konwencję MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r.).

Zmianą konwencji MARPOL dodano do załącznika VI do konwencji postanowienia dotyczące wprowadzenia i wdrożenia wskaźnika efektywności energetycznej istniejących statków (EEXI) oraz operacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych ze statków.

Ponadto, w załączniku I do konwencji MARPOL wprowadzono zakaz stosowania i przewożenia w celu wykorzystania jako paliwa ciężkiego oleju na statkach na wodach Arktyki. Zmianą konwencji AFS przyjęto na całym świecie jednolite środki mające na celu ograniczenie stosowania cybutryny biobójczej w systemach przeciwporostowych.

Artykuł 2 zmienia i aktualizuje załącznik do SeeAufgG.

Artykuł 3 wprowadza jedynie poprawki redakcyjne do See-BV.

Artykuł 4 przewiduje wejście w życie tego rozporządzenia.

III. Alternatywy

Brak.

Zmienione i nowo wprowadzone zadania opierają się na zobowiązaniach Niemiec wynikających z prawa międzynarodowego.

IV. Zgodność z prawem Unii Europejskiej i traktatami międzynarodowymi

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i traktatami międzynarodowymi zawartymi przez Republikę Federalną, w szczególności z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.

V. Skutki regulacyjne

1. Uproszczenie prawne i administracyjne

W rozporządzeniu nie osiągnięto uproszczeń prawnych i administracyjnych.

2. Aspekty dotyczące zrównoważonego rozwoju

Inicjatywa regulacyjna ma wpływ na Cel 8 (Godna praca i wzrost gospodarczy) celów zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie bezpiecznej i nowoczesnej eksploatacji statków. Marynarze mają zawód, który często wykonują w trudnych warunkach. Ich bezpieczeństwo ma zatem ogromne znaczenie, a zatem przepisy rozporządzenia służą również ochronie pracowników na pokładzie. Rozporządzenie przyczynia się również do osiągnięcia celu 14.1 celu zrównoważonego rozwoju nr 14 (Życie pod wodą) polegającego na zapobieganiu wszelkiego rodzaju zanieczyszczeniom mórz lub znacznym zmniejszeniu tego zanieczyszczenia, w szczególności w wyniku działalności lądowej, obejmujące odpady morskie i zanieczyszczenia składnikami pokarmowymi do 2025 r. Ponadto inicjatywa regulacyjna jest również zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Oznacza to zachowanie zasobów naturalnych oraz unikanie zagrożeń i niedopuszczalnego ryzyka dla zdrowia ludzkiego i przyrody. Powyższe jest realizowane przez rozporządzenie poprzez transpozycję międzynarodowych zobowiązań do prawa krajowego w celu dalszego rozwoju bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska

morskiego poprzez zmiany załącznika do SPA oraz ustanowienie indywidualnych obowiązków w uzasadnionych przypadkach.

3. Wydatki budżetowe z wyłączeniem kosztów przestrzegania przepisów

Brak.

4. Koszty przestrzegania przepisów

Nie ma obowiązku kompensacyjnego wynikającego z realizacji zobowiązań międzynarodowych.

4.1 Koszty przestrzegania przepisów dla obywateli

Rozporządzenie nie wiąże się z nowym kosztem przestrzegania przepisów dla obywateli.

4.2 Koszty przestrzegania przepisów dla gospodarki

Nowe przepisy mające na celu poprawę bezpieczeństwa statków i ochrony środowiska morskiego mogą prowadzić do dodatkowych kosztów ponoszonych przez właścicieli i przedsiębiorstwa, w szczególności średnie przedsiębiorstwa eksploatujące statki morskie, w zakresie nowych konstrukcji i modernizacji; są one jednak antykonkurencyjne, ponieważ zaliczki należne z tytułu ich zobowiązań międzynarodowych muszą być również uiszczane w odniesieniu do statków morskich pływających pod obcą banderą. Bez przestrzegania norm ustanowionych przez IMO na całym świecie statki nie mogą zawijać do zagranicznych portów albo ryzykują zatrzymanie tam pod kontrolą państwa portu. Na podstawie tych wymogów armatorzy muszą bezpośrednio przestrzegać norm międzynarodowych. Te międzynarodowe normy dla armatorów i innych użytkowników standardu stanowią podstawę krajowych norm stosowania.

Ponadto przedsiębiorstwa nie ponoszą kosztów przestrzegania przepisów wykraczających poza zobowiązania międzynarodowe.

Projekt rozporządzenia wdraża międzynarodowe przepisy 1:1. W związku z tym nie ma zastosowania rozporządzenie „one-in, one-out” w odniesieniu do nowych inicjatyw regulacyjnych rządu federalnego.

4.3 Koszty przestrzegania przepisów dla organów władz

Zmiany w międzynarodowych instrumentach przyjętych przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO to wyjaśnienia, zmiany lub uzupełnienia istniejących zobowiązań, które są uwzględniane w istniejących procedurach administracyjnych dotyczących weryfikacji certyfikacji.

Obciążenia administracyjne związane ze zmianą konwencji MARPOL zgodnie z załącznikiem VI w celu wprowadzenia i wdrożenia wskaźnika efektywności energetycznej istniejących statków (EEXI) oraz operacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez statki są objęte istniejącymi strukturami służby bezpieczeństwa statków. Jednorazowe badania certyfikacyjne dla statków podlegających EEXI równoległe z istniejącymi transferami (i badaniami) danych GISIS do systemu gromadzenia danych na temat oleju opałowego na statku (DCS) w celu przekazywania danych dotyczących intensywności emisji dwutlenku węgla raz w roku w odniesieniu do danych statków.

5. Inne koszty

Nie można wykluczyć nadwyżek kosztów prowadzących do niewymiernego wzrostu cen jednostkowych. Nie należy oczekiwać bezpośredniego wpływu na poziomy cen, w szczególności na poziom cen konsumpcyjnych.

6. Inne skutki regulacji

Nie przewiduje się dalszych skutków rozporządzenia. W szczególności nie należy oczekiwać żadnego wpływu na konkretną sytuację życiową mężczyzn i kobiet, ponieważ rozporządzenia nie dotyczą sytuacji, które mogłyby mieć na to wpływ.

VI. Limit czasowy; ocena

Przeanalizowano możliwość terminu dla planowanych regulacji, ale należy go zanegować w zakresie, w jakim terminy nie są zawarte w tekście regulacji. Zmiany służące transpozycji prawa międzynarodowego na czas nieokreślony oraz – w zakresie, w jakim jest to wyłącznie prawo krajowe – są stale potrzebne do wykonywania zadań przez administrację federalną, nie mogą być ograniczone w czasie.

Rozporządzenie nie wymaga zgody Bundesratu.

B. Część szczegółowa

W odniesieniu do poszczególnych zmian:

W odniesieniu do art. 1 (Zmiana ustawy o bezpieczeństwie statków):

W punkcie 1

W lit. a

W podwójnej literze aa

W wyniku przyjęcia rezolucją MSC.482(103) nowego prawidła SOLAS II-1/25-1 dotyczącego instalacji detektorów poziomu wody na statkach towarowych o wielu ładowniach (innych niż masowce i zbiornikowce) normy wydajności detektorów poziomu wody zostały odpowiednio zmienione. Są one zawarte w rezolucji MSC.188(79)/Rev.1.

W podwójnej literze bb

Zmianą dodaje się rezolucję zawartą w MSC.500(105) do załącznika A do SchSG.

Zmiany dotyczą aktualizacji Międzynarodowego morskiego kodeksu bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (kodeks IMSBC) w celu uwzględnienia nowych definicji, odniesień i wymagań dotyczących ładunków, które mogą podlegać dynamicznemu rozdzieleniu. Zmieniono sekcję 7, aby objąć nią ładunki, które mogą być skroplone lub podlegać dynamicznemu rozdzieleniu. Celem sekcji jest zwrócenie uwagi na ryzyko związane z upłynnieniem lub separacją dynamiczną oraz środki ostrożności w celu zminimalizowania ryzyka. Dalsze zmiany kodeksu IMSBC odnoszą się do aktualizacji poszczególnych stron arkuszy i dodawania nowych pojedynczych stron arkuszy tkanin. Oczekuje się, że zmiany te wejdą w życie na szczeblu międzynarodowym w dniu 1 grudnia 2023 r., ale mogą być stosowane na zasadzie dobrowolności przez organy administracji od dnia 1 stycznia 2023 r.

W podwójnej literze cc

Rezolucja MSC.492(104) zawiera poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC) w rozdziale 2 (Zdolność przetrwania statku i usytuowanie zbiorników ładunkowych) w odniesieniu do uwzględnienia drzwi wodoszczelnych w obliczeniach stateczności w stanie uszkodzonym w celu zharmonizowania z wymogami SOLAS.

W podwójnej literze dd

W potrójnej literze aaa

Poprawka dodaje rezolucję MSC.498(105) do załącznika A do ustawy o bezpieczeństwie na morzu. W kontekście poprawek do rezolucji MSC.496(105) zmieniono rezolucję MSC.498(105), rozdziały 8 i 14 kodeksu HSC z 1994 r. Obejmują one pełny tekst zastępujący rozdział 14 kodeksu HSC oraz przeniesienie przepisów dotyczących sprzętu komunikacyjnego dla sprzętu ratowniczego z rozdziału 8 do rozdziału 14. Zmiany te dotyczą sprzętu ratowniczego i uzgodnień oraz łączności radiowej, a także inwentaryzacji wyposażenia do celów certyfikatu bezpieczeństwa jednostek szybkich w zakresie modernizacji GMDSS. Zmiany te wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r. Krajowe wejście w życie poprawek do konwencji SOLAS zawartych w rezolucji MSC.496(105) odbywa się w ramach równoległej procedury ustawodawczej dotyczącej 30. rozporządzenia zmieniającego SOLAS.

W potrójnej literze bbb

Zmiany w MSC.499(105) są takie same jak w pkt 1 lit. a) podwójna litera dd potrójna litera aaa, ale odnoszą się do kodeksu HSC 2000. Zmiany te wchodzi również w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.

W podwójnej literze ee

Zob. pkt 1 lit. a) podwójna litera aa.

W lit. b

Rezolucja MEPC.328(76) zawiera zmiany do załącznika VI (Przepisy w sprawie zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki) do konwencji MARPOL. Ponadto poddaje się rewizji załącznik VI do konwencji MARPOL.

Niniejsza rewizja uwzględnia wszystkie zmiany do załącznika VI do konwencji MARPOL przyjęte i wprowadzone w życie od dnia 10 października 2008 r.

Uzupełnia ona również przepisy dotyczące wprowadzenia i wdrożenia wskaźnika efektywności energetycznej istniejących statków (EEXI) oraz operacyjnego wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez statki.

Barki bezzałogowe (barki UNSP) bez własnego napędu mogą w przyszłości zostać zwolnione z niektórych wymogów przeglądów i certyfikacji zgodnie z załącznikiem VI do MARPOL. Dla tych barek UNSP zostanie wprowadzone nowe świadectwo zwolnienia.

Rezolucja MEPC.329(76) zawiera zmiany do załącznika I (Przepisy w sprawie zapobiegania zanieczyszczeniu olejami) do konwencji MARPOL. W przyszłości zastosowanie będzie miał fundamentalny zakaz stosowania i przewożenia ciężkiego oleju do celów paliwowych na statkach na wodach Arktyki.

Rezolucja MEPC.330(76) zawiera również zmiany do załącznika I (Przepisy w sprawie zapobiegania zanieczyszczeniu olejem) oraz zmiany do załącznika IV (Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków) do konwencji MARPOL.

Barki bezzałogowe (barki UNSP) bez własnego napędu mogą zatem w przyszłości zostać zwolnione z niektórych wymogów przeglądów i certyfikacji zgodnie z załącznikami I i IV do MARPOL. Dla tych barek UNSP zostanie wprowadzone nowe świadectwo zwolnienia.

W lit. c

Rezolucja MSC.486(103) zawiera zmiany do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencji STCW).

MSC.486(103) zawiera nową definicję „wysokiego napięcia” w prawie I/1 konwencji STCW. Zmiana weszła w życie na szczeblu międzynarodowym w dniu 1 stycznia 2023 r.

W lit. d

Zmianami do konwencji AFS przyjętymi rezolucją MEPC.331(76) przyjęto środki mające na celu ograniczenie stosowania cybutryny w systemach przeciwporostowych i dostosowane do wzoru formularza międzynarodowego certyfikatu dotyczącego systemu przeciwporostowego. Od dnia 1 stycznia 2023 r. nowo zainstalowane na statkach systemy przeciwporostowe nie mogą zawierać cybutryny. W przypadku statków, na których zastosowano system przeciwporostowy zawierający cybutrynę przed tą datą, konieczne jest usunięcie systemu przeciwporostowego lub należy zastosować warstwę wierzchnią, która działa jako bariera zapobiegająca wydostawaniu się tej substancji z bazowego systemu przeciwporostowego, który nie jest już zgodny z przepisami, najpóźniej 60 miesięcy po ostatnim zastosowaniu.

Nie później niż 24 miesiące po wejściu w życie zmian do konwencji AFS przyjętych niniejszą rezolucją zmienione międzynarodowe świadectwo dotyczące systemu przeciwporostowego musi być przewożone na pokładzie wszystkich statków, których istniejący system przeciwporostowy zawiera cybutrynę.

W punkcie 2

W lit. a

Okólnik MEPC.1/Circ.892 określa wytyczne dotyczące zwolnienia bezzałogowych barek (UNSP) z niektórych wymogów przeglądów i certyfikacji na zgodność z Konwencją MARPOL. W wytycznych opisano warunki techniczne możliwości zwolnienia barek UNSP przewidziane w dodatkach I, IV i VI do MARPOL oraz opisano procedurę wykazania zgodności z warunkami, weryfikacji i wydania świadectwa zwolnienia. Wytyczne mają być stosowane przy rozpatrywaniu zwolnień poprzez włączenie sekcji C załącznika SchSG.

W lit. b

Zob. pkt 2 lit. a).

W lit. c

W podwójnej literze aa

Wytyczne 2015 dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.259(68), skorygowane przez MEPC.68/21/Add.1/Corr.2), zastępuje się rezolucją MEPC.340(77) dotyczącą nowo zainstalowanych systemów oczyszczania spalin, aktualizując w ten sposób obie wytyczne w załączniku do sekcji „W prawie 4”. (Zob. pkt 2 lit. c) podwójna litera cc).

Ponadto należy odnieść się do powodów dotyczących pkt 2 lit. a) i pkt 2 lit. c) podwójna litera aa.

W podwójnej literze bb

Rezolucja MEPC.351(78) ustanawia wytyczne dotyczące przeglądów i wydawania świadectw wartości efektywności energetycznej istniejącego statku.

W podwójnej literze cc

Przeglądowi poddano przepisy 20 pkt 2–22.

Przepis 20 pkt 2 otrzymuje oznaczenie przepis 22 pkt 2. Przepis 20 pkt 3 otrzymuje oznaczenie przepis 22 pkt 3.

Wprowadza się przepis 23 dotyczący MEPC.350(78). Rezolucja MEPC.350(78) określa metody obliczeniowe służące określeniu charakterystyki efektywności energetycznej istniejącego statku. Wytyczne ściśle opierają się na koncepcji istniejących wytycznych w sprawie charakterystyki energetycznej nowych statków.

Przepis 21 otrzymuje oznaczenie przepis 24. Przepis 21 pkt 5 otrzymuje oznaczenie przepis 24 pkt 5. Do tekstu przepisu 24 pkt 5 dodaje się MEPC.1/Circ.850/Rev.3. Okólnik MEPC.1/Circ.850/Rev.3 wprowadza wyczerpująco zmienione wytyczne dla określania minimalnych wartości napędu dla utrzymania manewrowości statków w warunkach niekorzystnych, zawarte w załączniku C. Okólnik zastępuje okólnik MEPC.1/Circ.850/Rev.2, który odwzorowuje pierwotne wytyczne tymczasowe z 2013 r. oraz zmiany do nich z października 2014 r. i 2015 r. w wersjach skonsolidowanych. W wytycznych, które mają zostać uwzględnione w kontekście oceny wymogu EEDI, dokonano przeglądu warunków morskich oraz drugiej kompleksowej procedury oceny w celu określenia minimalnych osiągnięć.

Wprowadza się przepis 25 dotyczący MEPC.335(76). Rezolucja MEPC.335(76) dotyczy systemów ograniczania mocy wału śrubowego lub silnika, które mogą być niezbędne do spełnienia wymagań dotyczących charakterystyki efektywności energetycznej istniejącego statku. Opisano ogólne warunki dla takich systemów, niezbędne funkcje monitorowania i obsługę aktywacji zasilania w szczególnych przypadkach.

Przepis 22 otrzymuje oznaczenie przepis 26. Brzmienie przepisu 26 poddano przeglądowi.

MEPC.346(78) zastępuje poprzednią rezolucję MEPC.282(70) w sprawie opracowania Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP).

MEPC.347(78) dotyczy wytycznych dotyczących przeglądu części III Planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP) w celu wsparcia administracji w przeprowadzaniu audytów i audytów korporacyjnych wymaganych na mocy przepisu 26.3.3 załącznika VI do konwencji MARPOL.

Wprowadza się przepisy dotyczące 28 pkt. 1, prawidła 28 pkt 4 i prawidła 28 pkt 6.

Włączenie to ma na celu wdrożenie uchwał w sprawie zarządzania operacyjnym wskaźnikiem intensywności emisji dwutlenku węgla (CII).

Rezolucja MEPC.352(78) – tak zwana wytyczna G1 – dotyczy metod określania i obliczania, w jaki sposób wartość wskaźnika dla każdego statku ma być obliczana raz w roku na podstawie danych eksploatacyjnych.

Niektóre współczynniki korygujące dla niektórych zastosowań lub typów statków nadal mają zastosowanie do rzeczywistych obliczeń. Zastosowanie tych czynników korygujących zostało już zapisane w rezolucji MEPC.338(76) – tak zwanej wytycznej G3.

Rezolucja MEPC.353(78) – tak zwana wytyczna G2 – określa odpowiednie linie odniesienia dla każdego typu statku. Następnie poszczególne statki są klasyfikowane wraz z osiągniętym wskaźnikiem intensywności emisji dwutlenku węgla i oceniane są w ich pozycji w stosunku do linii odniesienia. Ocenę tę przeprowadza się na podstawie rezolucji MEPC.354(78) – tzw. wytycznej G4.

W lit. d

Rezolucja MEPC.306(73) rozszerza wytyczne MEPC.127(53) „Wytyczne dotyczące uzdatniania wody balastowej i przygotowania planów uzdatniania wody balastowej (G4)” poprzez możliwość uzupełnienia planu uzdatniania wody balastowej środkami nadzwyczajnymi

W punkcie 3

Wszystkie zmiany do lit. a)–d) wchodzi w życie na szczeblu międzynarodowym w dniu 1 stycznia 2024 r.

W lit. a

W podwójnej literze aa

W związku ze zmianami do rezolucji MSC.496(105) w sprawie modernizacji GMDSS rezolucja MSC.505(105) zmienia kodeks MODU z 1989 r.

W podwójnej literze bb

Zmiany w MSC.506(105) są takie same jak w pkt 3 a), ale odnoszą się do kodeksu MODU z 2009 r.

W lit. b

W podwójnej literze aa

W związku ze zmianami do rezolucji MSC.496(105) w sprawie modernizacji GMDSS rezolucja MSC.502(105) zmienia kodeks SPS z 1983 r.

W podwójnej literze bb

Zmiany w MSC.503(105) są takie same jak w pkt 3 lit. c), ale odnoszą się do kodeksu SPS z 2008 r.

W art. 2 (Zmiana załącznika do ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej)

W punkcie 1

Zmiany aktualizują załącznik do ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej

W punkcie 2

Zmiany aktualizują załącznik do ustawy o zadaniach rządu federalnego w zakresie żeglugi morskiej

W art. 3 (Zmiana rozporządzenia w sprawie kwalifikacji marynarzy)

W punkcie 1

Jest to poprawka redakcyjna.

W punkcie 2

Jest to poprawka redakcyjna.

W punkcie 3

Jest to poprawka redakcyjna.

W punkcie 4

Jest to poprawka redakcyjna.

W punkcie 5

Jest to poprawka redakcyjna.

W punkcie 6

Jest to poprawka redakcyjna.

W punkcie 7

W lit. a

Jest to poprawka redakcyjna.

W lit. b

Jest to poprawka redakcyjna.

W art. 4 (Wejście w życie)

Przepis ten reguluje wejście w życie rozporządzenia i odpowiada art. 82 ust. 2 pkt 2 ustawy zasadniczej. Przepisy niewymienione w ust. 2 wchodzi zatem w życie następnego dnia po opublikowaniu w Federalnym Dzienniku Ustaw.

Przepisy, o których mowa w ust. 2, które zawierają rezolucje MSC.498(105) i MSC.499(105), odnoszą się do poprawek SOLAS do MSC.496(105). Krajowe wejście w

życie MSC.496(105) to 30. rozporządzenie zmieniające SOLAS, które ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.