

Lovudkast

Forbundsministeriet for transport og digital infrastruktur

Toogtyvende tilpasningsbekendtgørelse om sikkerhed til søs

A. Problem og målsætning

Den toogtyvende tilpasningsbekendtgørelse om sikkerhed til søs ændrer bilagene til loven om sikkerhed til søs (SchSG) og forbundsloven om ansvarsområder til søs (SeeAufgG) samt bekendtgørelsen om søfarendes kompetence inden for søtransport (See-BV).

Ændringerne af bilaget i loven om sikkerhed til søs (SchSG) gennemfører Forbundsrepublikken Tysklands internationale og europæiske forpligtelser til at videreudvikle sikkerheden inden for søtransport og beskytte havmiljøet i national ret, og de enkelte forpligtelser bliver begrundet.

Inden for sikkerhed på søen er navnlig de resolutioner, som er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (IMO), om ændring af visse koder og retningslinjer (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS), der er knyttet til den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), indført i tysk ret. Den internationale kode for transport af masse gods ad søvejen (IMSBC-koden) er bl.a. blevet opdateret med nye definitioner, referencer og krav til last, der kan blive udsat for dynamisk separation. Ændringerne af den internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk (IGC-koden) vedrører medtagelse af vandtætte døre i beregningerne af lækstabilitet. Ændringerne af den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer fra 1994 og 2000 (HSC-kode 1994 og HSC-kode 2000), som træder i kraft den 1. januar 2024, omhandler redningsudstyr og -arrangementer og radiokommunikation samt listen over udstyr til sikkerhedscertificering for højhastighedsfartøjer vedrørende modernisering af det globale radiobaserede maritime nød- og sikkerhedssystem GMDSS. Denne modernisering vedrører også ændringerne af MODU-koderne for 1989 og 2009 for konstruktion af og udstyr på mobile offshoreboreplatforme (MODU-kode 1989 og MODU-kode 2009) og sikkerhedskoden for skibe til særlige formål fra 1983 og 2008.

På miljøområdet bør nævnes resolutionerne fra IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet om ændring af MARPOL-konventionen (den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe), om ændring af protokollerne af 1978 og 1997 til denne konvention og den internationale konvention fra 2001 om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe (AFS-konventionen). Med ændringen af MARPOL-konventionen blev der til konventionens bilag VI tilføjet bestemmelser om indførelse og gennemførelse af en energieffektivitetsindikator for eksisterende skibe (EEXI) og en driftsmæssig CO₂-intensitetsindikator (CII) til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe.

Desuden blev der i bilag I til MARPOL-konventionen indført et forbud mod anvendelse og medbringelse til anvendelse som brændstof af tung olie på skibe i arktiske farvande. Med

Notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT L 241 af 17.9.2015, s. 1).

ændringen af AFS-konventionen blev der på verdensplan vedtaget ensartede foranstaltninger til at begrænse anvendelsen af biocidet cybutryn i antifoulingsystemer.

Ændringen af bilaget til SeeAufgG indeholder i bilagets punkt 1 og 2 de ændringer af konventionerne, der er i kraft nationalt.

Med ændringen af See-BV rettes redaktionelle fejl.

B. Løsning; fordele

Vedtagelse af en toogtyvende tilpasningsbekendtgørelse om sikkerhed til søs på grundlag af § 15 i SchSG og §§ 15 og 9 i SeeAufgG.

Med bekendtgørelsen om den 22. tilpasningsbekendtgørelse om sikkerhed til søs opfylder Tyskland sin forpligtelse til at gennemføre internationale krav fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

C. Alternativer

Ingen.

D. Budgetudgifter eksklusive efterlevelsedomkostninger

Ingen.

E. Efterlevelsedomkostninger

E.1 Efterlevelsedomkostninger for borgerne

Bekendtgørelsen medfører ikke nye efterlevelsedomkostninger for borgerne.

E.2 Efterlevelsedomkostninger for virksomhederne

For virksomheder er der ingen efterlevelsedomkostninger ud over internationale forpligtelser.

Udkastet til bekendtgørelse gennemfører internationale forpligtelser 1:1. Derfor er der ikke grundlag for at anvende "én ind/én ud"-reglen for ny regulering fra forbundsregeringen.

E.3 Efterlevelsedomkostninger for forvaltningen

De ændringer af de internationale instrumenter, der er vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er præciseringer, ændringer eller tilføjelser til eksisterende forpligtelser, som der tages hensyn til i de eksisterende administrative procedurer for verifikation af certificering.

De eksisterende strukturer i tjenesten for sikkerhed til søs dækker den administrative byrde ved at efterleve ændringen af MARPOL-konventionen i henhold til bilag VI til indførelse og gennemførelse af en energieffektivitetsindikator for eksisterende skibe (EEXI) og en driftsmæssig CO₂-intensitetsindikator (CII) til reduktion af skibes drivhusgasemissioner. Der foretages engangscertificeringstests for skibe, der er omfattet af EEXI, i overensstemmelse med de eksisterende GISIS-dataoverførsler (og tests) til

systemet til indsamling af brændselsoliedata (ship fuel oil data collection system) (DCS) med henblik på fremsendelse af CO₂-intensitetsdata én gang om året for de pågældende fartøjer.

F. Andre omkostninger

Det kan ikke udelukkes, at der vil blive overvæltet omkostninger, hvilket vil føre til en ikke-kvantificerbar stigning i enhedspriserne. Der forventes dog ikke direkte virkninger for prisniveauet, navnlig ikke på forbrugerpriserne.

Udkast til lovforslag Forbundsministeriet for transport og digital infrastruktur

Toogtyvende tilpasningsbekendtgørelse om sikkerhed til søs

Dateret ...

Forbundsministeriet for transport og digital infrastruktur bekendtgør på grundlag af:

— § 15 i loven om sikkerhed til søs af 9. september 1998 (forbundslovtidende I, s. 2860), som ændret ved artikel 4 i lov af 14. marts 2023 (forbundslovtidende 2023 I nr. 73),

— § 15, stk. 5, nr. 1, i forbundsloven om ansvarsområder til søs, i den version, der blev offentliggjort den 17. juni 2016 (forbundslovtidende I s. 1489), som ændret ved artikel 4, stk. 2, i lov af 14. marts 2023 (forbundslovtidende 2023 I nr. 73),

— § 9, stk. 1, nr. 5 og 7, i forbundsloven om ansvarsområder til søs, i den version, der blev offentliggjort den 17. juni 2016 (forbundslovtidende I s. 1489), som ændret ved artikel 4, stk. 2, i lov af 14. marts 2023 (forbundslovtidende 2023 I nr. 73), og

— § 9, stk. 1, første punktum, nr. 3 a og 3 c, også sammenholdt med stk. 2, tredje punktum, i forbundsloven om ansvarsområder til søs, i den version, der blev offentliggjort den 17. juni 2016 (forbundslovtidende I, s. 1489), som ændret ved artikel 4, stk. 2, i lov af 14. 2023 (forbundslovtidende 2023 I nr. 73), efter aftale med forbundsministeriet for beskæftigelse og sociale anliggender:

Artikel 1

Tilpasning til bilaget til loven om sikkerhed til søs

Bilaget til loven om sikkerhed til søs af 9. september 1998 (forbundslovtidende I s. 2860), senest ændret ved artikel 4 i lov af 14. marts 2023 (forbundslovtidende 2023 I nr. 73), ændres som følger:

1. Del A ændres som følger:

a) Underafsnit II ændres som følger:

a%6) I nr. I.2/1 i regel II-1/23-3 indsættes efter "(VkB. 2006 s. 520)" følgende ord:

"- Ændring af 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkB.) 2023 s. #)".

b%6) I nr. I.6 i regel 1-2 indsættes efter "(VkB. 2020 s. 852)" følgende:

"- Ændring af 2022 (MSC.500(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkB.) 2023 s. #)".

c%6) I nr. I.7 i regel 11 indsættes efter "(VkB. 2022 s. 246)" følgende ord:

"- Ændring af oktober 2021 (MSC.492(104))
Vedtaget den 8. oktober 2021

(transporttidende (VkB.) 2023 s. #)".

d%6) Nr. I.10 ændres således:

a%7%7) I nr. I.10 a) indsættes efter "(VkB. 2020 s. 21)" følgende ord:

"- Ændring af 2022 (MSC.498(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkB.) 2023 s. #)".

b%7%7) I nr. I.10 b) indsættes efter "(VkB. 2020 s. 23)" følgende ord:

"- Ændring af 2022 (MSC.499(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkB.) 2023 s. #)".

e%6) I nr. I.12 i regel 12 indsættes efter "(VkB. 2006 s. 520)" følgende ord:

"- Ændring af 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkB.) 2023 s. #)".

b) Underafsnit II ændres som følger:

Efter nr. II.0.36 indsættes følgende som punkt II.0.37:

"II.0.37. Ændringer af juni 2021 (resolution MEPC.328(76), MEPC.329(76),
MEPC.330(76))
Vedtaget den 17. juni 2021
(forbundslovtidende 2023 II nr. #)".

c) I underafsnit VI, indsættes efter angivelsen "(forbundslovtidende 2018 II s. 514)" følgende ord:

"- Ændring af maj 2021 (MSC.486(103))
Vedtaget den 13. maj 2021
(forbundslovtidende 2023 II nr. 83)".

d) I afsnit VIII indsættes efter angivelsen "(forbundslovtidende 2008 II s. 520)" følgende ord:

"- Ændring af 2021 (MEPC.331(76))
Vedtaget den 17. juni 2021
(forbundslovtidende 2023 II nr. #)".

2. Afsnit C ændres således:

a) I nr. II.1 indsættes efter angivelsen "Tillæg I:" følgende ord:

"Ad regel 3, stk. 7, og regel 9, stk. 2:

Retningslinjer om fritagelse af ubemandede pramme (UNSP) fra visse forskrifter for inspektion og certificering i henhold til MARPOL-konventionen (MEPC-cirkulære MEPC.1/Circ.892)
Vedtaget den 17. juni 2021
(transporttidende (VkB.) 2022, s. 594)".

b) I nr. II.3 indsættes efter angivelsen "Tillæg I:" følgende ord:

"Ad regel 3, stk. 2, og regel 7, stk. 2:

Retningslinjer om fritagelse af ubemandede pramme (UNSP) fra visse forskrifter for inspektion og certificering i henhold til MARPOL-konventionen (MEPC-cirkulære MEPC.1/Circ.892)
Vedtaget den 17. juni 2021
(transporttidende (VkB.) 2022, s. 594)".

c) Nr. II.5 ændres således:

a%6) Efter angivelsen "Tillæg VI" erstattes ordene

"Retningslinjer om rensning af udstødningsgasser 2015 (resolution MEPC.259.(68), berigtiget ved MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Vedtaget den 15. maj 2015 (transporttidende (VkB.) 2019 s. 120)"

med følgende ord:

"Ad regel 3, stk.4:

Retningslinjer om fritagelse af ubemandede pramme (UNSP) fra visse forskrifter for inspektion og certificering i henhold til MARPOL-konventionen (MEPC-cirkulære MEPC.1/Circ.892)
Vedtaget den 17. juni 2021
(transporttidende (VkB.) 2022, s. 594)

Ad regel 4:

Retningslinjer om rensning af udstødningsgasser 2015 (resolution MEPC.259(68), berigtiget ved MEPC.68/21/Add.1/Corr.2)
Vedtaget den 15. maj 2015
(transporttidende (VkB.) 2019, s. 120)

2021 Retningslinjer om systemer til rensning af udstødningsgas (resolution MEPC.340(77))
Vedtaget den 26. november 2021
(transporttidende (VkB.) 2023, s. 194)".

b%6) I regel 5, stk. 4, indsættes efter angivelsen (VkB 2020 s. 690) følgende ord:

"2022 Retningslinjer om besøg med hensyn til den opnåede vurdering af energieffektivitet for eksisterende fartøjer (EEXI) og udstedelse af certifikater herfor (resolution MEPC.351(78))
Vedtaget den 24. juni 2022
(transporttidende (VkB.) 2022, s. 902)".

c%6) Regel 20, stk. 2, til regel 22 affattes således:

"Ad regel 22, stk. 2:

2012 Retningslinjer om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.212(63))
Vedtaget den 2. marts 2012
(transporttidende (VkB.) 2013, s. 128)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2012 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.224(64))
Vedtaget den 5. oktober 2012
(transporttidende (VkB.) 2014, s. 638)

2014 Retningslinjer om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet for nye skibe (resolution MEPC.245(66))
Vedtaget den 4. april 2014
(transporttidende (VkB.) 2018, s. 771)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2014 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.245(66))

Resolution MEPC. 263(68).

Vedtaget den 15. maj 2015

(transporttidende (VkB.) 2018, s. 791)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2014 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.245(66), som ændret ved resolution MEPC.263(68)) (resolution MEPC.281(70), som berigtiget ved MEPC.70/18/Corr. 1)

Vedtaget den 28. oktober 2016

(transporttidende (VkB.) 2018, s. 792)

2018 Retningslinjer om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe

(Resolution MEPC.308(73), berigtiget ved MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Vedtaget den 26. oktober 2018

(transporttidende (VkB.) 2020 s. 663; 2021, s. 186)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2018 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe

(Resolution MEPC.308(73)) (MEPC.322(74))

Vedtaget den 17. maj 2019

(transporttidende (VkB.) 2020, s. 692)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2018 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe

(Resolution MEPC.332(76))

Vedtaget den 17. juni 2021

(transporttidende (VkB.) 2022, s. 285)

Foreløbig retningslinje om beregning af koefficienten f_w for reduktion af skibes hastighed ved repræsentative havforhold til eksperimentel anvendelse (MEPC.1/Cirkulære 796)

Dateret 12. oktober 2012

(transporttidende (VkB.) 2021, s. 114)

Vejledning fra 2013 om behandling af innovative energieffektivitetsteknologier ved beregning og verifikation af det opnåede EEDI

(MEPC.1/Cirkulære 815)

Dateret 17. juni 2013

(transporttidende (VkB.) 2021, s. 125)

Ad regel 22, stk. 3:

2018 Retningslinjer om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.308(73), korrigeret ved MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Vedtaget den 26. oktober 2018

(transporttidende (VkB.) 2020 s. 663, transporttidende (VkB.) 2021, s. 186)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2018 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.308(73))

(MEPC.322(74))

Vedtaget den 17. maj 2019

(transporttidende (VkB.) 2020, s. 692)

- Ændringer af retningslinjerne fra 2018 om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe (resolution MEPC.332(76))

Vedtaget den 17. juni 2021

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 285)

Ad regel 23:

2022 Retningslinjer om metoden til beregning af designindekset for energieffektivitet for eksisterende skibe (resolution MEPC.350(78))

Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 896)

Ad regel 24:

a) Retningslinjer om beregning af referencelinjer til brug sammen med designindekset for energieffektivitet (EEDI)

(Resolution MEPC.215(63), berigtiget ved MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)

Vedtaget den 2. marts 2012

(transporttidende (VkBt.) 2013 s. 325 2020, s. 853)

b) 2013 Retningslinjer om beregning af referencelinjer til brug sammen med designindekset for energieffektivitet (EEDI) (resolution MEPC.231(65))

Vedtaget den 17. maj 2013

(transporttidende (VkBt.) 2018, s. 889)

c) 2013 Retningslinjer om beregning af referencelinjer til brug i forbindelse med designindekset for energieffektivitet (EEDI) for passagerskibe, der har ikke-konventionel drivkraft og anvendes til krydstogter

(Resolution MEPC.233(65))

Vedtaget den 17. maj 2013

(transporttidende (VkBt.) 2015, s. 182)

Ad regel 24, stk. 5:

2013 Midlertidige retningslinjer om fastsættelse af den mindste fremdrivningseffekt, der er nødvendig for at bevare skibes manøvreedygtighed under ugunstige forhold

(Resolution MEPC.232(65))

Vedtaget den 17. maj 2013

(transporttidende (VkBt.) 2015, s. 248)

- Ændring af oktober 2014

MEPC.255(67).

Vedtaget den 17. oktober 2014

(transporttidende (VkBt.) 2018, s. 198)

- Ændring af maj 2015 (MEPC.262(68))

Vedtaget den 15. maj 2015

(transporttidende (VkBt.) 2018, s. 199)

Retningslinjer om fastsættelse af den mindste fremdrivningseffekt, der kræves for at opretholde skibes manøvreedygtighed under ugunstige forhold (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)

Vedtaget den 17. juni 2021

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 715)

Ad regel 25:

2021 Retningslinjer om systemet til styring af aksel-/motoreffekt med henblik på opfyldelse af EEXI-kravene, og om brug af en effektreserve (resolution MEPC.335(76))

Vedtaget den 17. juni 2021

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 643)

Ad regel 26:

2022 Retningslinjer om udarbejdelse af en forvaltningsplan for skibes energieffektivitet (SEEMP) (resolution MEPC.346(78))

Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 857)

Retningslinjer om kontrol af virksomhedsaudits i del III af forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP) (resolution MEPC.347(78))

Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 881)

Ad regel 28, stk. 1:

2022 Retningslinjer om driftsmæssige CO₂-intensitetsindikatorer og -beregningsmetoder (KII-retningslinjer, G1) (resolution MEPC.352(78))

Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 909)

Ad regel 28, stk. 4:

2022 Retningslinjer om referencelinjer for anvendelse for driftsmæssige CO₂-intensitetsindikatorer (retningslinjer om KII — referencelinjer, G2) (resolution MEPC.353(78))

Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 911)

2021 Retningslinjer om driftsmæssige CO₂-intensitetsreduktionsfaktorer (retningslinjer om KII-reduktionsfaktorer, G3) (resolution MEPC.338(76))

Vedtaget den 17. juni 2021

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 605)

Regel 28, stk. 6:

2022 Retningslinjer om skibes driftsmæssige CO₂-intensitetsklasse (retningslinjer for KII-klasse G4) (resolution MEPC.354(78)) Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 913)

2022 Foreløbige retningslinjer om korrektionsfaktorer og sejladstilpasninger til beregning af KII (retningslinjer for KII, G5) (resolution MEPC.355(78))

Vedtaget den 24. juni 2022

(transporttidende (VkBt.) 2022, s. 917)".

- d) I nr. VI.2, i regel B-1 indsættes efter angivelsen " (VkBt. 2010 s. 188)" følgende ord:

"- Ændring af oktober 2018 (MEPC.306(73))

Vedtaget den 26. oktober 2018

(transporttidende (VkBt.) 2020, s. 364)".

3. Afsnit E ændres således:

a) Nr. 2 ændres således:

a%6) I litra a) indsættes efter "(VkBl. 2015 s. 472)", følgende:

"- Ændring af 2022 (MSC.505(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkBl.) 2023 s. #)".

b%6) I litra b) indsættes efter " (VkBl. 2018 s. 193)", følgende:

"- Ændringer af 2022 (MSC.506(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkBl.) 2023 s. #)".

b) Nr. 4 ændres således:

a%6) I litra a) indsættes efter "(VkBl. 2009 s. 272)" følgende:

"- Ændring af 2022 (MSC.502(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkBl.) 2023 s. #)".

b%6) I litra b) indsættes efter "(VkBl. 2020 s. 48)", følgende ord:

"- Ændring af 2022 (MSC.503(105))
Vedtaget den 28. april 2022
(transporttidende (VkBl.) 2023 s. #)".

Artikel 2

Ændring af bilaget til forbundsloven om ansvarsområder til søs

Bilaget til forbundsloven om ansvarsområder til søs som ændret ved offentliggørelsen 17. juni 2016 (forbundslovtidende I, s. 1489), senest ændret ved artikel 2 i lov af 14. marts 2023 (forbundslovtidende I 2023 nr. 73), ændres som følger:

4. I nr. 1 erstattes angivelsen "(forbundslovtidende 2008 II s. 520, 522)" med angivelsen "(forbundslovtidende 2023 II nr. #)".
5. I nr. 2 erstattes ordene "resolution MEPC.324(75) af 20. november 2020 (forbundslovtidende 2022 II s. 155)" af ordene "resolution MEPC.328(76), MEPC.329(76) og MEPC.330(76) af 17. juni 2021 (forbundslovtidende 2023 II nr. #)".

Artikel 3

Ændring af bekendtgørelsen om søfarendes kompetencer

I bekendtgørelse af 8. maj 2014 om søfarendes kompetencer (forbundslovtidende I, s. 460), senest ændret ved artikel 1 i bekendtgørelse af 28. juli 2021 (forbundslovtidende I, s. 3236), foretages følgende ændringer:

6. I § 6, stk. 2, nummer 5, erstattes punktummet i slutningen med et komma.

7. I § 9, stk. 2, erstattes angivelsen "(ABl. 2001 C 50, s. 1 ff)" med angivelsen "(ABl. C 2002 50, s. 1 ff)".
8. I § 39, stk. 1, andet punktum, erstattes bogstavet "c" med bogstavet "d".
9. I § 45, stk. 3, erstattes ordet "SSB" med ordet "SBB".
10. I § 48, stk. 1, første punktum, erstattes ordene "SRT på skibet" med ordene "på skibet SRT".
11. I tillæg 1 til § 2 indsættes i 1, efter ordene "NWO 500 Vagthavende navigatør i kystnær fart BRZ 500" følgende ord:

"NK 500 Kaptajn i kystnær fart BRZ 500".
12. Bilag 6a ændres således:
 - a) Under overskriften "Metalbearbejdning på et uddannelsesværksted eller et fælles uddannelsescenter for virksomheder" erstattes ordet "komponent" under 11.2 med ordet "komponenter".
 - b) Under overskriften "Elektricitetsproduktion på et uddannelsesværksted eller et fælles uddannelsescenter for virksomheder" under 4.2 udgår kommaet efter ordene "Måleinstrumenter efter type".

Artikel 4

Ikrafttræden

- (2) Denne bekendtgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen, jf. dog stk. 2.
- (3) Artikel 1, stk. 1, litra a), litra dd), og artikel 1, stk. 3, træder i kraft den 1. januar 2024.

Forklarende bemærkninger

A. Generel del

I. Målsætning og behov for bestemmelserne

Den toogtyvende tilpasningsbekendtgørelse om sikkerhed til søs ændrer bilaget til loven om sikkerhed til søs (SchSG) og bilaget til forbundsloven om ansvarsområder til søs (SeeAufgG) samt bekendtgørelsen om søfarendes kompetence inden for søtransport (See-BV).

Ændringerne af bilaget til SchSG gennemfører i national ret Forbundsrepublikken Tysklands internationale forpligtelser med henblik på at videreudvikle sikkerheden inden for søtransport og beskytte havmiljøet og begrundet de enkelte ansvarsområder.

Formålet med denne bekendtgørelse er at ajourføre og redaktionelt tilpasse den relevante lovgivning med hensyn til gennemførelsen i national ret af ændringerne af de centrale konventioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og koder for sikkerhed, tekniske forskrifter og standarder til søs vedtaget af IMO samt ensartede fortolkninger af konstruktionsforskrifter.

Der foretages kun redaktionelle rettelser i bekendtgørelsen (See-BV) om søfarendes kompetencer.

II. Hovedindholdet i udkastet

Artikel 1 i dette udkast til bekendtgørelse ændrer bilaget til SchSG med henblik på overførsel af internationale sikkerheds- og miljølovforskrifter til tysk ret.

Hvad angår sikkerhed til søs, er i tysk ret navnlig indført de resolutioner, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations Komité for Sikkerhed på Søen (IMO), om ændring af visse koder og retningslinjer (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) knyttet til den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS). Den internationale kode for transport af masse gods ad søvejen (IMSBC-koden) er bl.a. blevet opdateret med nye definitioner, referencer og krav til last, der kan blive udsat for dynamisk separation. Ændringerne af den internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk (IGC-koden) vedrører medtagelse af vandtætte døre i beregningerne af lækstabilitet. Ændringerne af den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer fra 1994 og 2000 (HSC-kode 1994 og HSC-kode 2000), som træder i kraft den 1. januar 2024, omhandler redningsudstyr og -arrangementer og radiokommunikation samt listen over udstyr til sikkerhedscertificering for højhastighedsfartøjer vedrørende modernisering af det globale radiobaserede maritime nød- og sikkerhedssystem GMDSS. Denne modernisering vedrører også ændringerne af MODU-koderne for 1989 og 2009 for konstruktion af og udstyr på mobile offshoreboreplatforme (MODU-kode 1989 og MODU-kode 2009) og sikkerhedskoden for skibe til særlige formål fra 1983 og 2008.

På miljøområdet bør også nævnes resolutionerne fra IMO's Komité for Beskyttelse af Havmiljøet, som ændrede MARPOL-konventionen (den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe fra 1973).

Med ændringen af MARPOL-konventionen blev der til konventionens bilag VI tilføjet bestemmelser om indførelse og gennemførelse af en energieffektivitetsindikator for

eksisterende skibe (EEXI) og en driftsmæssig CO₂-intensitetsindikator (CII) til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe.

Desuden blev der i bilag I til MARPOL-konventionen indført et forbud mod anvendelse og medbringelse til anvendelse som brændstof af tung olie på skibe i arktiske farvande. Med ændringen af AFS-konventionen blev der på verdensplan vedtaget ensartede foranstaltninger til at begrænse anvendelsen af biocidet cybutryn i antifoulingsystemer.

Artikel 2 ændrer og ajourfører bilaget til SeeAufgG.

Artikel 3 indeholder kun redaktionelle rettelser til See-BV.

Artikel 4 fastsætter bekendtgørelsens ikrafttræden.

III. Alternativer

Ingen.

De ændrede og nyindførte opgaver er baseret på Tysklands folkeretlige forpligtelser.

IV. Forenelighed med EU-retten og internationale traktater

Bekendtgørelsen er forenelig med EU-retten og de internationale traktater, som Forbundsrepublikken har indgået, navnlig De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982.

V. Konsekvenserne af reguleringen

1. Juridisk og administrativ forenkling

Med bekendtgørelsen tilstræbes ikke lovgivningsmæssig og administrativ forenkling.

2. Bæredygtighedsaspekter

Lovgivningsinitiativet har indvirkning på målsætning 8 (Anstændigt arbejde og økonomisk vækst) i målene for bæredygtig udvikling (SDG) ved at sørge for sikker skibsdrift, der er i overensstemmelse med det aktuelle tekniske niveau. Søfart er et erhverv, som ofte udføres under krævende forhold. Søfolks sikkerhed er derfor af stor betydning, og reglerne i bekendtgørelsen tjener således også til at beskytte arbejdstagerne om bord. Bekendtgørelsen bidrager også til at nå mål 14.1 i SDG 14 (Livet i havet) om senest i 2025 at forebygge eller væsentligt reducere havforurening af enhver art, navnlig fra landbaserede aktiviteter, herunder havaffald og forurening med næringsstoffer. Endelig er bekendtgørelsen også i overensstemmelse med principperne om bæredygtig udvikling. Herved forstås at bevare naturressourcerne og undgå trusler og uacceptable risici for menneskers sundhed og naturen. Bekendtgørelsen tjener dette formål ved til national ret at omsætte internationale forpligtelser til videreudvikling af sikkerheden til søs og beskyttelse af havmiljøet ved at ændre bilaget til SchSG og begrunde de enkelte adfærdsforpligtelser.

3. Budgetudgifter eksklusive efterlevelsensomkostninger

Ingen.

4. Efterlevelsomkostninger

Gennemførelsen af internationale forpligtelser medfører ingen kompensationsforpligtelse.

4.1 Efterlevelsomkostninger for borgerne

Bekendtgørelsen medfører ikke nye efterlevelsomkostninger for borgerne.

4.2 Efterlevelsomkostninger for økonomien

De nye regler til forbedring af sikkerheden til søs og beskyttelse af havmiljøet kan føre til meromkostninger ved nybyggeri og ombygninger for ejere og virksomheder, navnlig mellemstore virksomheder, der driver søgående skibe. De er imidlertid konkurrenceneutrale, da forskrifterne som følge af deres internationale forpligtelser også skal opfyldes for søgående fartøjer, der sejler under udenlandsk flag. Hvis skibene ikke overholder de standarder, der er fastsat af IMO på verdensplan, kan de ikke anløbe udenlandske havne eller risikerer at blive tilbageholdt der i rammerne af havnestatskontrol. På grundlag af disse krav skal rederne direkte overholde internationale standarder. Disse internationale standarder for redere og andre, der er undergivet standarderne, er grundlag for de nationale anvendelsesstandarder.

Desuden er der ingen efterlevelsomkostninger for virksomheder ud over internationale forpligtelser.

Udkastet til bekendtgørelsen gennemfører internationale regler 1:1. Derfor er der ikke grundlag for at anvende "én ind/én ud"-reglen for ny regulering fra forbundsregeringen.

4.3 Efterlevelsomkostninger for myndighederne

De ændringer af de internationale instrumenter, der er vedtaget af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, er præciseringer, ændringer eller tilføjelser til eksisterende forpligtelser, som der tages hensyn til i de eksisterende administrative procedurer for verifikation af certificering.

De eksisterende strukturer i tjenesten for sikkerhed til søs dækker den administrative byrde ved at efterleve ændringen af MARPOL-konventionen i henhold til bilag VI til indførelse og gennemførelse af en energieffektivitetsindikator for eksisterende skibe (EEXI) og en driftsmæssig CO₂-intensitetsindikator (CII) til reduktion af skibes drivhusgasemissioner. Der foretages engangscertificeringstests for skibe, der er omfattet af EEXI, i overensstemmelse med de eksisterende GISIS-dataoverførsler (og tests) til systemet til indsamling af brændseloliedata (ship fuel oil data collection system) (DCS) med henblik på fremsendelse af CO₂-intensitetsdata én gang om året for de pågældende fartøjer.

5. Øvrige omkostninger

Det kan ikke udelukkes, at der vil blive overvæltet omkostninger, hvilket vil føre til en ikke-kvantificerbar stigning i enhedspriserne. Der forventes dog ikke direkte virkninger for prisniveauet, navnlig ikke forbrugerpriserne.

6. Øvrige konsekvenser af reguleringen

Der forventes ikke yderligere virkninger af bekendtgørelsen. Navnlig forventes ikke indvirkning på kvinders og mænds specifikke livssituation, da reglerne i bekendtgørelsen ikke vedrører omstændigheder, der kan tænkes at påvirke dette.

VI. Tidsfrist; evaluering

Muligheden for en tidsfrist for de planlagte regler blev undersøgt, men afvises for så vidt reglerne ikke indeholder tidsfrister. Der indføres ingen tidsbegrænsning for ændringer, der tjener til at gennemføre tidsubestemte folkeretlige og EU-retlige regler i national ret, og som er nødvendige for forbundsforvaltningens varetagelse af opgaver, for så vidt som det er rent national ret.

Bekendtgørelsen kræver ikke godkendelse fra Forbundsrådet.

B. Særlig del

Vedrørende de enkelte ændringer:

Vedrørende artikel 1 (ændring af lov om sikkerhed til søs):

Ad nr. 1

Ad litra a)

Ad litra aa)

Som følge af vedtagelsen af den nye SOLAS-regel II-1/25-1 om installation af vandstandsdetektorer på fragtskibe med flere lastrum (bortset fra massegodsfragtskibe og tankskibe) gennem resolution MSC.482(103) ændres præstationsnormerne for vandstandsdetektorer tilsvarende. Disse er medtaget i resolution MSC.188(79)/Rev.1.

Ad litra bb)

Ændringen tilføjer resolutionen i MSC.500(105) til bilag A til SchSG.

Ændringerne vedrører en ajourføring af den internationale kode for transport af massegods ad søvejen (IMSBC-koden) med henblik på at indsætte nye definitioner, referencer og krav for last, der kan blive udsat for dynamisk separation. Afsnit 7 ændres for at dække last, der kan flydendegøres eller blive udsat for dynamisk separation. Afsnittet har til formål at henlede opmærksomheden på de risici, der er forbundet med flydendegørelse eller dynamisk separation, og de forholdsregler, der skal træffes for at minimere risikoen. Yderligere ændringer af IMSBC-koden vedrører ajourføringer af individuelle stofblade og tilføjelse af nye individuelle stofblade. Ændringerne forventes at træde i kraft internationalt den 1. december 2023, men kan anvendes på frivillig basis af forvaltningerne fra den 1. januar 2023.

Ad litra cc)

Resolution MSC.492(104) indeholder ændringer af den internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gasser som bulk (IGC-koden) i kapitel 2 (skibes overlevelsessevne og placering af lasttanke) for så vidt angår medtagelse af vandtætte døre i beregningerne af lækstabilitet for at rette ind efter SOLAS-kravene.

Ad litra dd)

Ad litra aaa)

Ændringen tilføjer resolution MSC.498(105) til bilag A til loven om sikkerhed til søs. I forbindelse med ændringerne af resolution MSC.496(105) ændres resolution MSC.498(105), kapitel 8 og 14, i HSC-koden fra 1994. Disse omfatter en fuldstændig

erstatningstekst til kapitel 14 i HSC-koden og flytning af bestemmelserne om kommunikationsudstyr til redningsudstyr fra kapitel 8 til kapitel 14. Disse ændringer vedrører redningsudstyr og -arrangementer og radiokommunikation samt fortegnelsen over udstyr til højhastighedsfartøjers sikkerhedscertifikat med henblik på moderniseringen af GMDSS. Disse ændringer træder i kraft den 1. januar 2024. Den nationale ikrafttrædelse af SOLAS-ændringerne i resolution MSC.496(105) gennemføres ved en sideløbende lovgivningsprocedure vedrørende den 30. SOLAS-ændringsbekendtgørelse.

Ad litra bbb)

Ændringerne i MSC.499(105) er de samme som i nr. 1, litra a), litra dd), litra aaa), men henviser til HSC-koden fra 2000. Også disse ændringer træder i kraft den 1. januar 2024.

Ad litra ee)

Jf. nr. 1, litra a), litra aa).

Ad litra b)

Resolution MEPC.328(76) indeholder ændringer af bilag VI (regler om forebyggelse af luftforurening fra skibe) til MARPOL-konventionen. Desuden revideres bilag VI til MARPOL-konventionen.

Denne revision tager hensyn til alle ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen, der er vedtaget og trådt i kraft siden den 10. oktober 2008.

Den supplerer også forskrifterne om at indføre og gennemføre en energieffektivitetsindikator for eksisterende fartøjer (EEXI) og en indikator for driftsmæssig CO2-intensitet (CII) med henblik på at reducere skibes drivhusgasemissioner.

Ubemandede pramme (UNSP-pramme) uden eget fremdriftsmiddel kan i fremtiden undtages fra visse krav til inspektion og certificering i overensstemmelse med bilag VI til MARPOL. Der vil blive indført et nyt fritagelsescertifikat for disse UNSP-pramme.

Resolution MEPC.329(76) indeholder ændringer af bilag I (regler om forebyggelse af olieforurening) til MARPOL-konventionen. I fremtiden vil der gælde et grundlæggende forbud mod anvendelse og transport af svær fuelolie på skibe i arktiske farvande.

Resolution MEPC.330(76) indeholder også ændringer af bilag I (regler om forebyggelse af olieforurening) og ændringer af bilag IV (regler om forebyggelse af forurening fra spildevand fra skibe) til MARPOL-konventionen.

Ubemandede pramme (UNSP-pramme) uden eget fremdriftsmiddel kan således i fremtiden undtages fra visse krav til inspektion og certificering i overensstemmelse med bilag I og IV til MARPOL. Der vil blive indført et nyt fritagelsescertifikat for disse UNSP-pramme.

Ad litra c)

Resolution MSC.486(103) indeholder ændringer til de internationale konventioner om uddannelse, certificering og vagtforhold for søfarende (STCW-konventionen).

MSC.486(103) indarbejder en ny definition af "højspænding" i regel I/1 i STCW-konventionen. Ændringen trådte i kraft internationalt den 1. januar 2023.

Ad litra d)

Med de ændringer af AFS-konventionen, der blev vedtaget ved resolution MEPC.331(76), indførtes foranstaltninger til begrænsning af anvendelsen af cybutryn i antifoulingssystemer, og standardformularen for det internationale certifikat for antifoulingssystemer blev tilpasset hertil. Fra den 1. januar 2023 må antifoulingssystemer, der nyinstalleres på skibe, ikke indeholde cybutryn. For skibe, hvor et cybutrynholdigt antifoulingssystem er blevet påført før denne dato, er det nødvendigt at fjerne antifoulingssystemet ved den næste planmæssige fornyelse — dog senest 60 måneder efter den seneste påføring — eller anvende et toplag, der hindrer, at dette stof slipper ud af det underliggende antifoulingssystem, der ikke længere opfylder forskrifterne.

Senest 24 måneder efter ikrafttrædelsen af de ændringer af AFS-konventionen, der er vedtaget ved denne resolution, skal det ændrede internationale certifikat om antifoulingssystemer medføres om bord på alle fartøjer, hvis eksisterende antifoulingssystem indeholder cybutryn.

Ad nr. 2

Ad litra a)

Cirkulære MEPC.1/Circ.892 fastsætter retningslinjerne om fritagelse af ubemandede pramme (UNSP) fra visse krav til inspektion og certificering i henhold til MARPOL-konventionen. Retningslinjerne beskriver de tekniske betingelser for den mulighed for fritagelse af UNSP-pramme, der er fastsat i MARPOL-tillæg I, IV og VI, og beskriver fremgangsmåden til påvisning af efterlevelse af betingelserne, verifikation og udstedelse af fritagelsescertifikatet. Retningslinjerne skal anvendes ved undersøgelsen af fritagelser ved at medtage afsnit C i bilaget til SchSG.

Ad litra b)

Jf. nr. 2, litra a).

Ad litra c)

Ad litra aa)

Retningslinjerne fra 2015 om rensning af udstødningsgasser (resolution MEPC.259(68), som korrigeret ved MEPC.68/21/Add.1/Corr.2), erstattes af resolution MEPC.340(77) for nyinstallerede systemer til rensning af udstødningsgas, hvorved begge retningslinjer ajourføres i bilaget til afsnittet "Ad regel 4". (Jf. nr. 2, litra c), litra cc).

Endvidere henvises til begrundelsen for nr. 2, litra a), og nr. 2, litra c), litra aa).

Ad litra bb)

Resolution MEPC.351(78) fastlægger retningslinjerne om inspektion og udstedelse af certifikater for et eksisterende fartøjs energieffektivitet.

Ad litra cc)

Regel 20, stk. 2, til 22 omarbejdes.

Regel 20, stk. 2, bliver til regel 22, stk. 2. Regel 20, stk. 3, bliver til regel 22, stk. 3.

Regel 23 i MEPC.350(78) indføres. Resolution MEPC.350(78) fastsætter beregningsmetoderne til bestemmelse af energieffektiviteten af et eksisterende fartøj.

Direktivet knytter sig tæt til det eksisterende direktivs begreb om nye skibes energieffektivitet.

Regel 21 bliver til regel 24. Regel 21, stk. 5, bliver til regel 24, stk. 5. MEPC.1/Circ.850/Rev.3 tilføjes til regel 24, stk. 5. Cirkulære MEPC.1/Circ 850/Rev.3 indfører de stærkt reviderede retningslinjer til bestemmelse af den mindste fremdrivningseffekt, der kræves for at opretholde skibes manøvreduktighed under ugunstige forhold, i bilag C. Cirkulæret erstatter MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, som kortlagde de oprindelige midlertidige retningslinjer fra 2013 og ændringerne heraf fra oktober 2014 og 2015 i konsoliderede udgaver. I de retningslinjer, der nu skal tages i betragtning i forbindelse med vurderingen af EEDI-kravet, er søforhold og den anden omfattende evalueringsprocedure til bestemmelse af minimumspræstationer blevet revideret.

Regel 25 i MEPC.335(76) indføres. Resolution MEPC.335(76) omhandler systemer til skrueaksel- eller motoreffektbegrænsninger, der kan være nødvendige for at opfylde kravene til energieffektivitet for et eksisterende fartøj. De generelle betingelser for sådanne systemer, de nødvendige overvågningsfunktioner og håndtering af effektaktivering i særlige tilfælde er beskrevet.

Regel 22 bliver til regel 26. Regel 26 revideres.

MEPC.346(78) erstatter den hidtidige resolution MEPC.282(70) om udarbejdelse af en forvaltningsplan for skibes energieffektivitet (SEEMP).

MEPC.347(78) vedrører retningslinjer for revision af del III af forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP) for at hjælpe myndighederne med at udføre de kontroller og virksomhedsrevisioner, der kræves i henhold til regel 26.3.3 i bilag VI til MARPOL.

Reglerne i 28, stk. 1, regel 28, stk. 4, og regel 28, stk. 6, indføres.

Medtagelsen har til formål at gennemføre resolutionerne om forvaltningen af den driftsmæssige CO₂-intensitetsindikator (KII).

Resolution MEPC.352(78) — den såkaldte G1-retningslinje — omhandler metoderne til bestemmelse og beregning af, hvordan indikatorens værdi for hvert fartøj beregnes én gang om året på grundlag af driftsmæssige data.

Nogle korrektionsfaktorer for visse anvendelser eller fartøjstyper gælder stadig for den egentlige beregning. Anvendelsen af disse korrektionsfaktorer er allerede nedfældet i resolution MEPC.338(76) — den såkaldte G3-retningslinje.

Resolution MEPC.353(78) — den såkaldte G2-retningslinje — definerer de respektive referencelinjer for hver fartøjstype. Derefter klassificeres de enkelte skibe med deres opnåede driftsmæssige CO₂-intensitetsindikator og vurderes i deres placering i forhold til referencelinjen. Denne vurdering foretages på grundlag af resolution MEPC.354(78) — den såkaldte G4-retningslinje.

Ad litra d)

Resolution MEPC.306(73) udvider retningslinje MEPC.127(53) "Retningslinjer om behandling af ballastvand og udarbejdelse af planer for behandling af ballastvand (G4)" med muligheden for at supplere planen for behandling af ballastvand med hasteforanstaltninger

Ad nr. 3

Ændringerne til litra a)-d) træder alle i kraft internationalt den 1. januar 2024.

Ad litra a)

Ad litra aa)

I forbindelse med ændringerne af resolution MSC.496(105) om modernisering af GMDSS ændrer resolution MSC.505(105) MODU-koden fra 1989.

Ad litra bb)

Ændringerne i MSC.506(105) er de samme som i nr. 3, litra a), men henviser til MODU-koden fra 2009.

Ad litra b)

Ad litra aa)

I forbindelse med ændringerne af resolution MSC.496(105) om moderniseringen af GMDSS ændrer resolution MSC.502(105) SPS-koden fra 1983.

Ad litra bb)

Ændringerne i MSC.503(105) er de samme som i nr. 3, litra c), men henviser til SPS-koden fra 2008.

Ad artikel 2 (ændring af bilaget til forbundsloven om ansvarsområder til søs)

Ad nr. 1

Ændringerne ajourfører bilaget til forbundsloven om ansvarsområder til søs

Ad nr. 2

Ændringerne ajourfører bilaget til forbundsloven om ansvarsområder til søs

Ad artikel 3 (ændring af bekendtgørelsen om søfarendes kompetencer)

Ad nr. 1

Dette er en redaktionel ændring.

Ad nr. 2

Dette er en redaktionel ændring.

Ad nr. 3

Dette er en redaktionel ændring.

Ad nr. 4

Dette er en redaktionel ændring.

Ad nr. 5

Dette er en redaktionel ændring.

Ad nr. 6

Dette er en redaktionel ændring.

Ad nr. 7

Ad litra a)

Dette er en redaktionel ændring.

Ad litra b)

Dette er en redaktionel ændring.

Ad artikel 4 (ikrafttræden)

Bestemmelsen regulerer bekendtgørelsens ikrafttræden og svarer til forfatningens artikel 82, stk. 2, nr. 2. De bestemmelser, der ikke er nævnt i stk. 2, træder derfor i kraft dagen efter offentliggørelsen i forbundslovtidende.

Bestemmelserne i stk. 2, som indeholder resolution MSC.498(105) og MSC.499(105), henviser til SOLAS-ændringerne til MSC.496(105). Den nationale ikrafttrædelse af MSC.496(105) sker ved den 30. SOLAS-ændringsbekendtgørelse, der stadig er under behandling og også skal træde i kraft den 1. januar 2024.