

Projet de loi

Ministère fédéral du numérique et des transports

Vingt-deuxième règlement sur l'ajustement de la sécurité des navires

A. Problème et objectif

Le vingt-deuxième règlement sur l'ajustement de la sécurité des navires modifie les annexes de la loi sur la sécurité des navires (SchSG) et de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes (AufgG), ainsi que le règlement sur la compétence des gens de mer dans le transport maritime (See-BV).

Les amendements à l'annexe de la SchSG transposent les obligations internationales et européennes de la République fédérale d'Allemagne en droit interne afin de développer davantage la sécurité du transport maritime et la protection du milieu marin et d'établir des droits individuels, ce qui est justifié.

Dans le domaine de la sécurité des navires, en particulier, les résolutions adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la modification de certains codes et certaines lignes directrices (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) associés à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) sont introduites dans le droit allemand. Entre autres choses, le code maritime international des cargaisons solides en vrac (code IMSBC) a été mis à jour afin d'y inclure de nouvelles définitions, références et exigences pour les cargaisons susceptibles de faire l'objet d'une séparation dynamique. Les amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (IGC) concernent l'inclusion de portes étanches dans le calcul de la stabilité des fuites. Les amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et 2000 (recueil HSC de 2000), qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024, concernent les équipements et dispositifs de secours et les communications radio, ainsi que la liste des équipements pour le certificat de sécurité pour les engins à grande vitesse relatif à la modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer SMDSM. Cette modernisation fait également référence aux amendements aux recueils MODU de 1989 et 2009 pour la construction et l'équipement des unités mobiles de forage au large (recueil MODU de 1989 et recueil MODU de 2009) et aux codes de sécurité des navires spécialisés de 1983 et 2008.

Dans le domaine de l'environnement, il convient de mentionner les résolutions du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI modifiant la Convention MARPOL (convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires) et les protocoles de 1978 et 1997 à cette convention et la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS). L'amendement à la Convention MARPOL a ajouté à l'annexe VI de la Convention les dispositions relatives à l'introduction et à la mise en œuvre de l'indice nominal de rendement énergétique des

Notification conforme à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

navires existants (EEXI) et de l'indicateur d'intensité carbone (CII) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires.

En outre, l'annexe I de la Convention MARPOL a introduit une interdiction de l'utilisation et du transport en vue de l'utilisation comme combustible du pétrole lourd sur les navires naviguant dans les eaux arctiques. La modification de la Convention AFS a adopté des mesures uniformes dans le monde entier pour limiter l'utilisation de la cybutryne biocide dans les systèmes antisalissure.

L'amendement à l'annexe de la SeeAufgG intègre aux points 1 et 2 de l'annexe les amendements aux conventions qui ont été introduits au niveau national.

L'amendement au See-BV permet de corriger les erreurs éditoriales.

B. Solution; avantages

Adoption d'un vingt-deuxième règlement sur l'ajustement de la sécurité des navires sur la base de l'article 15 de la SchSG et des articles 15 et 9 de la AufgG.

Par le décret du 22^e règlement sur l'ajustement de la sécurité des navires, l'Allemagne remplit son obligation de mettre en œuvre les exigences internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI).

C. Alternatives

Aucune.

D. Dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité

Aucune.

E. Coûts de mise en conformité

E.1 Coûts de mise en conformité pour les citoyens

Le règlement ne crée pas de nouveaux coûts de mise en conformité pour les citoyens.

E.2 Coûts de mise en conformité pour les entreprises

Il n'y a pas de coûts de mise en conformité pour les entreprises qui vont au-delà des obligations internationales.

Le projet de règlement met en œuvre les engagements internationaux 1:1. Par conséquent, aucune application du règlement «un ajout, un retrait» pour les nouvelles initiatives réglementaires du gouvernement fédéral n'est établie.

E.3 Coûts de mise en conformité pour les autorités

Les amendements aux instruments internationaux adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI sont des clarifications, des modifications ou des ajouts aux obligations

existantes, qui sont pris en considération dans les procédures administratives existantes pour la vérification de la certification.

La charge administrative liée à la modification de la Convention MARPOL conformément à l'annexe VI pour l'introduction et la mise en œuvre de l'indice nominal de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et de l'indicateur d'intensité carbone (CII) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires est couverte par les structures existantes du service de sécurité des navires. Essais de certification ponctuels pour les navires soumis à l'EEXI et conformément aux transferts (et essais) de données existants du GISIS vers le système de collecte de données sur la consommation de fuel-oil des navires (DCS) pour la transmission de données sur l'intensité du carbone une fois par an pour les navires concernés.

F. Autres coûts

Les dépassements de coûts entraînant une augmentation non quantifiable des prix unitaires ne peuvent être exclus. Toutefois, des effets directs sur les niveaux de prix, en particulier sur les niveaux de prix à la consommation, ne sont pas attendus.

Projet de loi Ministère fédéral du numérique et des transports

Vingt-deuxième règlement sur l'ajustement de la sécurité des navires

Daté du ...

Le ministère fédéral du numérique et des transports décrète sur la base de:

— l'article 15 de la loi sur la sécurité des navires du 9 septembre 1998 (Journal officiel. I, p. 2860), tel que modifié par l'article 4 de la loi du 14 mars 2023 (Journal officiel. 2023 I, p. 73),

— l'article 15, paragraphe 5, point 1) de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes, dans sa version publiée le 17 juin 2016 (Journal officiel. I, p. 1489), tel que modifié par l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 14 mars 2023 (Journal officiel. 2023 I, p. 73),

— l'article 9, paragraphes 1, 5 et 7 de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes, dans sa version publiée le 17 juin 2016 (Journal officiel. I, p. 1489), tel que modifié par l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 14 mars 2023 (Journal officiel. 2023 I, p. 73), et

— l'article 9, paragraphe 1, première phrase, points 3 bis et 3 quater, également en liaison avec le paragraphe 2, troisième phrase, de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes, dans sa version publiée le 17 juin 2016 (Journal officiel I, p. 1489), tel que modifié par l'article 4, paragraphe 2, de la loi du 14 mars 2023 (Journal officiel. 2023 I, p. 73), en accord avec le ministère fédéral du travail et des affaires sociales:

Article premier

Amendement à l'annexe de la loi sur la sécurité des navires

L'annexe de la loi sur la sécurité des navires du 9 septembre 1998 (Journal officiel. I, p. 2860), telle que modifiée en dernier lieu par l'article 4 de la loi du 14 mars 2023 (Journal officiel. 2023 I, p. 73), est modifiée comme suit:

1. La lettre A est modifiée comme suit:

a) Le titre II est modifié comme suit:

a%6) Dans le libellé du point I.2/1 de la règle II-1/23-3, après «(VkBl. 2006 p. 520)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2023, p. #)».

b%6) Dans le libellé du point I.6 de la règle 1-2, après «(VkBl. 2020 p. 852)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.500(105))
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2023, p. #)».

c%6) Dans le libellé du point I.7 de la règle 11, après «(VkBl. 2022 p. 246)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendements d'octobre 2021 (MSC.492(104))
Adoptés le 8 octobre 2021
(Gazette des transports (VkBI). 2023, p. #)».

d) Le point I.10 est modifié comme suit:

a) Dans le libellé du point I.10, point a), après «(VkBI. 2020 p. 21)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.498(105))
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBI). 2023, p. #)».

b) Dans le libellé du point I.10 b), après «(VkBI. 2020 p. 23)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.499(105))
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBI). 2023, p. #)».

e) Dans le libellé du point I.12 de la règle 12, après «(VkBI. 2006 p. 520)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBI). 2023, p. #)».

b) Le titre II est modifié comme suit:

Après le point II.0.36, le point II.0.37 suivant est inséré:

«II.0.37. Amendements de juin 2021 (résolutions MEPC.328(76), MEPC.329(76), MEPC.330(76))
Adoptés le 17 juin 2021
(Journal officiel. 2023 II N° #)».

c) Dans le libellé du titre VI, après la mention «(Journal officiel. 2018 II, p. 514)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de mai 2021 (MSC.486(103))
Adopté le 13 mai 2021
(Journal officiel. 2023 II N° 83)».

d) Dans le libellé du titre VIII, après la mention «(Journal officiel. 2008 II, p. 520)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2021 (MEPC.331(76))
Adopté le 17 juin 2021
(Journal officiel. 2023 II N° #)».

2. La lettre C est modifiée comme suit:

a) Au point II.1, après la mention «À l'appendice I:» les mots suivants sont insérés:

«En ce qui concerne la règle 3.7, et la règle 9.2:

Directives visant à exempter les barges sans équipage (UNSP) de certaines exigences en matière d'inspection et de certification au titre de la Convention MARPOL (circulaire MEPC.1/Circ.892)
Adoptées le 17 juin 2021
(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 594)».

b) Au point II.3, après la mention «À l'appendice I:» les mots suivants sont insérés:

«En ce qui concerne la règle 3.2, et la règle 7.2:

Directives visant à exempter les barges sans équipage (UNSP) de certaines exigences en matière d'inspection et de certification au titre de la Convention MARPOL (circulaire MEPC.1/Circ.892)
Adoptées le 17 juin 2021
(Gazette des transports (VkBİ). 2022, p. 594)».

c) Le point II.5 est modifié comme suit:

a%6) Après la mention «À l'appendice VI» les mots

«Directives pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement de 2015 (résolution MEPC.259.(68), rectifiée par MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Adoptées le 15 mai 2015 (Gazette des transports (VkBİ.) 2019, p. 120)»

sont remplacés par les mots suivants:

«En ce qui concerne la règle 3.4:

Directives visant à exempter les barges sans équipage (UNSP) de certaines exigences en matière d'inspection et de certification au titre de la Convention MARPOL (circulaire MEPC.1/Circ.892)
Adoptées le 17 juin 2021
(Gazette des transports (VkBİ). 2022, p. 594)

En ce qui concerne la règle 4:

Directives pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement de 2015 (résolution MEPC.259(68), corrigée par MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Adoptées le 15 mai 2015
(Gazette des transports (VkBİ). 2019, p. 120)

2021 Directives pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.340(77))
Adoptées le 26 novembre 2021
(Gazette des transports (VkBİ). 2023, p. 194)».

b%6) Dans le libellé de la règle 5.4, après la mention (VkBİ. 2020 p. 690), les mots suivants sont insérés:

«2022 Directives relatives aux visites en ce qui concerne l'indice nominal de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et la délivrance des certificats y afférents (résolution MEPC.351(78))
Adoptées le 24 juin 2022
(Gazette des transports (VkBİ). 2022, p. 902)».

c%6) Les règles 20.2 à 22 sont libellées comme suit:

«En ce qui concerne la règle 22.2:

2012 Directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.212(63))
Adoptées le 2 mars 2012
(Gazette des transports (VkBİ). 2013, p. 128)

- Amendements aux directives de 2012 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.224(64))
Adoptés le 5 octobre 2012
(Gazette des transports (VkBİ). 2014, p. 638)

2014 Directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique pour les navires neufs (résolution MEPC.245(66))
Adoptées le 4 avril 2014
(Gazette des transports (VkBI). 2018, p. 771)

- Amendements aux directives de 2014 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.245(66))
Résolution MEPC. 263(68))
Adoptés le 15 mai 2015
(Gazette des transports (VkBI). 2018, p. 791)

- Amendements aux directives de 2014 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.245(66), telles que modifiées par la résolution MEPC.263(68)) (résolution MEPC.281(70), telle que rectifiée par MEPC.70/18/Corr. 1)
Adoptés le 8 octobre 2016
(Gazette des transports (VkBI). 2018, p. 792)

2018 Directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs
(résolution MEPC.308(73), telle que rectifiée par MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)
Adoptées le 26 octobre 2018
(Gazette des transports (VkBI). 2020 P. 663; 2021, p. 186)

- Amendements aux directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs
(résolution MEPC.308(73)) (MEPC.322(74))
Adoptés le 17 mai 2019
(Gazette des transports (VkBI). 2020, p. 692)

- Amendements aux directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs
(résolution MEPC.332(76))
Adoptés le 17 juin 2021
(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 285)

Directive préliminaire pour le calcul du coefficient de diminution de la vitesse du navire à des conditions maritimes représentatives f_w pour application expérimentale
(MEPC.1/Circulaire 796)
Datée du 12 octobre 2012
(Gazette des transports (VkBI). 2021, p. 114)

Orientation de 2013 sur le traitement des technologies innovantes en matière d'efficacité énergétique dans le calcul et la vérification de l'EEDI atteint
(MEPC.1/Circulaire 815)
Datée du 17 juin 2013
(Gazette des transports (VkBI). 2021, p. 125)

En ce qui concerne la règle 22.3:

2018 Directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.308(73), rectifiée par MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)
Adoptées le 26 octobre 2018
(Gazette des transports (VkBI). 2020, p. 663, Gazette des transports (VkBI). 2021, p. 186)

- Amendements aux directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.308(73))

(MEPC.322(74))

Adoptés le 17 mai 2019

(Gazette des transports (VkBI). 2020, p. 692)

- Amendements aux directives de 2018 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs (résolution MEPC.332(76))

Adoptés le 17 juin 2021

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 285)

En ce qui concerne la règle 23:

2022 Directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique des navires existants (résolution MEPC.350(78))

Adoptées le 24 juin 2022

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 896)

En ce qui concerne la règle 24:

a) Directives sur le calcul des lignes de référence à utiliser conjointement avec l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI)

(résolution MEPC.215(63), telle que rectifiée par MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)

Adoptées le 2 mars 2012

(Gazette des transports (VkBI). 2013 P. 325; 2020, p. 853)

b) 2013 Directives pour le calcul des lignes de référence à utiliser conjointement avec l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI)

(résolution MEPC.231(65))

Adoptées le 17 mai 2013

(Gazette des transports (VkBI). 2018, p. 889)

c) 2013 Directives pour le calcul des lignes de référence à utiliser conjointement avec l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires de passagers à propulsion non conventionnels utilisés pour les croisières

(résolution MEPC.233(65))

Adoptées le 17 mai 2013

(Gazette des transports (VkBI). 2015, p. 182)

En ce qui concerne la règle 24.5:

2013 Directives provisoires relatives à la fixation de la puissance de propulsion minimale requise pour maintenir la maniabilité des navires dans des conditions défavorables

(résolution MEPC.232(65))

Adoptées le 17 mai 2013

(Gazette des transports (VkBI). 2015, p. 248)

- Amendement d'octobre 2014

MEPC.255(67))

Adopté le 17 octobre 2014

(Gazette des transports (VkBI). 2018, p. 198)

- Amendement de mai 2015 (MEPC.262(68))

Adopté le 15 mai 2015

(Gazette des transports (VkBI). 2018, p. 199)

Directives relatives à la fixation de la puissance de propulsion minimale requise pour maintenir la maniabilité des navires dans des conditions défavorables (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)

Adoptées le 17 juin 2021

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 715)

En ce qui concerne la règle 25:

2021 Directives sur le système de limitation de la puissance de l'arbre/moteur pour satisfaire aux exigences de l'EEXI et sur l'utilisation d'une réserve de puissance (résolution MEPC.335(76))

Adoptées le 17 juin 2021

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 643)

En ce qui concerne la règle 26:

2022 Directives pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (résolution MEPC.346(78))

Adoptées le 24 juin 2022

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 857)

Directives pour l'examen de la gestion de la vérification par la compagnie de la partie III du Plan de gestion de la performance énergétique marine (SEEMP) (résolution MEPC.347(78))

Adoptées le 24 juin 2022

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 881)

En ce qui concerne la règle 28.1:

2022 Directives relatives aux indicateurs d'intensité carbone et aux méthodes de calcul (directives CII, G1) (résolution MEPC.352(78))

Adoptées le 24 juin 2022

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 909)

En ce qui concerne la règle 28.4:

2022 Directives sur les lignes de référence pour l'application aux indicateurs d'intensité carbone (Directives sur les CII — Lignes de référence, G2) (résolution MEPC.353(78))

Adoptées le 24 juin 2022

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 911)

2021 Directives sur les facteurs de réduction de l'intensité carbone (directives sur les facteurs de réduction des CII, G3) (résolution MEPC.338(76))

Adoptées le 17 juin 2021

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 605)

Règle 28.6:

2022 Directives relatives à la classe d'intensité carbone des navires (directives sur les classes CII, G4) (résolution MEPC.354(78)) Adoptées le 24 juin 2022

(Gazette des transports (VkBI). 2022, p. 913)

2022 Directives préliminaires sur les facteurs de correction et les ajustements de déplacement pour le calcul des CII (directives CII, G5) (résolution MEPC.355(78))

Adoptées le 24 juin 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2022, p. 917)».

d) Au point VI.2, dans le libellé de la règle B-1, après la mention «(VkBl. 2010, p. 188)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendements d'octobre 2018 (MEPC.306(73))
Adoptés le 26 octobre 2018
(Gazette des transports (VkBl). 2020, p. 364)».

3. La lettre E est modifiée comme suit:

a) Le point 2) est modifié comme suit:

a%6) Dans le libellé du point a), après «(VkBl. 2015, p. 472)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.505(105))
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2023, p. #)».

b%6) Dans le libellé du point b), après «(VkBl. 2018 p. 193)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendements de 2022 (MSC.506(105))
Adoptés le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2023, p. #)».

b) Le point 4) est modifié comme suit:

a%6) Dans le libellé du point a), après «(VkBl. 2009, p. 272)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.502(105))
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2023, p. #)».

b%6) Dans le libellé du point b), après «(VkBl. 2020, p. 48)», les mots suivants sont insérés:

«- Amendement de 2022 (MSC.503(105))
Adopté le 28 avril 2022
(Gazette des transports (VkBl). 2023, p. #)».

Article 2

Amendement à l'annexe de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes

L'annexe de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes, telle que modifiée par la publication du 17 juin 2016 (Journal officiel I p. 1489), telle que modifiée en dernier lieu par l'article 2 de la loi du 14 mars 2023 (Journal officiel I, 2023, p.73), est modifiée comme suit:

4. Au point 1), la mention «(Journal officiel. 2008 II, p. 520, 522)» est remplacé par la mention «(Journal officiel. 2023 II n°. #)».

5. Au point 2), la séquence de mots «résolution MEPC.324(75) du 20 novembre 2020 (Journal officiel. 2022 II, p. 155)» est remplacé par la séquence de mots «résolutions

MEPC.328(76), MEPC.329(76) et MEPC.330(76) du 17 juin 2021 (Journal officiel. 2023 IIN°. #)”.

Article 3

Amendement au règlement relatif aux qualifications des gens de mer

Le règlement relatif aux qualifications des gens de mer du 8 mai 2014 (Journal officiel I, p. 460), tel que modifié en dernier lieu par l'article 1^{er} du règlement du 28 juillet 2021 (Journal officiel I, p. 3236), est modifié comme suit:

6. À l'article 6, paragraphe 2, point 5), le point à la fin est remplacé par une virgule.
7. À l'article 9, paragraphe 2, la mention «(ABI. 2001 C 50, p. 1 ff)» est remplacé par la mention «(ABI. C 2002 50, p. 1 et suivants)».
8. À l'article 39, paragraphe 1, deuxième phrase, la lettre «c» est remplacée par la lettre «d».
9. À l'article 45, paragraphe 3, le mot «SSB» est remplacé par le mot «SBB».
10. À l'article 48, paragraphe 1, première phrase, les mots «SRT sur le navire» sont remplacés par les mots «sur le navire SRT».
11. À l'appendice 1 de l'article 2, le libellé à 1, après les mots «NWO 500 Officier de la garde nautique BRZ 500», les mots suivants sont insérés:

«NK 500 Promenade côtière du capitaine BRZ 500».
12. L'annexe 6 bis est modifiée comme suit:
 - a) Sous la rubrique «Travail des métaux dans un atelier de formation ou un centre de formation interentreprises», au point 11.2, le mot «composant» est remplacé par le mot «composants».
 - b) Sous la rubrique «Production électrique dans un atelier de formation ou un centre de formation interentreprises», au point 4.2, la virgule est supprimée après les mots «Instruments de mesure par type».

Article 4

Entrée en vigueur

(2) Le présent règlement entre en vigueur, sous réserve du paragraphe 2, le jour suivant sa publication.

(3) L'article 1^{er}, paragraphe 1, point a), point dd) et l'article 1^{er}, paragraphe 3, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Notes explicatives

A. Considérations générales

I. Objectif et nécessité de la réglementation

Le vingt-deuxième règlement sur l'ajustement de la sécurité des navires modifie l'annexe de la loi sur la sécurité des navires (SchSG) et l'annexe de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes (SeeAufgG), ainsi que le règlement sur la compétence des gens de mer dans le transport maritime (See-BV).

Les amendements à l'annexe de la SchSG transposent les obligations internationales incombant à la République fédérale d'Allemagne en droit national afin de développer davantage la sécurité du transport maritime et la protection du milieu marin et d'établir des obligations individuelles justifiées.

Le présent règlement a pour objet d'actualiser et d'adapter la législation pertinente en ce qui concerne la transposition nationale des amendements aux conventions et codes de l'Organisation maritime internationale (OMI) relatifs à la sécurité des navires, aux règlements techniques et aux normes adoptés par l'OMI, ainsi qu'aux interprétations uniformes des règlements de conception.

Seules les corrections éditoriales sont apportées dans le règlement relatif aux qualifications des gens de mer (See-BV).

II. Contenu essentiel du projet

L'article 1^{er} du présent projet de règlement modifie l'annexe de la SchSG pour le transfert de la législation internationale en matière de sécurité et d'environnement en droit allemand.

Dans le domaine de la sécurité des navires, en particulier, les résolutions adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la modification de certains codes et certaines lignes directrices (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) associés à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) sont introduites dans le droit allemand. Entre autres choses, le code maritime international des cargaisons solides en vrac (code IMSBC) a été mis à jour afin d'y inclure de nouvelles définitions, références et exigences pour les cargaisons susceptibles de faire l'objet d'une séparation dynamique. Les amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (IGC) concernent l'inclusion de portes étanches dans le calcul de la stabilité des fuites. Les amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994) et 2000 (recueil HSC de 2000), qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024, concernent les équipements et dispositifs de secours et les communications radio, ainsi que la liste des équipements pour le certificat de sécurité pour les engins à grande vitesse relatif à la modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer SMDSM. Cette modernisation fait également référence aux amendements aux recueils MODU de 1989 et 2009 pour la construction et l'équipement des unités mobiles de forage au large (recueil MODU de 1989 et recueil MODU de 2009) et aux codes de sécurité des navires spécialisés de 1983 et 2008.

Dans le domaine de l'environnement, il convient également de mentionner les résolutions du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, qui a modifié la Convention MARPOL (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires).

L'amendement à la Convention MARPOL a ajouté à l'annexe VI de la Convention les dispositions relatives à l'introduction et à la mise en œuvre de l'indice nominal de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et de l'indicateur d'intensité carbone (CII) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires.

En outre, l'annexe I de la Convention MARPOL a introduit une interdiction de l'utilisation et du transport en vue de l'utilisation comme combustible du pétrole lourd sur les navires naviguant dans les eaux arctiques. La modification de la Convention AFS a adopté des mesures uniformes dans le monde entier pour limiter l'utilisation de la cybutryne biocide dans les systèmes antisalissure.

L'article 2 modifie et actualise l'annexe de la SeeAufgG.

L'article 3 apporte uniquement des corrections éditoriales du See-BV.

L'article 4 prévoit l'entrée en vigueur du règlement.

III. Alternatives

Aucune.

Les tâches modifiées et nouvellement introduites sont fondées sur les obligations de l'Allemagne en vertu du droit international.

IV. Compatibilité avec la législation de l'Union européenne et les traités internationaux

Le règlement est compatible avec le droit de l'Union européenne et les traités internationaux conclus par la République fédérale, en particulier avec la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

V. Conséquences de la législation

1. Simplification juridique et administrative

Les simplifications juridiques et administratives ne sont pas réalisées par le règlement.

2. Aspects liés à la durabilité

L'initiative réglementaire a une incidence sur l'objectif 8 (travail décent et croissance économique) des Objectifs de développement durable (ODD) en assurant la sécurité et l'état de l'exploitation des navires. Les gens de mer pratiquent souvent leur profession dans des conditions exigeantes. Leur sécurité est donc d'une grande importance et, par conséquent, les règles du règlement servent également à protéger les travailleurs à bord. Le règlement contribue également à la réalisation de l'objectif 14.1 de l'ODD 14 (Vie sous l'eau) visant à prévenir ou à réduire de manière significative la pollution marine de toutes sortes, en particulier par les activités terrestres, y compris la pollution par les débris marins et les nutriments d'ici à 2025. Enfin, l'initiative réglementaire est également conforme aux principes du développement durable. Il s'agit de préserver les ressources naturelles et d'éviter les menaces et les risques inacceptables pour la santé humaine et la nature. Le règlement transpose les obligations internationales en droit national en vue de

poursuivre le développement de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin par les amendements à l'annexe de la ZPS et en établissant des obligations individuelles justifiées.

3. Dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité

Aucune.

4. Coûts de mise en conformité

Il n'y a pas d'obligation compensatoire en raison de l'exécution d'obligations internationales.

4.1 Coûts de mise en conformité pour les citoyens

Le règlement ne crée pas de nouveaux coûts de mise en conformité pour les citoyens.

4.2 Coûts de mise en conformité pour l'économie

Les nouvelles règles visant à améliorer la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin peuvent entraîner des coûts supplémentaires pour les propriétaires et les entreprises, en particulier les entreprises de taille moyenne exploitant des navires de mer, dans les nouveaux bâtiments et les rénovations; toutefois, elles sont anticoncurrentielles, car les avances découlant de leurs obligations internationales doivent également être respectées pour les navires de mer battant pavillon étranger. Sans respect des normes fixées par l'OMI dans le monde entier, les navires ne peuvent pas faire escale dans des ports étrangers ni y être retenus sous le contrôle de l'État du port. Sur la base de ces exigences, les armateurs doivent se conformer directement aux normes internationales. Ces normes internationales pour les armateurs et les autres utilisateurs de la norme constituent la base des normes nationales d'application.

En outre, il n'y a pas de coûts de mise en conformité pour les entreprises qui vont au-delà des obligations internationales.

Le projet de règlement met en œuvre les règles internationales 1:1. Par conséquent, aucune application du règlement «un ajout, un retrait» pour les nouvelles initiatives réglementaires du gouvernement fédéral n'est établie.

4.3 Coûts de mise en conformité pour les autorités

Les amendements aux instruments internationaux adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI sont des clarifications, des modifications ou des ajouts aux obligations existantes, qui sont pris en considération dans les procédures administratives existantes pour la vérification de la certification.

La charge administrative liée à la modification de la Convention MARPOL conformément à l'annexe VI pour l'introduction et la mise en œuvre de l'indice nominal de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et de l'indicateur d'intensité carbone (CII) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires est couverte par les structures existantes du service de sécurité des navires. Essais de certification ponctuels pour les navires soumis à l'EEXI et conformément aux transferts (et essais) de données existants du GISIS vers le système de collecte de données sur la consommation de fuel-oil des navires (DCS) pour la transmission de données sur l'intensité du carbone une fois par an pour les navires concernés.

5. Autres coûts

Les dépassements de coûts entraînant une augmentation non quantifiable des prix unitaires ne peuvent être exclus. On ne s'attend pas à des effets directs sur les niveaux de prix, en particulier sur les niveaux de prix à la consommation.

6. Autres effets de la réglementation

D'autres effets du règlement ne sont pas à prévoir. En particulier, on ne s'attend pas à ce qu'il y ait d'incidence sur la situation spécifique de la vie des femmes et des hommes, étant donné que les dispositions du règlement ne concernent pas des situations susceptibles d'influer là-dessus.

VI. Limitation dans le temps; évaluation

La possibilité d'un délai pour le projet de règlement a été examinée, mais doit être écartée dans la mesure où les délais ne sont pas inclus dans le texte du règlement. Les amendements qui servent à la transposition du droit international et européen en vigueur indéfiniment et – dans la mesure où il s'agit d'un droit purement national – sont constamment nécessaires pour l'exécution des tâches par l'administration fédérale, ne doivent pas être limités dans le temps.

Le règlement n'exige pas l'approbation du Bundesrat.

B. Partie spécifique

En ce qui concerne les différents amendements:

Concernant l'article 1 (amendement à la loi sur la sécurité des navires)

Concernant le point 1)

Concernant le point a)

Concernant le point aa)

À la suite de l'adoption de la nouvelle règle SOLAS II-1/25-1 concernant l'installation de détecteurs de niveau d'eau sur les navires à cales multiples (autres que les vraquiers et les pétroliers) par la résolution MSC.482(103), les normes de performance applicables aux détecteurs de niveau d'eau sont modifiées en conséquence. Elles sont incluses dans la résolution MSC.188(79)/Rev.1.

Concernant le point bb)

L'amendement ajoute la résolution MSC.500(105) à l'annexe A de la SchSG.

Les amendements portent sur une mise à jour du code maritime international des cargaisons solides en vrac (code IMSBC) afin d'y inclure de nouvelles définitions, références et exigences pour les cargaisons susceptibles de faire l'objet d'une séparation dynamique. L'article 7 est modifié pour couvrir les charges qui peuvent être liquéfiées ou soumises à une séparation dynamique. L'article vise à attirer l'attention sur les risques associés à la liquéfaction ou à la séparation dynamique et sur les précautions à prendre pour minimiser le risque. D'autres modifications du code IMSBC se rapportent aux mises à jour des pages de feuilles individuelles et à l'ajout de nouvelles pages de feuilles de tissu individuelles. Les modifications doivent entrer en vigueur à l'échelle internationale le

1^{er} décembre 2023, mais peuvent être appliquées sur une base volontaire par les administrations à compter du 1^{er} janvier 2023.

Concernant le point cc)

La résolution MSC.492(104) contient des amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires pour le transport de gaz liquéfiés en vrac (IGC) au chapitre 2 (Survie des navires et emplacement des réservoirs de stockage) en ce qui concerne l'inclusion des portes étanches dans les calculs de la stabilité des fuites afin de les harmoniser avec les prescriptions SOLAS.

Concernant le point dd)

Concernant le point aaa)

L'amendement ajoute la résolution MSC.498(105) à l'annexe A de la loi sur la sécurité maritime. Dans le cadre des amendements à la résolution MSC.496(105), la résolution MSC.498(105), les chapitres 8 et 14 du code HSC de 1994 sont modifiés. Il s'agit notamment d'un texte de remplacement complet du chapitre 14 du code HSC et d'un report des dispositions relatives aux équipements de communication pour les équipements de sauvetage du chapitre 8 au chapitre 14. Ces amendements concernent l'équipement et les arrangements de sauvetage et les communications radio, ainsi que l'inventaire des équipements pour le certificat de sécurité des engins à grande vitesse sur la modernisation du GMDSS. Ces amendements entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024. L'entrée en vigueur nationale des amendements SOLAS figurant dans la résolution MSC.496(105) est effectuée dans le cadre d'une procédure législative parallèle relative au 30^e règlement modificatif SOLAS.

Concernant le point bbb)

Les amendements figurant dans la résolution MSC.499(105) sont les mêmes qu'au point 1), a), dd), aaa), mais se réfèrent au code HSC de 2000. Ces amendements entrent également en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Concernant le point ee)

Voir le point 1), a), aa).

Concernant le point b)

La résolution MEPC.328(76) contient des amendements à l'annexe VI (règlements sur la prévention de la pollution atmosphérique par les navires) de la Convention MARPOL. En outre, l'annexe VI de la Convention MARPOL est révisée.

La présente révision tient compte de tous les amendements à l'annexe VI de la Convention MARPOL adoptés et mis en vigueur depuis le 10 octobre 2008.

Elle complète également les règles relatives à l'introduction et à la mise en œuvre de l'indice nominal de rendement énergétique pour les navires existants (EEXI) et de l'indicateur d'intensité carbone (CII) pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires.

Les barges sans équipage (barges UNSP) sans leur propre conduite pourront à l'avenir être exemptées de certaines exigences en matière d'inspection et de certification conformément à l'annexe VI de la Convention MARPOL. Un nouveau certificat d'exemption sera introduit pour ces barges UNSP.

La résolution MEPC.329(76) contient des amendements à l'annexe I (règlements relatifs à la prévention de la pollution par les hydrocarbures) de la Convention MARPOL. À l'avenir, une interdiction fondamentale de l'utilisation et du transport de pétrole lourd à des fins de carburant sur les navires dans les eaux arctiques s'appliquera.

La résolution MEPC.330(76) contient également des amendements à l'annexe I (règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures) et à l'annexe IV (règlements relatifs à la prévention de la pollution par les eaux usées marines) de la Convention MARPOL.

Les barges sans équipage (barges UNSP) sans leur propre conduite pourront à l'avenir être exemptées de certaines exigences en matière d'inspection et de certification conformément aux annexes I et IV de la Convention MARPOL. Un nouveau certificat d'exemption sera introduit pour ces barges UNSP.

Concernant le point c)

La résolution MSC.486(103) contient des amendements à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

MSC.486(103) intègre une nouvelle définition de la «haute tension» dans la règle I/1 de la Convention STCW. L'amendement est entré en vigueur au niveau international le 1^{er} janvier 2023.

Concernant le point d)

Les amendements à la Convention AFS adoptés par la résolution MEPC.331(76) ont adopté des mesures visant à restreindre l'utilisation du cybutryne dans les systèmes antisalissure et adaptés en conséquence au modèle de certificat international sur un système antisalissure. À partir du 1^{er} janvier 2023, les systèmes antisalissure nouvellement installés sur les navires ne peuvent pas contenir de cybutryne. Dans le cas des navires sur lesquels un système antisalissure contenant de la cybutryne a été appliqué avant cette date, il est nécessaire d'enlever le système antisalissure, ou une couche supérieure doit être appliquée pour empêcher cette substance de s'échapper du système antisalissure sous-jacent qui n'est plus conforme à la réglementation, au plus tard soixante mois après la dernière demande.

Au plus tard 24 mois après l'entrée en vigueur des amendements à la Convention AFS adoptés par la présente résolution, le certificat international modifié relatif à un système antisalissure doit être transporté à bord de tous les navires dont le système antisalissure actuel contient de la cybutryne.

Concernant le point 2)

Concernant le point a)

La circulaire MEPC.1/Circ.892 énonce les directives relatives à l'exemption des barges sans équipage (UNSP) de certaines exigences en matière d'inspection et de certification au titre de la Convention MARPOL. Les lignes directrices décrivent les conditions techniques de la possibilité d'exemption des barges UNSP prévues aux appendices I, IV et VI de la Convention MARPOL et décrivent la procédure à suivre pour démontrer le respect des conditions, la vérification et la délivrance du certificat d'exemption. Les directives doivent être utilisées pour l'examen des dérogations en y incluant la lettre C de l'annexe SchSG.

Concernant le point b)

Voir point 2), a).

Concernant le point c)

Concernant le point aa)

Les directives de 2015 relatives aux systèmes d'épuration des gaz d'échappement (résolution MEPC.259(68), telles que rectifiées par la résolution MEPC.68/21/Add.1/Corr.2), sont remplacées par la résolution MEPC.340(77) pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement nouvellement installés, actualisant ainsi les deux directives dans l'annexe de l'article «Concernant la règle 4». (Voir point 2), c), cc)).

En outre, il convient de se référer aux motifs du point 2), a) et du point 2), c), aa).

Concernant le point bb)

La résolution MEPC.351(78) établit les directives relatives à l'inspection et à la délivrance de certificats sur la valeur de rendement énergétique d'un navire existant.

Concernant le point cc)

Les règles 20.2 à 22 sont révisées.

La règle 20.2 devient la règle 22.2. La règle 20.3 devient la règle 22.3.

La règle 23 du MEPC.350(78) est introduite. La résolution MEPC.350(78) définit les méthodes de calcul permettant de déterminer la caractéristique de rendement énergétique d'un navire existant. La directive est étroitement fondée sur la notion de directive existante sur la caractéristique de rendement énergétique des nouveaux navires.

La règle 21 devient la règle 24. La règle 21.5 devient la règle 24.5. MEPC.1/Circ.850/Rev.3 est ajoutée au texte de la règle 24.5. La circulaire MEPC.1/Circ 850/Rev.3 introduit les directives révisées pour déterminer la puissance de propulsion minimale requise pour maintenir la manœuvrabilité des navires dans des conditions défavorables qui sont incluses dans l'annexe C. La circulaire remplace la circulaire MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, qui a cartographié les directives provisoires initiales de 2013 et leurs amendements d'octobre 2014 et 2015 dans des versions consolidées. Dans les directives qui doivent désormais être prises en considération dans le cadre de l'évaluation de l'exigence EEDI, les conditions en mer et la deuxième procédure d'évaluation globale pour la détermination des performances minimales en particulier ont été révisées.

La règle 25 du MEPC.335(76) est introduite. La résolution MEPC.335(76) traite des systèmes des contraintes de puissance de l'arbre à hélice ou du moteur qui peuvent être nécessaires pour satisfaire aux exigences relatives à la caractéristique de rendement énergétique d'un navire existant. Les conditions générales de ces systèmes, les fonctions de surveillance nécessaires et la manipulation de l'activation de puissance dans des cas particuliers sont décrites.

La règle 22 devient la règle 26. Le libellé de la règle 26 est révisé.

MEPC.346(78) remplace la précédente résolution MEPC.282(70) sur l'élaboration d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP).

MEPC.347(78) concerne les lignes directrices pour l'examen de la partie III du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) afin d'aider les administrations à effectuer les audits et les audits ministériels requis par l'annexe VI, point 26.3.3 de la Convention MARPOL.

Les règles 28.1, 28.4, et 28.6 sont introduites.

L'inclusion vise à mettre en œuvre les résolutions sur la gestion de l'indicateur d'intensité carbone (CII).

La résolution MEPC.352(78) — dite directive G1 — traite des méthodes de détermination et de calcul de la manière dont la valeur de l'indicateur pour chaque navire doit être calculée une fois par an sur la base de données opérationnelles.

Certains facteurs de correction pour certaines applications ou types de navires s'appliquent toujours au calcul réel. L'application de ces facteurs de correction a déjà été inscrite dans la résolution MEPC.338(76) — dite directive G3.

La résolution MEPC.353(78) — dite directive G2 — définit les lignes de référence respectives pour chaque type de navire. Après cela, les différents navires sont classés selon leur indicateur d'intensité carbone et sont évalués dans leur position par rapport à la ligne de référence. Cette évaluation est effectuée sur la base de la résolution MEPC.354(78) — dite directive G4.

Concernant le point d)

La résolution MEPC.306(73) prolonge la directive MEPC.127(53) «Directives pour la gestion des eaux de ballast et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast (G4)» par la possibilité de compléter le plan de gestion des eaux de ballast par des mesures d'urgence

Concernant le point 3)

Les amendements aux points a) à d) entrent tous en vigueur au niveau international le 1^{er} janvier 2024.

Concernant le point a)

Concernant le point aa)

En ce qui concerne les amendements aux résolutions MSC.496(105) concernant la modernisation du GMDSS, la résolution MSC.505(105) modifie le code MODU de 1989.

Concernant le point bb)

Les amendements figurant à la MSC.506(105) sont les mêmes qu'au point 3), a), mais se réfèrent au code MODU 2009.

Concernant le point b)

Concernant le point aa)

En ce qui concerne les amendements à la résolution MSC.496(105) concernant la modernisation du GMDSS, la résolution MSC.502(105) modifie le code SPS de 1983.

Concernant le point bb)

Les amendements figurant à la MSC.503(105) sont les mêmes qu'au point 3), c), mais renvoient au code SPS de 2008.

Concernant l'article 2 (amendement à l'annexe de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes)

Concernant le point 1)

Les amendements mettent à jour l'annexe de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes

Concernant le point 2)

Les amendements mettent à jour l'annexe de la loi fédérale sur les responsabilités maritimes

Concernant l'article 3 (amendement au règlement relatif aux qualifications des gens de mer)

Concernant le point 1)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point 2)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point 3)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point 4)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point 5)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point 6)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point 7)

Concernant le point a)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant le point b)

Il s'agit d'une correction éditoriale.

Concernant l'article 4 (Entrée en vigueur)

Cette disposition régit l'entrée en vigueur du règlement et correspond à l'article 82, paragraphe 2, point 2) de la loi fondamentale. Les dispositions non mentionnées au paragraphe 2 entrent donc en vigueur le jour suivant la publication au Journal officiel.

Les dispositions visées au paragraphe 2, qui contiennent les résolutions MSC.498(105) et MSC.499(105), renvoient aux amendements SOLAS à la MSC.496(105). L'entrée en vigueur nationale de MSC.496(105) est le 30^e règlement modificatif SOLAS, toujours en cours, qui entrera également en vigueur le 1er janvier 2024.