

Utkast till lagförslag

Förbundsministeriet för digitalisering och transport

Tjugoandra ändringsförordningen om fartygssäkerhet

A. Problem och mål

Den tjugoandra ändringsförordningen om fartygssäkerhet ändrar bilagorna till fartygssäkerhetslagen (SchSG) och den federala lagen om sjöfartsansvar (SeeAufgG) samt förordningen om sjöfolks behörighet inom sjöfarten (See-BV).

Ändringarna i bilagan till SchSG införlivar Förbundsrepubliken Tysklands internationella skyldigheter i nationell lagstiftning för att ytterligare utveckla säkerheten i sjötrafiken och skyddet av den marina miljön och fastställa enskilda skyldigheter som motiverade.

När det gäller fartygssäkerhet införs särskilt de resolutioner som antagits av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté om ändring av vissa koder och riktlinjer (IMSBC, IGC, HSC, MODU och SPS) i samband med 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) i tysk lagstiftning. Bland annat har den internationella koden för transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden) uppdaterats för att inkludera nya definitioner, referenser och krav för laster som kan vara föremål för dynamisk separation. Ändringarna av den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden) gäller införandet av vattentäta dörrar i beräkningarna av läckagestabilitet. Ändringarna av den internationella koden för säkerhet hos höghastighetsfordon från 1994 och 2000 (HSC-kod 1994 och HSC-kod 2000), som träder i kraft den 1 januari 2024, avser räddningsutrustning och arrangemang och radiokommunikation samt förteckningen över utrustning för säkerhetsintyg för höghastighetsfordon om modernisering av det globala radiosystemet GMDSS. Denna modernisering hänvisar också till ändringarna av 1989 och 2009 års MODU-koder för konstruktion och utrustning av rörliga borrhullar till havs (MODU-kod 1989 och MODU-kod 2009) och 1983 och 2008 års säkerhetskod för specialfartyg.

På miljöområdet ska nämnas resolutionerna från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön om ändring av MARPOL-konventionen (Internationella konventionen från 1973 för förhindrande av förorening från fartyg) och protokollen från 1978 och 1997 till den konventionen och 2001 års internationella konvention om begränsning av användningen av skadliga båtbottnfärger på fartyg (AFS-konventionen). Genom ändringen av MARPOL-konventionen lades bestämmelserna om införande och genomförande av ett energieffektivitetsindex för existerande fartyg (EEXI) och en operativ koldioxidintensitetsindikator (CII) till bilaga VI till konventionen för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg.

I bilaga I till MARPOL-konventionen infördes dessutom ett förbud mot användning och överföring för användning som bränsle av tung olja på fartyg i arktiska vatten. Genom ändringen av AFS-konventionen antogs enhetliga åtgärder över hela världen för att begränsa användningen av biocidprodukten cybutrin i båtbottnfärger.

Anmälld i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

Ändringen av bilagan till SeeAufgG införlivar i punkterna 1 och 2 i bilagan de ändringar av konventionerna som har införts nationellt.

Ändringen av See-BV syftar till att korrigera redaktionella fel.

B. Lösning; fördelar

Antagande av en tjugoandra förordning om fartygssäkerhetsanpassning på grundval av 15 § i SchSG och 15 och 9 §§ i SeeAufgG.

Genom dekretet i den 22:a förordningen om fartygssäkerhetsanpassning uppfyller Tyskland sin skyldighet att genomföra internationella krav från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

C. Alternativ

Inga.

D. Budgetutgifter utöver efterlevnadskostnader

Inga.

E. Efterlevnadskostnader

E.1 Efterlevnadskostnader för medborgare

Förordningen medför inte någon ny efterlevnadskostnad för medborgarna.

E.2 Efterlevnadskostnader för företag

För företag finns det inga efterlevnadskostnader som går utöver internationella skyldigheter.

Genom förslaget till förordning genomförs internationella åtaganden 1:1. Därför har ingen tillämpning av "one-in, one-out"-regeln för nya lagstiftningsinitiativ från förbundsregeringen inrättats.

E.3 Efterlevnadskostnader för myndigheterna

Ändringarna av de internationella instrument som antagits av IMO:s sjösäkerhetskommitté är förtydliganden, ändringar eller tillägg till befintliga skyldigheter, som beaktas i de befintliga administrativa förfarandena för certifieringskontroll.

Den administrativa efterlevnadsbördan för ändringen av MARPOL-konventionen i enlighet med bilaga VI för att införa och genomföra en energieffektivitetsindex för existerande fartyg (EEXI) och en operativ koldioxidintensitetsindikator för att minska fartygens utsläpp av växthusgaser täcks av fartygssäkerhetstjänstens befintliga strukturer. Engångstester för certifiering av fartyg som omfattas av EEXI och i linje med befintliga GISIS-dataöverföringar (och tester) till systemet för insamling av uppgifter om bränsleolja (DCS) för överföring av koldioxidintensitetsdata en gång om året för de berörda fartygen.

F. Övriga kostnader

Kostnadsöverskridanden som leder till en icke kvantifierbar ökning av enhetspriserna kan inte uteslutas. Direkta effekter på prisnivåerna, särskilt på konsumentprisnivåerna, förväntas dock inte.

Utkast till lag från Förbundsministeriet för digitalisering och transport

Tjugoandra förordningen om fartygssäkerhetsanpassning

av den ...

Förbundsministeriet för digitalisering och transport förordnar följande på grundval av

— 15 § i fartygssäkerhetslagen av den 9 september 1998 (Tysklands officiella tidning. I, s. 2860), i dess lydelse enligt artikel 4 i lagen av den 14 mars 2023 (Tysklands officiella tidning. 2023 I nr 73),

— 15.5.1 § i den federala lagen om sjöfartsansvar, i den version som offentliggjordes den 17 juni 2016 (Tysklands officiella tidning. I s. 1489), i dess lydelse enligt artikel 4.2 i lagen av den 14 mars 2023 (Tysklands officiella tidning. 2023 I nr 73),

— 9.1.5 § och 9.1.7 § i den federala lagen om sjöfartsansvar, i den version som offentliggjordes den 17 juni 2016 (Tysklands officiella tidning. I s. 1489), i dess lydelse enligt artikel 4.2 i lagen av den 14 mars 2023 (Tysklands officiella tidning. 2023 I nr 73), och

— 9.1 §, första meningen, punkterna 3 a och 3 c, även jämförd med punkt 2 tredje meningen i den federala lagen om sjöfartsansvar, i den lydelse som offentliggjordes den 17 juni 2016 (Tysklands officiella tidning I s. 1489), i dess lydelse enligt artikel 4.2 i lagen av den 14 mars 2023 (Tysklands officiella tidning. 2023 I nr 73), i samförstånd med förbundsministeriet för arbetsmarknadsfrågor och sociala frågor:

Artikel 1

Ändring till bilagan till fartygssäkerhetslagen

Bilagan till fartygssäkerhetslagen av den 9 september 1998 (Tysklands officiella tidning. I s. 2860), senast ändrad genom artikel 4 i lagen av den 14 mars 2023 (Tysklands officiella tidning. 2023 I nr 73) ska ändras på följande sätt:

1. Avsnitt A ska ändras på följande sätt:

a) Underavsnitt II ska ändras på följande sätt:

a%6) I texten till punkt I.2/1 till regel II-1/23–3, efter "(VkBl. 2006 s. 520)" ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.188(79)/Rev.1)
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

b%6) I texten till punkt I.6 till regel 1–2, efter "(VkBl. 2020 s. 852)" ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.500(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

c%6) I texten till punkt I.7 till regel 11, efter "(VkBl. 2022 s. 246)" ska följande ord införas:

“- Ändring i oktober 2021 (MSC.492(104))
Antaget den 8 oktober 2021
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)”.
d%6) Punkt I.10 ska ändras på följande sätt:

a%7%7) I texten till punkt I.10 a), efter "(VkBl. 2020 s. 21)" ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.498(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 p. #)".

b%7%7) I texten till punkt I.10 b), efter "(VkBl. 2020 s. 23)" ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.499(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

e%6) I texten till punkt I.12 till regel 12, efter "(VkBl. 2006 s. 520)" ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.188(79)/Rev.1)
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

b) Underavsnitt II ska ändras på följande sätt:

Efter punkt II.0.36 ska följande punkt II.0.37 införas:

"II.0.37. Ändringar i juni 2021 (resolutionerna MEPC.328(76),
MEPC.329(76), MEPC.330(76))
Antaget den 17 juni 2021
(Tysklands officiella tidning) 2023 II nr #)

c) I texten till underavsnitt VI, efter uppgiften "(Tysklands officiella tidning. 2018 II s. 514)", ska följande ord införas:

"- Ändring i maj 2021 (MSC.486(103))
Antaget den 13 maj 2021
(Tysklands officiella tidning) 2023 II nr 83)".

d) I texten till avsnitt VIII, efter uppgiften "(Tysklands officiella tidning. 2008 II s. 520)", ska följande ord införas:

"- 2021 års ändring (MEPC.331(76))
Antaget den 17 juni 2021
(Tysklands officiella tidning) 2023 II nr #)

2. Avsnitt C ska ändras på följande sätt:

a) I punkt II.1, efter uppgiften "Till bilaga I:" ska följande ord införas:

"I regel 3.7 och regel 9.2:

Direktiv om undantag för obemannade pråmar (UNSP) från vissa krav på inspektion och certifiering enligt MARPOL-konventionen (MEPC-cirkulär MEPC.1/Circ.892)
Antaget den 17 juni 2021
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 594)".

b) I punkt II.3, efter uppgiften "Till bilaga I:" ska följande ord införas:

"I regel 3.2 och regel 7.2:

Direktiv om undantag för obemannade pråmar (UNSP) från vissa krav på inspektion och certifiering enligt MARPOL-konventionen (MEPC-cirkulär MEPC.1/Circ.892)

Antaget den 17 juni 2021

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 594)".

c) Punkt II.5 ska ändras på följande sätt:

a%6) Efter uppgiften "I bilaga VI" ska orden

"Direktiv för avgasreningssystem 2015 (resolution MEPC.259.(68), korrigerat genom MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Antaget den 15 maj 2015 (Transporttidskriften (VkBl.) 2019 s. 120)"

ersättas med följande:

"I regel 3.4:

Direktiv om undantag för obemannade pråmar (UNSP) från vissa krav på inspektion och certifiering enligt MARPOL-konventionen (MEPC-cirkulär MEPC.1/Circ.892)

Antaget den 17 juni 2021

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 594)

I regel 4:

Direktiv för avgasreningssystem 2015 (resolution MEPC.259(68), korrigerat genom MEPC.68/21/Add.1/Corr.2)

Antaget den 15 maj 2015

(Transporttidskriften (VkBl). 2019, s. 120)

2021 Direktiv för avgasreningssystem (resolution MEPC.340(77))

Antaget den 26 november 2021

(Transporttidskriften (VkBl). 2023, s. 194)".

b%6) I texten till regel 5.4, efter uppgiften (VkBl. 2020 s. 690), ska följande ord införas:

"2022 Direktiv om besök med avseende på uppnått energieffektivitetsindex för befintliga fartyg (EEXI) och utfärdande av certifikat för dessa (resolution MEPC.351(78))

Antaget den 24 juni 2022

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 902)".

c%6) Reglerna 20.2 till regel 22 ska få följande lydelse:

"I regel 22.2:

2012 Direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.212(63))

Antaget den 2 mars 2012

(Transporttidskriften (VkBl). 2013, s. 128)

- Ändringar av 2012 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.224(64))

Antaget den 5 oktober 2012

(Transporttidskriften (VkBl). 2014, s. 638)

2014 Direktiv om beräkningsmetod för energieffektivitetsindex för nya fartyg (resolution MEPC.245(66))

Antaget den 4 april 2014

(Transporttidskriften (VkBl). 2018, s. 771)

- Ändringar av 2014 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.245(66))
Resolution MEPC. 263(68))

Antaget den 15 maj 2015

(Transporttidskriften (VkBl). 2018, s. 791)

- Ändringar av 2014 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.245(66), ändrat genom resolution MEPC.263(68)) (Resolution MEPC.281(70), korrigerad genom MEPC.70/18/Corr. 1)

Antaget den 28 oktober 2016

(Transporttidskriften (VkBl). 2018, s. 792)

2018 Direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg

(Resolution MEPC.308(73), korrigerat genom MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Antaget den 26 oktober 2018

(Transporttidskriften (VkBl). 2020 s. 663; 2021, s. 186)

- Ändringar av 2018 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg
(Resolution MEPC.308(73)) (MEPC.322(74))

Antaget den 17 maj 2019

(Transporttidskriften (VkBl). 2020, s. 692)

- Ändringar av 2018 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg
(Resolution MEPC.332(76))

Antaget den 17 juni 2021

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 285)

Preliminärt direktiv för beräkning av koefficienten för minskning av fartygshastigheten vid representativa havsförhållanden f_w för experimentell tillämpning

(MEPC.1/Cirkulär 796)

Daterad den 12 oktober 2012

(Transporttidskriften (VkBl). 2021, s. 114)

2013 års vägledning om behandling av innovativ energieffektivitetsteknik vid beräkning och verifiering av det uppnådda EEDI-initiativet

(MEPC.1/Cirkulär 815)

Daterad den 17 juni 2013

(Transporttidskriften (VkBl). 2021, s. 125)

I regel 22.3:

2018 Direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.308(73), korrigerat genom MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Antaget den 26 oktober 2018

(Transporttidskriften (VkBl). 2020 s. 663, Transporttidskriften (VkBl). 2021, s. 186)

- Ändringar av 2018 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.308(73))
(MEPC.322(74))

Antaget den 17 maj 2019

(Transporttidskriften (VkBl). 2020, s. 692)

- Ändringar av 2018 års direktiv om beräkningsmetod för nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) för nya fartyg (resolution MEPC.332(76))

Antaget den 17 juni 2021

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 285)

I regel 23:

2022 Direktiv om beräkningsmetod för energieffektivitetsindex för befintliga fartyg (resolution MEPC.350(78))

Antaget den 24 juni 2022

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 896)

I regel 24:

a) Direktiv om beräkning av referenslinjer för användning tillsammans med nominellt energieffektivitetsindex (EEDI)

(Resolution MEPC.215(63), korrigerat genom MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)

Antaget den 2 mars 2012

(Transporttidskriften (VkBl). 2013 s. 325; 2020, s. 853)

b) 2013 Direktiv för beräkning av referenslinjer för användning tillsammans med nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) (resolution MEPC.231(65))

Antaget den 17 maj 2013

(Transporttidskriften (VkBl). 2018, s. 889)

c) 2013 Direktiv för beräkning av referenslinjer för användning tillsammans med nominellt energieffektivitetsindex (EEDI) i icke-konventionella passagerarfartyg som används för kryssningar

(Resolution MEPC.233(65))

Antaget den 17 maj 2013

(Transporttidskriften (VkBl). 2015, s. 182)

I regel 24.5:

2013 Interimsdirektiv för fastställande av den minsta framdrivningseffekt som krävs för att upprätthålla fartygens manövrerbarhet under ogynnsamma förhållanden

(Resolution MEPC.232(65))

Antaget den 17 maj 2013

(Transporttidskriften (VkBl). 2015, s. 248)

- Ändring i oktober 2014

MEPC.255(67))

Antaget den 17 oktober 2014

(Transporttidskriften (VkBl). 2018, s. 198)

- Ändring i maj 2015 (MEPC.262(68))

Antaget den 15 maj 2015

(Transporttidskriften (VkBl). 2018, s. 199)

Direktiv om fastställande av den minsta framdrivningseffekt som krävs för att fartyg ska kunna manövreras under ogynnsamma förhållanden (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)

Antaget den 17 juni 2021

(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 715)

I regel 25:

2021 Direktiv om strypningssystem för axel/motordrift för att uppfylla EEXI-kraven och om användning av en kraftreserv (resolution MEPC.335(76))
Antaget den 17 juni 2021
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 643)

I regel 26:

2022 Direktiv för utarbetande av en plan för förvaltning av havsenergi-prestanda (SEEMP) (resolution MEPC.346(78))
Antaget den 24 juni 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 857)

Direktiv för förvaltningsöversyn av företagsrevisionen av del III i planen för förvaltning av havsenergi-prestanda (SEEMP) (resolution MEPC.347(78))
Antaget den 24 juni 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 881)

I regel 28.1:

2022 Direktiv om operativa koldioxidintensitetsindikatorer och beräkningsmetoder (KII-direktiven, G1) (resolution MEPC.352(78))
Antaget den 24 juni 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 909)

I regel 28.4:

2022 Direktiv om referenslinjer för tillämpning på operativa koldioxidintensitetsindikatorer (direktiv om KII – Referenslinjer, G2) (resolution MEPC.353(78))
Antaget den 24 juni 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 911)

2021 Direktiv om driftfaktorer för minskning av koldioxidintensitet (direktiv om minskningsfaktorer för KII, G3) (resolution MEPC.338(76))
Antaget den 17 juni 2021
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 605)

Regel 28.6.

2022 Direktiv om fartygs koldioxidintensitetsklass vid drift (KII-klassdirektiv, G4) (resolution MEPC.354(78)) antagna den 24 juni 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 913)

2022 Preliminära direktiv om korrigeringsfaktorer och resejusteringar för beräkning av KII (KII-direktiven, G5) (resolution MEPC.355(78))
Antaget den 24 juni 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2022, s. 917)".

- d) I punkt VI.2, i ordalydelsen i regel B-1, efter uppgiften "(VkBl. 2010 s. 188)" ska följande ord införas:

"- Ändring i oktober 2018 (MEPC.306(73))
Antaget den 26 oktober 2018
(Transporttidskriften (VkBl). 2020, s. 364)".

3. Avsnitt E ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

a%6) I texten till led a), efter "(VkBl. 2015 p. 472)", ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.505(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

b%6) I texten till led b), efter "(VkBl. 2018 s. 193)", ska följande ord införas:

"- 2022 års ändringar (MSC.506(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

b) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

a%6) I texten till led a), efter "(VkBl. 2009 s. 272)", ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.502(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

b%6) I texten till led b), efter "(VkBl. 2020 s. 48)", ska följande ord införas:

"- 2022 års ändring (MSC.503(105))
Antaget den 28 april 2022
(Transporttidskriften (VkBl). 2023 s. #)".

Artikel 2

Ändring i bilagan till den federala lagen om sjöfartsansvar

Bilagan till den federala lagen om sjöfartsansvar, ändrad genom offentliggörandet av den 17 juni 2016 (Tysklands officiella tidning I s. 1489), senast ändrad genom artikel 2 i lagen av den 14 mars 2023 (Tysklands officiella tidning I 2023 nr 73), ska ändras på följande sätt:

4. I punkt 1, ska uppgiften "(Tysklands officiella tidning. 2008 II s. 520, 522)" ersättas med uppgiften "(Tysklands officiella tidning. 2023 II nr #)".
5. I punkt 2 ska ordsekvensen "resolution MEPC.324(75) av den 20 november 2020 (Tysklands officiella tidning. 2022 II s. 155)" ersättas med ordsekvensen "resolutionerna MEPC.328(76), MEPC.329(76) och MEPC.330(76) av den 17 juni 2021 (Tysklands officiella tidning. 2023 II nr #)".

Artikel 3

Ändring av förordningen om sjöfolks behörighet

Förordningen om sjöfolks behörighet av den 8 maj 2014 (Tysklands officiella tidning I s. 460), senast ändrad genom artikel 1 i förordningen av den 28 juli 2021 (Tysklands officiella tidning I s. 3236), ska ändras på följande sätt:

6. I 6.2 § nummer 5 ska punkten i slutet ersättas med ett kommatecken.

7. I 9.2 § ska uppgiften "(ABI. 2001 C 50, s. 1 ff)" ersättas med uppgiften "(ABI. C 2002 50, s. 1 ff)".
8. I 39.1 § andra meningen ska ledet "c" ersättas med ledet "d".
9. I 45.3 ska ordet "SSB" ersättas med ordet "SBB".
10. I 48.1 § första meningen ska orden "SRT på fartyget" ersättas med orden "på fartyget SRT".
11. I bilaga 1 till 2, texten till 1, efter orden "NWO 500 Nautisk vaktbefäl kustnära trafik BRZ 500", ska följande ord införas:

"NK 500 Kaptenens kustnära trafik BRZ 500".
12. Bilaga 6a ska ändras på följande sätt:
 - a) Under rubriken "Metallarbete i en utbildningsverkstad eller ett utbildningscentrum för flera företag", under 11.2, ska ordet "komponent" ersättas med ordet "komponenter".
 - b) Under rubrik "Elektrisk produktion i en utbildningsverkstad eller ett utbildningscentrum för flera företag" under 4.2, ska kommatecknet utgå efter orden "Mätinstrument efter typ".

Artikel 4

Ikraftträdande

(2) Denna förordning träder i kraft, om inte annat följer av punkt 2, dagen efter det att den har offentliggjorts.

(3) Artikel 1.1 a dubbelled dd och artikel 1.3 träder i kraft den 1 januari 2024.

Förklarande anmärkningar

A. Allmän del

I. Bestämmelsernas syfte och nödvändighet

Genom den tjugoandra ändringsförordningen om fartygssäkerhet ändras bilagan till fartygssäkerhetslagen (SchSG) och bilagan till den federala lagen om sjöfartsansvar (SeeAufgG) samt förordningen om sjöfolks behörighet inom sjöfarten (See-BV).

Ändringarna i bilagan till SchSG införlivar Förbundsrepubliken Tysklands internationella skyldigheter i nationell lagstiftning för att ytterligare utveckla sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön och fastställa enskilda skyldigheter som är motiverade.

Syftet med denna förordning är att uppdatera och anpassa relevant lagstiftning när det gäller det nationella införlivandet av de ändringar av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konventioner och koder som rör fartygssäkerhet, tekniska föreskrifter och standarder som antagits av IMO samt enhetliga tolkningar av konstruktionsbestämmelser.

Endast redaktionella korrigeringar görs i förordningen om sjöfolks behörighet inom sjöfarten (See-BV).

II. Sammanfattning av utkastets innehåll

Genom artikel 1 i detta förslag till förordning ändras bilagan till SchSG för överföring av internationell säkerhets- och miljölagstiftning till tysk rätt.

När det gäller fartygssäkerhet införs särskilt de resolutioner som antagits av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté om ändring av vissa koder och riktlinjer (IMSBC, IGC, HSC, MODU och SPS) i samband med 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) i tysk lagstiftning. Bland annat har den internationella koden för transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden) uppdaterats för att inkludera nya definitioner, referenser och krav för laster som kan vara föremål för dynamisk separation. Ändringarna av den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden) gäller införandet av vattentäta dörrar i beräkningarna av läckagestabilitet. Ändringarna av den internationella koden för säkerhet hos höghastighetsfordon från 1994 och 2000 (HSC-kod 1994 och HSC-kod 2000), som träder i kraft den 1 januari 2024, avser räddningsutrustning och arrangemang och radiokommunikation samt förteckningen över utrustning för säkerhetsintyg för höghastighetsfordon om modernisering av det globala radiosystemet GMDSS. Denna modernisering hänvisar också till ändringarna av 1989 och 2009 års MODU-koder för konstruktion och utrustning av rörliga borrhälsplattformar till havs (MODU-kod 1989 och MODU-kod 2009) och 1983 och 2008 års säkerhetskod för specialfartyg.

På miljöområdet bör man också nämna resolutionerna från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, genom vilken MARPOL-konventionen (Internationella konventionen från 1973 för förhindrande av förorening från fartyg) ändrades.

Genom ändringen av MARPOL-konventionen lades bestämmelserna om införande och genomförande av ett energieffektivitetsindex för existerande fartyg (EEXI) och en operativ

koldioxidintensitetsindikator (CII) till bilaga VI till konventionen för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg.

I bilaga I till MARPOL-konventionen infördes dessutom ett förbud mot användning och överföring för användning som bränsle av tung olja på fartyg i arktiska vatten. Genom ändringen av AFS-konventionen antogs enhetliga åtgärder över hela världen för att begränsa användningen av biocidprodukten cybutrin i båtbottnfärger.

Genom artikel 2 ändras och uppdateras bilagan till SeeAufgG.

I artikel 3 görs endast redaktionella korrigeringar av See-BV.

I artikel 4 fastställs förordningens ikraftträdande.

III. Alternativ

Inga.

De ändrade och nyligen införda uppgifterna grundar sig på Tysklands skyldigheter enligt internationell rätt.

IV. Överensstämmelse med unionsrätten och internationella fördrag

Förordningen är förenlig med Europeiska unionens lagstiftning och internationella fördrag som ingåtts av Förbundsrepubliken, särskilt Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982.

V. Konsekvenserna av lagstiftningen

1. Rättslig och administrativ förenkling

Rättsliga och administrativa förenklingar uppnås inte genom förordningen.

2. Hållbarhetsaspekter

Lagstiftningsinitiativet påverkar mål 8 (anständigt arbete och ekonomisk tillväxt) i målen för hållbar utveckling (Sustainable Development Goal – SDG) genom att säkerställa säker och toppmodern fartygsdrift. Sjöfolk har ett yrke som de ofta utövar under krävande förhållanden. Deras säkerhet är därför av stor betydelse och förordningens regler tjänar därför också till att skydda arbetstagarna ombord. Förordningen bidrar också till att uppnå mål 14.1 i SDG 14 (liv under vatten) för att förebygga eller avsevärt minska havsföroreningar av alla slag, särskilt från landbaserad verksamhet, inbegripet marint skräp och föroreningar av näringsämnen senast 2025. Slutligen är lagstiftningsinitiativet också förenligt med principerna om hållbar utveckling. Detta innebär att naturresurserna bevaras och att hot och oacceptabla risker för människors hälsa och natur undviks. Ovannämnda skapas av förordningen genom att internationella skyldigheter införlivas i nationell lagstiftning för vidareutveckling av sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön genom ändringarna av bilagan till SchSG och genom att individuella skyldigheter fastställs som motiverade.

3. Budgetutgifter utöver efterlevnadskostnader

Inga.

4. Efterlevnadskostnader

Det finns ingen kompensationsskyldighet på grund av genomförandet av internationella åtaganden.

4.1 Genomförandekostnader för medborgarna

Förordningen medför inte någon ny efterlevnadskostnad för medborgarna.

4.2 Efterlevnadskostnader för ekonomin

De nya reglerna för att förbättra fartygssäkerheten och skyddet av den marina miljön kan leda till extra kostnader för ägare och företag, särskilt medelstora företag som driver havsgående fartyg, i nya byggnader och ombyggnader. Dessa är dock konkurrensneutrala, eftersom de framsteg som följer av deras internationella åtaganden också måste uppfyllas för havsgående fartyg som för utländsk flagg. Utan att uppfylla de standarder som fastställts av IMO i hela världen kan fartyg inte anlöpa utländska hamnar eller riskera kvarhållande där under hamnstatens kontroll. På grundval av dessa krav måste fartygsägarna direkt följa internationella standarder. Dessa internationella standarder för fartygsägare och andra användare av standarden utgör grunden för de nationella tillämpningsstandarderna.

Dessutom finns det inga efterlevnadskostnader för företag som går utöver internationella skyldigheter.

Genom förslaget till förordning genomförs internationella regler 1:1. Därför har ingen tillämpning av "one-in, one-out"-regeln för nya lagstiftningsinitiativ från förbundsregeringen inrättats.

4.3 Efterlevnadskostnader för myndigheter

Ändringarna av de internationella instrument som antagits av IMO:s sjösäkerhetskommitté är förtydliganden, ändringar eller tillägg till befintliga skyldigheter, som beaktas i de befintliga administrativa förfarandena för certifieringskontroll.

Den administrativa efterlevnadsbördan för ändringen av MARPOL-konventionen i enlighet med bilaga VI för att införa och genomföra en energieffektivitetsindex för existerande fartyg (EEXI) och en operativ koldioxidintensitetsindikator för att minska fartygens utsläpp av växthusgaser täcks av fartygssäkerhetstjänstens befintliga strukturer. Engångstester för certifiering av fartyg som omfattas av EEXI och i linje med befintliga GISIS-dataöverföringar (och tester) till systemet för insamling av uppgifter om bränsleolja (DCS) för överföring av koldioxidintensitetsdata en gång om året för de berörda fartygen.

5. Övriga kostnader

Kostnadsöverskridanden som leder till en icke kvantifierbar ökning av enhetspriserna kan inte uteslutas. Direkta effekter på prisnivåerna, särskilt på konsumentprisnivåerna, kan inte förväntas.

6. Ytterligare lagstiftliga följder

Ytterligare effekter av förordningen kan inte förväntas. Framför allt förväntas ingen inverkan på kvinnors och mäns specifika livssituation, eftersom förordningens bestämmelser inte rör situationer som kan påverka detta.

VI. Tidsfrist, utvärdering

Möjligheten till en tidsfrist för de planerade föreskrifterna undersöktes, men ska inte erbjudas, i den mån tidsfristerna inte ingår i föreskrifterna. Ändringar som syftar till att införliva internationell och europeisk rätt på obestämd tid och – i den mån det är rent nationell rätt – ständigt behövs för att den federala förvaltningen ska kunna utföra sina uppgifter, ska inte vara tidsbegränsade.

Förordningen kräver inget godkännande från förbundsrådet.

B. Särskild del

När det gäller de enskilda ändringsförslagen:

Angående Artikel 1 (Ändring av fartygssäkerhetslagen)

I punkt 1

I led a

I dubbelled aa

Till följd av antagandet av den nya SOLAS-regeln II-1/25–1 om installation av vattennivådetektorer på lastfartyg med flera lastutrymmen (andra än bulkfartyg och tankfartyg) genom resolution MSC.482(103) ändras prestandanormerna för vattennivådetektorer i enlighet med detta. Dessa ingår i resolution MSC.188(79)/Rev.1.

I dubbelled bb

Genom ändringsförslaget läggs resolutionen i MSC.500(105) till bilaga A till SchSG.

Ändringarna avser en uppdatering av den internationella koden för transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden) för att inkludera nya definitioner, hänvisningar och krav för laster som kan vara föremål för dynamisk separation. Avsnitt 7 ändras för att täcka avgifter som kan vara flytande eller föremål för dynamisk separation. Syftet med avsnittet är att uppmärksamma riskerna i samband med förväxlande eller dynamisk separation och försiktighetsåtgärder för att minimera risken. Ytterligare ändringar av IMSBC-koden avser uppdateringar av enskilda bladsidor och tillägg av nya enskilda bladsidor. Ändringarna förväntas träda i kraft internationellt den 1 december 2023, men kan tillämpas på frivillig basis av förvaltningarna från och med den 1 januari 2023.

I dubbelled cc

Resolution MSC.492(104) innehåller ändringar av den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden) i kapitel 2 (Fartygs överlevnadsmöjligheter och placering av lasttankar) vad gäller införandet av vattentäta dörrar i beräkningarna av läckagestabilitet för att harmonisera med SOLAS-kraven.

I dubbelled dd

I trippelled aaa

Genom ändringen läggs resolution MSC.498(105) till bilaga A till sjösäkerhetslagen. I samband med ändringarna av resolution MSC.496(105) ändras resolution MSC.498(105), kapitlen 8 och 14 i 1994 års HSC-kod. Dessa omfattar en fullständig ersättningstext för

kapitel 14 i HSC-koden och ett uppskjutande av bestämmelserna om kommunikationsutrustning för räddningsutrustning från kapitel 8 till kapitel 14. Dessa ändringar avser räddningsutrustning och -åtgärder och radiokommunikation samt inventeringen av utrustning för säkerhetsintyg för höghastighetsfordon om modernisering av GMDSS. Dessa ändringar träder i kraft den 1 januari 2024. Det nationella ikraftträdandet av SOLAS-ändringarna i resolution MSC.496(105) genomförs i ett parallellt lagstiftningsförfarande om den 30:e SOLAS-ändringsförordningen.

I trippelled bbb

Ändringarna i MSC.499(105) är desamma som i punkt 1a dubbelled dd trippelled aaa, men hänvisar till 2000 års HSC-kod. Dessa ändringar träder också i kraft den 1 januari 2024.

I dubbelled ee

Se punkt 1a dubbelled aa.

I led b

Resolution MEPC.328(76) innehåller ändringar av bilaga VI (förfordningar om förebyggande av luftföroreningar från fartyg) till MARPOL-konventionen. Dessutom revideras bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Denna revidering tar hänsyn till alla ändringar av bilaga VI till MARPOL-konventionen som antagits och genomförts sedan den 10 oktober 2008.

Den kompletterar också reglerna om införande och genomförande av energieffektivitetsindex för befintliga fartyg (EEXI) och en operativ koldioxidintensitetsindikator (CII) för att minska fartygens växthusgasutsläpp.

Obemannade pråmar (UNSP-pråmar) utan eget framdrivningssystem kan i framtiden undantas från vissa krav på inspektion och certifiering i enlighet med bilaga VI till MARPOL. Ett nytt undantagscertifikat kommer att införas för dessa UNSP-pråmar.

Resolution MEPC.329(76) innehåller ändringar av bilaga I (regler om förebyggande av förorening av olja) till MARPOL-konventionen. I framtiden kommer ett grundläggande förbud mot användning och transport av tung olja för bränsle på fartyg i arktiska vatten att gälla.

Resolution MEPC.330(76) innehåller också ändringar av bilaga I (regler om förebyggande av förorening av olja) och ändringar av bilaga IV (regler om förebyggande av förorening från marint avloppsvatten) till MARPOL-konventionen.

Obemannade pråmar (UNSP-pråmar) utan eget framdrivningssystem kan därför i framtiden undantas från vissa krav på inspektion och certifiering i enlighet med bilagorna I och IV till MARPOL. Ett nytt undantagscertifikat kommer att införas för dessa UNSP-pråmar.

I led c

Resolution MSC.486(103) innehåller ändringar av de internationella konventionerna om standarder för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen).

MSC.486(103) innehåller en ny definition av "högspänning" i regel I/1 i STCW-konventionen. Ändringen trädde i kraft internationellt den 1 januari 2023.

I led d

Genom de ändringar av AFS-konventionen som antogs genom resolution MEPC.331(76) antogs åtgärder för att begränsa användningen av cybutrin i båtottenfärg och anpassades i enlighet med mallen för det internationella certifikatet om båtottenfärg. Från och med den 1 januari 2023 får båtottenfärg som är nyinstallerade på fartyg inte innehålla cybutrin. När det gäller fartyg på vilka ett cybutrinhaltig båtottenfärg har använts före detta datum är det nödvändigt att avlägsna båtottenfärgen, eller så måste ett toppskikt appliceras för att fungera som ett hinder för att förhindra att detta ämne läcker från den underliggande båtottenfärgen som inte längre uppfyller bestämmelserna, senast 60 månader efter den senaste tillämpningen.

Senast 24 månader efter ikraftträdandet av de ändringar av AFS-konventionen som antagits genom denna resolution ska det ändrade internationella certifikatet om båtottenfärg medföras ombord på alla fartyg vars befintliga båtottenfärg innehåller cybutrin.

I punkt 2

I led a

Cirkulär MEPC.1/Circ.892 innehåller direktiv om undantag för obemannade pråmar (UNSP) från vissa krav på inspektion och certifiering enligt MARPOL-konventionen. I riktlinjerna beskrivs de tekniska villkoren för den möjlighet till undantag från UNSP-pråmar som föreskrivs i MARPOL-bilagorna I, IV och VI och beskriver förfarandet för att visa att villkoren uppfylls, kontrollen och utfärdandet av undantagsintyget. Direktiven ska användas vid granskning av undantag genom att inkludera avsnitt C i SchSG-bilagan.

I led b

Se punkt 2 a.

I led c

I dubbelled aa

2015 års direktiv för avgasreningssystem (resolution MEPC.259(68), korrigerat genom MEPC.68/21/Add.1/Corr.2), ersätts av resolution MEPC.340(77) för nyligen installerade avgasreningssystem och uppdaterar därmed båda direktiven i bilagan till avsnittet "I regel 4". (Se punkt 2c dubbelled cc).

Dessutom ska det hänvisas till skälen till punkt 2 a och 2 c dubbelled aa.

I dubbelled bb

I resolution MEPC.351(78) fastställs direktiven för inspektion och utfärdande av certifikat om energieffektivitetsindex för befintliga fartyg.

I dubbelled cc

Reglerna 20.2–22 revideras.

Regel 20.2 blir regel 22.2. Regel 20.3 blir regel 22.3.

Regel 23 om MEPC.350(78) införs. I resolution MEPC.350(78) fastställs beräkningsmetoder för att fastställa ett befintligt fartygs energieffektivitetssegenskaper. Direktivet bygger nära på konceptet med det befintliga direktivet om energieffektivitet som kännetecknar nya fartyg.

Regel 21 blir regel 24. Regel 21.5 blir regel 24.5. MEPC.1/Circ.850/Rev.3 ska läggas till i texten till regel 24.5. Cirkulär MEPC.1/Circ 850/Rev.3 inför de omfattande reviderade direktiven för att fastställa den minsta framdrivningseffekt som krävs för att upprätthålla fartygs manövrerbarhet under ogynnsamma förhållanden finns med i bilaga C. Cirkuläret ersätter MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, som kartlade de ursprungliga interimsdirektiven från 2013 och ändringarna av dessa från oktober 2014 och 2015 i konsoliderade versioner. I de direktiv som nu ska beaktas vid bedömningen av EEDI-kravet har särskilt sjöförhållanden och det andra övergripande utvärderingsförfarandet för fastställande av minimiprestanda reviderats.

Regel 25 om MEPC.335(76) införs. Resolution MEPC.335(76) behandlar system för propelleraxeln eller motoreffektbegränsningar som kan vara nödvändiga för att uppfylla kraven på energieffektiviteten hos ett befintligt fartyg. De allmänna villkoren för sådana system, de nödvändiga övervakningsfunktionerna och hanteringen av strömaktivering i särskilda fall beskrivs.

Regel 22 blir regel 26. Ordalydelsen i regel 26 revideras.

MEPC.346(78) ersätter tidigare resolution MEPC.282(70) om utarbetande av en förvaltningsplan för marin energieffektivitet (SEEMP).

MEPC.347(78) avser riktlinjer för revideringen av del III i förvaltningsplanen för energieffektivitet till havs (SEEMP) för att hjälpa förvaltningarna att utföra de revisioner och företagsrevisioner som krävs enligt regel 26.3.3 i bilaga VI till MARPOL.

Reglerna avseende 28.1, regel 28.4 och regel 28.6 införs.

Syftet med införandet är att genomföra resolutionerna om förvaltningen av den operativa koldioxidintensitetsindikatorn (KII).

Resolution MEPC.352(78) – det så kallade G1-direktivet – behandlar metoder för bestämning och beräkning av hur indikatorns värde för varje fartyg ska beräknas en gång per år på grundval av operativa uppgifter.

Vissa korrigeringsfaktorer för vissa tillämpningar eller typer av fartyg gäller fortfarande för den faktiska beräkningen. Tillämpningen av dessa korrigeringsfaktorer har redan fastställts i resolution MEPC.338(76) — det så kallade G3-direktivet.

I resolution MEPC.353(78) — det så kallade G2-direktivet — definieras respektive referenslinjer för varje fartygstyp. Därefter klassificeras de enskilda fartygen med sin uppnådda koldioxidintensitetsindikator och bedöms i sin position i förhållande till referenslinjen. Denna bedömning görs på grundval av resolution MEPC.354(78) — det så kallade G4-direktivet.

I led d

Resolution MEPC.306(73) utvidgar direktiv MEPC.127(53) "Direktiv om behandling av ballastvatten och utarbetande av planer för hantering av ballastvatten (G4)" genom möjligheten att komplettera planen för hantering av ballastvatten med nödåtgärder

I punkt 3

Ändringarna av leden a–d ska alla träda i kraft internationellt den 1 januari 2024.

I led a

I dubbelled aa

I samband med ändringarna av resolutionerna MSC.496(105) om modernisering av GMDSS ändras i resolution MSC.505(105) 1989 års MODU-kod.

I dubbelled bb

Ändringarna i MSC.506(105) är desamma som i punkt 3a, men hänvisar till 2009 års MODU-kod.

I led b

I dubbelled aa

I samband med ändringarna av resolution MSC.496(105) om modernisering av GMDSS ändras i resolution MSC.502(105) 1983 års SPS-kod.

I dubbelled bb

Ändringarna i MSC.503(105) är desamma som i punkt 3c, men hänvisar till 2008 års SPS-kod.

I artikel 2 (Ändring av bilagan till den federala lagen om sjöfartsansvar)

I punkt 1

Ändringarna uppdaterar bilagan till den federala lagen om sjöfartsansvar

I punkt 2

Ändringarna uppdaterar bilagan till den federala lagen om sjöfartsansvar

I artikel 3 (Ändring av förordningen om sjöfolks behörighet inom sjöfarten)

I punkt 1

Detta är en redaktionell rättning.

I punkt 2

Detta är en redaktionell rättning.

I punkt 3

Detta är en redaktionell rättning.

I punkt 4

Detta är en redaktionell rättning.

I punkt 5

Detta är en redaktionell rättning.

I punkt 6

Detta är en redaktionell rättning.

I punkt 7

I led a

Detta är en redaktionell rättning.

I led b

Detta är en redaktionell rättning.

I artikel 4 (Ikraftträdande)

Bestämmelsen reglerar ikraftträdandet av förordningen och motsvarar artikel 82.2.2 i grundlagen. De bestämmelser som inte nämns i punkt 2 ska därför träda i kraft dagen efter offentliggörandet i Tysklands officiella tidning.

De bestämmelser som avses i punkt 2, som innehåller resolutionerna MSC.498(105) och MSC.499(105), hänvisar till SOLAS-ändringar av MSC.496(105). Det nationella ikraftträdandet av MSC.496(105) är den 30:e SOLAS-ändringsförordningen, som fortfarande pågår, som också ska träda i kraft den 1 januari 2024.