

Referenční návrh

Spolkové ministerstvo pro digitální záležitosti a dopravu

Dvacáté druhé nařízení o úpravě bezpečnosti lodí

A. Problém a cíl

Dvacáté druhé nařízení o úpravě bezpečnosti lodí mění přílohy zákona o bezpečnosti lodí (SchSG) a zákona o námořních povinnostech (SeeAufgG), jakož i nařízení o způsobilosti námořníků v námořní dopravě (See-BV).

Změnami přílohy zákona SchSG se provádějí mezinárodní závazky Spolkové republiky Německo do vnitrostátního práva s cílem dále rozvíjet bezpečnost námořní dopravy a ochranu mořského prostředí a v odůvodněných případech stanovit jednotlivé povinnosti.

V oblasti bezpečnosti lodí se do německého práva zavádějí zejména usnesení přijatá Výborem pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) o změně některých kodexů a pokynů (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) souvisejících s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974. Mimo jiné byl aktualizován Mezinárodní předpis pro hromadnou námořní přepravu pevných nákladů (předpis IMSBC), který obsahuje nové definice, odkazy a požadavky na náklad, který může podléhat dynamické separaci. Změny Mezinárodního předpisu pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny (předpis IGC) se týkají zahrnutí vodotěsných dveří do výpočtů stability v narušeném stavu. Změny Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z let 1994 a 2000 (předpis HSC z roku 1994 a předpis HSC z roku 2000), které nabudou účinnosti 1. ledna 2024, se týkají záchranných prostředků a opatření a rádiové komunikace, jakož i záznamu o zařízení k osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel v souvislosti s modernizací Globálního námořního tísňového a bezpečnostního systému GMDSS. Tato modernizace se týká také změn předpisu MODU pro stavbu a vybavení mobilních vrtných jednotek na moři z let 1989 a 2009 (předpis MODU z roku 1989 a předpis MODU z roku 2009) a předpisu o bezpečnosti specializovaných plavidel z let 1983 a 2008.

V oblasti životního prostředí je třeba zmínit usnesení Výboru pro ochranu mořského prostředí IMO, kterými se mění úmluva MARPOL (Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí z roku 1973) a protokoly k této úmluvě z let 1978 a 1997 a Mezinárodní úmluva o omezení používání škodlivých látek v nátěrových systémech proti obrůstání na lodích z roku 2001 (úmluva AFS). Změnou úmluvy MARPOL byla do přílohy VI úmluvy doplněna ustanovení o zavedení a provádění ukazatele energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) a provozního ukazatele uhlíkové náročnosti (CII) s cílem snížit emise skleníkových plynů z lodí.

Kromě toho byl do přílohy I úmluvy MARPOL zaveden zákaz používání a přepravy těžkého topného oleje jako paliva na lodích v arktických vodách. Změnou úmluvy AFS byla přijata celosvětově jednotná opatření k omezení používání biocidního kybutrynu v protihnilobných přípravcích.

Oznámeno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1).

Změna přílohy zákona SeeAufgG zahrnuje v bodech 1 a 2 přílohy změny úmluv, které byly zavedeny na vnitrostátní úrovni.

Změna nařízení See-BV slouží k opravě redakčních chyb.

B. Řešení; přínosy

Přijetí dvaadvacátého nařízení o úpravě bezpečnosti lodí na základě § 15 zákona SchSG a § 15 a 9 zákona SeeAufgG.

Vydáním 22. nařízení o úpravě bezpečnosti lodí plní Německo svou povinnost provádět mezinárodní požadavky Mezinárodní námořní organizace (IMO).

C. Alternativy

Žádné.

D. Rozpočtové výdaje bez nákladů na dodržování předpisů

Žádné.

E. Náklady na dodržování předpisů

E.1 Náklady na dodržování předpisů pro občany

Nařízení nevytváří nové náklady na dodržování předpisů pro občany.

E.2 Náklady na dodržování předpisů pro podniky

Pro podniky neexistují žádné náklady na dodržování předpisů, které by přesahovaly mezinárodní závazky.

Návrh nařízení provádí mezinárodní závazky v poměru 1:1. Proto se neuplatňuje zásada „one-in-out“ (jednu přijmout, jednu zrušit), pokud jde o nové regulační iniciativy ze strany spolkové vlády.

E.3 Náklady na dodržování předpisů pro správní orgány

Změny mezinárodních nástrojů přijaté Výborem pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) představují vyjasnění, změny nebo doplnění stávajících závazků, které jsou zohledněny ve stávajících správních postupech pro ověřování osvědčení.

Administrativní zátěž spojená se změnou úmluvy MARPOL podle přílohy VI za účelem zavedení a provádění ukazatele energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) a provozního ukazatele uhlíkové náročnosti (CII) s cílem snížit emise skleníkových plynů z lodí přejmou stávající struktury služby pro bezpečnost lodí. V jejím rámci se provádějí jednorázové zkoušky osvědčení u lodí podléhajících EEXI a v souladu se stávajícím Globálním integrovaným námořním informačním systémem se jednou ročně předávají (a zkouší) data do systému shromažďování údajů o topných olejích u lodí (DCS) s cílem předat údaje o intenzitě emisí uhlíku pro příslušná plavidla.

F. Další náklady

Nelze vyloučit přenesení nákladů, které povedou k nevyčíslitelnému zvýšení jednotkových cen. Přímé dopady na úroveň cen, zejména na úroveň spotřebitelských cen, se však neočekávají.

Referenční návrh Spolkového ministerstva pro digitální záležitosti a dopravu

Dvacáté druhé nařízení o úpravě bezpečnosti lodí

ze dne ...

Spolkové ministerstvo pro digitální záležitosti a dopravu vydává na základě:

— § 15 zákona o bezpečnosti lodí ze dne 9. září 1998 (Spolková sbírka zákonů, dále jen „BGBl.“, I, s. 2860), ve znění článku 4 zákona ze dne 14. března 2023 (BGBl. 2023 I č. 73),

— § 15 odst. 5 bod 1 zákona o námořních povinnostech, ve znění vyhlášeném dne 17. června 2016 (BGBl. I, s. 1489), ve znění čl. 4 bodu 2 zákona ze dne 14. března 2023 (BGBl. 2023 I č. 73),

— § 9 odst. 1 bodů 5 a 7 zákona o námořních povinnostech, ve znění vyhlášeném dne 17. června 2016 (BGBl. I, s. 1489), ve znění čl. 4 bodu 2 zákona ze dne 14. března 2023 (BGBl. 2023 I č. 73), a

— § 9 odst. 1 první věty bodů 3a a 3c, rovněž ve spojení s odst. 2 třetí větou zákona o námořních povinnostech, ve znění vyhlášeném dne 17. června 2016 (BGBl. I, s. 1489), ve znění čl. 4 bodu 2 zákona ze dne 14. března 2023 (BGBl. 2023 I č. 73), po dohodě se Spolkovým ministerstvem práce a sociálních věcí:

Článek 1

Změna přílohy zákona o bezpečnosti lodí

Příloha zákona o bezpečnosti lodí ze dne 9. září 1998 (BGBl. I, s. 2860), naposledy pozměněného článkem 4 zákona ze dne 14. března 2023 (BGBl. 2023 I č. 73) se mění takto:

1. Oddíl A se mění takto:

a) Pododdíl II se mění takto:

a%6) Ve znění bodu I.2/1 pravidla II-1/23-3 se za slova „(VkBl. 2006 s. 520)“ vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBl). 2023 s. #)“.

b%6) Ve znění bodu I.6 pravidla 1-2 se za slova „(VkBl. 2020 s. 852)“ vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.500(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBl). 2023, s. #)“.

c%6) Ve znění bodu I.7 pravidla 11 se za slova „(VkBl. 2022 s. 246)“ vkládají slova:

„- změna z října 2021 (MSC.492(104))

Přijato dne 8. října 2021
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2023, s. #)“.

d%6) Bod I.10 se mění takto:

a%7%7) Ve znění bodu I.10 písm. a) se za slova „(VkBÍ. 2020 s. 21)” vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.498(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2023 s. #)“.

b%7%7) Ve znění bodu I.10 b) se za slova „(VkBÍ. 2020 s. 23)” vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.499(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2023, s. #)“.

e%6) Ve znění bodu I.12 pravidla 12 se za slova „(VkBÍ. 2006 s. 520)” vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBÍ.) 2023, s. #)“.

b) Pododdíl II se mění takto:

Za bod II.0.36 se vkládá nový bod II.0.37, který zní:

„II.0.37. změny z června 2021 (usnesení MEPC.328(76), MEPC.329(76), MEPC.330(76))
Přijato dne 17. června 2021
(BGBl. 2023 II č. #)“.

c) Ve znění pododdílu VI se za slova „(BGBl. 2018 II, s. 514)“, vkládají slova:

„- změna z května 2021 (MSC.486(103))
Přijato dne 13. května 2021
(BGBl. 2023 II č. 83)“.

d) Ve znění oddílu VIII se za slova „(BGBl. 2008 II, s. 520)“, vkládají slova:

„- změna z roku 2021 (MEPC.331(76))
Přijato dne 17. června 2021
(BGBl. 2023 II č. #)“.

2. Oddíl C se mění takto:

a) V bodě II.1 se za slova “K příloze I:” vkládají slova:

„K pravidlu 3 odst. 2 a pravidlu 9 odst. 7:

Pokyny pro osvobození člunů bez posádky a bez vlastního pohonu (UNSP) od některých požadavků na prohlídky a vydávání osvědčení podle úmluvy MARPOL (oběžník MEPC.1/Circ.892)
Přijato dne 17. června 2021
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2022 s. 594)“.

b) V bodě II.3 se za slova “K příloze I:” vkládají slova:

„K pravidlu 3 odst. 2 a pravidlu 7 odst. 2:

Pokyny pro osvobození člunů bez posádky a bez vlastního pohonu (UNSP) od některých požadavků na prohlídky a vydávání osvědčení podle úmluvy MARPOL (oběžník MEPC.1/Circ.892)

Přijato dne 17. června 2021
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2022 s. 594)“.

c) Bod II.5 se mění takto:

a%6) Se za slovy „K příloze VI“ slova

„Pokyny pro systémy čištění spalín z roku 2015 (usnesení MEPC.259.(68), ve znění opravy usnesením MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Přijato dne 15. května 2015 (Dopravní věstník (VkBÍ). 2019, s. 120)“

nahrazují slovy:

„K pravidlu 3 odst. 4:

Pokyny pro osvobození člunů bez posádky a bez vlastního pohonu (UNSP) od některých požadavků na prohlídky a vydávání osvědčení podle úmluvy MARPOL (oběžník MEPC.1/Circ.892)

Přijato dne 17. června 2021
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2022, s. 594)

K pravidlu 4:

Pokyny pro systémy čištění spalín z roku 2015 (usnesení MEPC.259.(68), ve znění opravy usnesením MEPC.68/21/Add.1/Corr.2)

Přijato dne 15. května 2015
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2019, s. 120)

2021 Pokyny pro systémy čištění spalín (usnesení MEPC.340(77))

Přijato dne 26. listopadu 2021
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2023, s. 194)“.

b%6) Ve znění pravidla 5 odst. 4 se za slova (VkBÍ. 2020, s. 690)“ vkládají slova:

„2022 Pokyny pro prohlídky s ohledem na dosažené hodnocení energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) a související vydávání osvědčení (usnesení MEPC.351(78))

Přijato dne 24. června 2022
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2022, s. 902)“.

c%6) Pravidlo 20 odst. 2 a text až do pravidla 22 znějí takto:

„K pravidlu 22 odst. 2:

2012 Pokyny k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí (usnesení MEPC.212(63))

Přijato dne 2. března 2012
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2013, s. 128)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2012 (usnesení MEPC.224(64))

Přijato dne 5. října 2012
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2014, s. 638)

2014 Pokyny k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu u nových lodí (usnesení MEPC.245(66))

Přijato dne 4. dubna 2014
(Dopravní věstník (VkBÍ). 2018, s. 771)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2014 (usnesení MEPC.245(66))

Usnesení MEPC. 263(68))

Přijato dne 15. května 2015

(Dopravní věstník (VkBl). 2018, s. 791)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2014 (usnesení MEPC.245(66), ve znění usnesení MEPC.263(68)) (usnesení MEPC.281(70), ve znění opravy usnesením MEPC.70/18/Corr. 1)

Přijato dne 28. října 2016

(Dopravní věstník (VkBl). 2018, s. 792)

2018 Pokyny k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí

(Usnesení MEPC.308(73), ve znění opravy usnesením MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Přijato dne 26. října 2018

(Dopravní věstník (VkBl). 2020 s. 663; 2021, s. 186)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2018

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

Přijato dne 17. května 2019

(Dopravní věstník (VkBl). 2020, s. 692)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2018

(Usnesení MEPC.332(76))

Přijato dne 17. června 2021

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 285)

Předběžné pokyny k výpočtu koeficientu snížení rychlosti lodi při reprezentativních plavebních podmínkách f_w pro experimentální použití

(MEPC.1/oběžník 796)

Ze dne 12. října 2012

(Dopravní věstník (VkBl). 2021, s. 114)

Pokyny pro zacházení s inovativními technologiemi v oblasti energetické účinnosti při výpočtu a ověřování dosaženého indexu EEDI z roku 2013

(MEPC.1/oběžník 815)

Ze dne 17. června 2013

(Dopravní věstník (VkBl). 2021, s. 125)

K pravidlu 22 odst. 3:

2018 Pokyny k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí (usnesení MEPC.308(73), ve znění opravy MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Přijato dne 26. října 2018

(Dopravní věstník (VkBl). 2020, s. 663, Dopravní věstník (VkBl.) 2021, s. 186)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2018 (usnesení MEPC.308(73))

(MEPC.322(74))

Přijato dne 17. května 2019

(Dopravní věstník (VkBl). 2020, s. 692)

- Změny Pokynů k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí z roku 2018 (usnesení MEPC.332(76))

Přijato dne 17. června 2021

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 285)

K pravidlu 23:

2022 Pokyny k metodě výpočtu ukazatele energetické účinnosti u stávajících lodí (usnesení MEPC.350(78))

Přijato dne 24. června 2022

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 896)

K pravidlu 24:

a) Pokyny pro výpočet základních čar pro použití ve spojení s indexem energeticky účinného designu (EEDI)

(Usnesení MEPC.215(63), ve znění opravy usnesením MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)

Přijato dne 2. března 2012

(Dopravní věstník (VkBl). 2013 s. 325; 2020, s. 853)

b) 2013 Pokyny pro výpočet základních čar pro použití ve spojení s indexem energeticky účinného designu (EEDI) (usnesení MEPC.231(65))

Přijato dne 17. května 2013

(Dopravní věstník (VkBl). 2018, s. 889)

c) 2013 Pokyny pro výpočet základních čar pro použití ve spojení s indexem energeticky účinného designu (EEDI) u osobních lodí s nekonvenčním pohonem používaných pro okružní plavby

(Usnesení MEPC.233(65))

Přijato dne 17. května 2013

(Dopravní věstník (VkBl). 2015, s. 182)

K pravidlu 24 odst. 5:

2013 Prozatímní pokyny pro stanovení minimálního výkonu pohonu potřebného k zachování manévrovatelnosti lodí za nepříznivých podmínek

(Usnesení MEPC.232(65))

Přijato dne 17. května 2013

(Dopravní věstník (VkBl). 2015, s. 248)

- Změna z října 2014

MEPC.255(67))

Přijato dne 17. října 2014

(Dopravní věstník (VkBl). 2018, s. 198)

- změna z května 2015 (MEPC.262(68))

Přijato dne 15. května 2015

(Dopravní věstník (VkBl). 2018, s. 199)

Pokyny pro stanovení minimálního výkonu pohonu potřebného k zachování manévrovatelnosti lodí za nepříznivých podmínek (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)

Přijato dne 17. června 2021

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 715)

K pravidlu 25:

2021 Pokyny k systému omezení výkonu hřídele/motoru pro splnění požadavků EEXI a k používání rezervy výkonu (usnesení MEPC.335(76)).

Přijato dne 17. června 2021

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 643)

K pravidlu 26:

2022 Pokyny k vypracování plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP) (usnesení MEPC.346(78))

Přijato dne 24. června 2022

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 857)

Pokyny pro přezkum podnikového auditu části III plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP) (usnesení MEPC.347(78))

Přijato dne 24. června 2022

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 881)

K pravidlu 28 odst. 1:

2022 Pokyny k provozním ukazatelům uhlíkové náročnosti a metodám výpočtu z roku 2022 (pokyny KII, G1) (usnesení MEPC.352(78))

Přijato dne 24. června 2022

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 909)

K pravidlu 28 odst. 4:

2022 Pokyny k základním čárám pro použití na provozní ukazatele uhlíkové náročnosti z roku 2022 (pokyny ke KII – Základní čáry, G2) (usnesení MEPC.353(78))

Přijato dne 24. června 2022

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 911)

2021 Pokyny k provozním faktorům snížení uhlíkové náročnosti z roku 2021 (pokyny k faktorům snížení KII, G3) (usnesení MEPC.338(76))

Přijato dne 17. června 2021

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 605)

K pravidlu 28 odst. 6:

2022 Pokyny pro provozní třídu lodí s vysokou uhlíkovou náročností (pokyny pro třídu KII, G4) (usnesení MEPC.354(78)) Přijato dne 24. června 2022.

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 913)

2022 Předběžné pokyny ke korekčním faktorům a úpravám cest pro výpočet KII (pokyny ke KII, G5) (usnesení MEPC.355(78))

Přijato dne 24. června 2022

(Dopravní věstník (VkBl). 2022, s. 917)“.

- d) V bodě VI.2 ve znění předpisu B-1 se za slova „(VkBl. 2010, s. 188)“ vkládají slova:

„- změna z října 2018 (MEPC.306(73))

Přijato dne 26. října 2018

(Dopravní věstník (VkBl). 2020 s. 364)“.

3. Oddíl E se mění takto:

a) Bod 2 se mění takto:

a%6) Ve znění písmene a) se za slova „(VkBl. 2015 s. 472)“ vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.505(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBl). 2023, s. #)“.

b%6) Ve znění písmene b) se za slova „(VkBl. 2018 s. 193)“ vkládají slova:

„- změny z roku 2022 (MSC.506(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBl). 2023, s. #)“.

b) Bod 4 se mění takto:

a%6) Ve znění písmene a) se za slova „(VkBl. 2009 s. 272)“ vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.502(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBl). 2023, s. #)“.

b%6) Ve znění písmene b) se za slova „(VkBl. 2020 s. 48)“ vkládají slova:

„- změna z roku 2022 (MSC.503(105))
Přijato dne 28. dubna 2022
(Dopravní věstník (VkBl). 2023, s. #)“.

Článek 2

Změna přílohy zákona o námořních povinnostech

Příloha zákona o námořních povinnostech, ve znění vyhlášeném dne 17. června 2016 (BGBl. I, s. 1489), naposledy pozměněného článkem 2 zákona ze dne 14. března 2023 (BGBl. I 2023 č. 73), se mění takto:

4. V bodě 1 se slova „(BGBl.] 2008 II, s. 520, 522)“ nahrazují slovy „(BGBl. 2023 II č. #)“.
5. V bodě 2 se slova „usnesení MEPC.324(75) ze dne 20. listopadu 2020 (BGBl. 2022 II, s. 155)“ nahrazují slovy „usnesení MEPC.328(76), MEPC.329(76) a MEPC.330(76) ze dne 17. června 2021 (BGBl.). 2023 II č. #)“.

Článek 3

Změna nařízení o způsobilosti námořníků

Nařízení o způsobilosti námořníků ze dne 8. května 2014 (BGBl. I, s. 460), naposledy pozměněné článkem 1 nařízení ze dne 28. července 2021 (BGBl. I, s. 3236), se mění takto:

6. V § 6 odst. 2 bod 5 se tečka na konci nahrazuje čárkou.
7. V § 9 odst. 2 se slova „(Úř. věst. 2001, C 50, s. 1 a násl.)“ nahrazují slovy „(Úř. věst. C 50, 2002, s. 1 a násl.)“.
8. V § 39 odst. 1 druhé větě se písmeno „c“ nahrazuje písmenem „d“.

9. V § 45 odst. 3 se slovo „SSB“ nahrazuje slovem „SBB“.
10. V § 48 odst. 1 první větě se slova „SRT na lodi“ nahrazují slovy „na lodi SRT“.
11. V příloze 1 k § 2 se ve znění bodu 1 za slova „NWO 500 Důstojník strážní navigační služby pro příbřežní plavbu BRZ 500“ vkládají slova:
„NK 500 Kapitán pro příbřežní plavbu BRZ 500“.
12. Příloha 6a se mění takto:
 - a) Pod nadpisem „Obrábění kovů ve školicí dílně nebo mezipodnikovém školicím středisku“ v bodě 11.2 se slovo „součást“ nahrazuje slovem „součástí“.
 - b) Pod nadpisem „Elektrotechnická výroba ve školicí dílně nebo mezipodnikovém školicím středisku“ v bodě 4.2 se zrušuje čárka za slovy „Měřicí přístroje podle typu“.

Článek 4

Nabytí účinnosti

(2) Toto nařízení nabývá účinnosti, s výhradou odstavce 2, dnem následujícím po jeho vyhlášení.

(3) Čl. 1 bod 1 písm. a) dvojité písmeno dd) a čl. 1 bod 3 nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2024.

Důvodová zpráva

A. Všeobecná část

I. Cíl a potřeba předpisů

Dvacáté druhé nařízení o úpravě bezpečnosti lodí mění přílohu zákona o bezpečnosti lodí (SchSG) a přílohu zákona o námořních povinnostech (SeeAufgG), jakož i nařízení o způsobilosti námořníků v námořní dopravě (See-BV).

Změnami přílohy zákona SchSG se provádějí mezinárodní závazky Spolkové republiky Německo do vnitrostátního práva s cílem dále rozvíjet bezpečnost námořní dopravy a ochranu mořského prostředí a do odůvodněných případech stanovit jednotlivé povinnosti.

Účelem tohoto nařízení je aktualizovat a upravit příslušné právní předpisy, pokud jde o vnitrostátní provedení změn ústředních úmluv a kodexů Mezinárodní námořní organizace (IMO) týkajících se bezpečnosti lodí, technických předpisů a norem přijatých organizací IMO, jakož i jednotný výklad konstrukčních předpisů.

V nařízení o způsobilosti námořníků (See-BV) jsou provedeny pouze redakční úpravy.

II. Hlavní obsah návrhu

Článek 1 tohoto návrhu nařízení mění přílohu zákona SchSG za účelem provedení mezinárodních právních předpisů v oblasti bezpečnosti a životního prostředí do německého práva.

V oblasti bezpečnosti lodí se do německého práva zavádějí zejména usnesení přijatá Výborem pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) o změně některých kodexů a pokynů (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) souvisejících s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974. Mimo jiné byl aktualizován Mezinárodní předpis pro hromadnou námořní přepravu pevných nákladů (předpis IMSBC), který obsahuje nové definice, odkazy a požadavky na náklad, který může podléhat dynamické separaci. Změny Mezinárodního předpisu pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny (předpis IGC) se týkají zahrnutí vodotěsných dveří do výpočtů stability v narušeném stavu. Změny Mezinárodního předpisu pro bezpečnost vysokorychlostních plavidel z let 1994 a 2000 (předpis HSC z roku 1994 a předpis HSC z roku 2000), které nabudou účinnosti 1. ledna 2024, se týkají záchranných prostředků a opatření a rádiové komunikace, jakož i záznamu o zařízení k osvědčení o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel v souvislosti s modernizací Globálního námořního tísňového a bezpečnostního systému GMDSS. Tato modernizace se týká také změn předpisu MODU pro stavbu a vybavení mobilních vrtných jednotek na moři z let 1989 a 2009 (předpis MODU z roku 1989 a předpis MODU z roku 2009) a předpisu o bezpečnosti specializovaných plavidel z let 1983 a 2008.

V oblasti životního prostředí je třeba zmínit také usnesení Výboru pro ochranu mořského prostředí IMO, kterým se mění úmluva MARPOL (Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí z roku 1973).

Změnou úmluvy MARPOL byla do přílohy VI úmluvy doplněna ustanovení o zavedení a provádění ukazatele energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) a provozního ukazatele uhlíkové náročnosti (CII) s cílem snížit emise skleníkových plynů z lodí.

Kromě toho byl do přílohy I úmluvy MARPOL zaveden zákaz používání a přepravy těžkého topného oleje jako paliva na lodích v arktických vodách. Změnou úmluvy AFS byla přijata celosvětově jednotná opatření k omezení používání biocidního kybutrynu v protihnilobných přípravcích.

Článek 2 mění a aktualizuje přílohu zákona SeeAufgG.

Článek 3 provádí pouze redakční úpravy nařízení See-BV.

Článkem 4 se stanoví nabytí účinnosti tohoto nařízení.

III. Alternativy

Žádné.

Pozměněné a nově zavedené úkoly vycházejí ze závazků Německa podle mezinárodního práva.

IV. Slučitelnost s právem Evropské unie a mezinárodními smlouvami

Toto nařízení je slučitelné s právem Evropské unie a mezinárodními smlouvami uzavřenými Spolkovou republikou Německo, zejména s Úmluvou Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982.

V. Důsledky právních předpisů

1. Právní a správní zjednodušení

Právního a správního zjednodušení není nařízením dosaženo.

2. Aspekty udržitelnosti

Návrh předpisu má dopad na cíl udržitelného rozvoje č. 8 (Důstojná práce a hospodářský růst) tím, že zajišťuje bezpečný provoz lodí odpovídající současnému stavu techniky. Námořníci své povolání často vykonávají v náročných podmínkách. Jejich bezpečnost je proto velmi důležitá a pravidla nařízení tedy slouží také k zajištění bezpečnosti práce na palubě. Nařízení rovněž přispívá k dosažení dílčího cíle 14.1 cíle udržitelného rozvoje č. 14 (Život ve vodě) s cílem předcházet a výrazně snižovat znečištění moří všeho druhu, zejména znečištění, které je způsobováno činnostmi na pevnině, včetně odpadků a znečištění z živin do roku 2025. Návrh předpisu je rovněž v souladu se zásadami udržitelného rozvoje. To znamená zachovat přírodní zdroje a vyhnout se hrozbám a nepříjemným rizikům pro lidské zdraví a přírodu. Výše uvedeného nařízení dosahuje tím, že prostřednictvím změn přílohy zákona SchSG a stanovením individuálních povinností provádí mezinárodní závazky pro další rozvoj námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí do vnitrostátního práva.

3. Rozpočtové výdaje bez nákladů na dodržování předpisů

Žádné.

4. Náklady na dodržování předpisů

Vzhledem k plnění mezinárodních závazků nevzniká povinnost kompenzace.

4.1 Náklady na dodržování předpisů pro občany

Nařízení nevytváří nové náklady na dodržování předpisů pro občany.

4.2 Náklady na dodržování předpisů pro podniky

V důsledku nových pravidel pro zlepšení bezpečnosti lodí a ochrany mořského prostředí mohou vlastníkům a hospodářským subjektům, zejména středním podnikům provozujícím námořní plavidla, vzniknout dodatečné náklady v případě novostaveb a dodatečného vybavení; tyto dodatečné náklady jsou však z hlediska hospodářské soutěže neutrální, protože požadavky vyplývající z příslušných mezinárodních závazků musí splňovat i námořní plavidla plující pod cizí vlajkou. Bez dodržování norem stanovených organizací IMO na celém světě nemohou lodě vplout do cizích přístavů nebo jim hrozí zadržení v rámci státní přístavní kontroly. Na základě těchto požadavků musí majitelé lodí přímo dodržovat mezinárodní normy. Tyto mezinárodní normy pro majitele lodí a další adresáty normy tvoří základ pro národní aplikační normy.

Podnikům navíc nevznikají žádné náklady na dodržování předpisů nad rámec mezinárodních závazků.

Návrhem nařízení se provádí mezinárodní pravidla v poměru 1:1. Proto se neuplatňuje zásada „one-in-out“ (jednu přijmout, jednu zrušit), pokud jde o nové regulační iniciativy ze strany spolkové vlády.

4.3 Náklady na dodržování předpisů pro správní orgány

Změny mezinárodních nástrojů přijaté Výborem pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) představují vyjasnění, změny nebo doplnění stávajících závazků, které jsou zohledněny ve stávajících správních postupech pro ověřování osvědčení.

Administrativní zátěž spojená se změnou úmluvy MARPOL podle přílohy VI za účelem zavedení a provádění ukazatele energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) a provozního ukazatele uhlíkové náročnosti (CII) s cílem snížit emise skleníkových plynů z lodí přejmou stávající struktury služby pro bezpečnost lodí. V jejím rámci se provádějí jednorázové zkoušky osvědčení u lodí podléhajících EEXI a v souladu se stávajícím Globálním integrovaným námořním informačním systémem se jednou ročně předávají (a zkouší) data do systému shromažďování údajů o topných olejích u lodí (DCS) s cílem předat údaje o intenzitě emisí uhlíku pro příslušná plavidla.

5. Jiné náklady

Nelze vyloučit přenesení nákladů, které povedou k nevyčíslitelnému zvýšení jednotkových cen. Přímé dopady na úroveň cen, zejména na úroveň spotřebitelských cen, se však neočekávají.

6. Další důsledky právních předpisů

Další dopady nařízení se neočekávají. Zejména se neočekává žádný dopad na specifickou životní situaci žen a mužů, neboť nařízení se netýká situací, které by ji mohly ovlivnit.

VI. Časové omezení; hodnocení

Byla přezkoumána možnost stanovení lhůty pro plánované předpisy, avšak je třeba ji odmítnout, protože lhůty nejsou v textu nařízení obsaženy. Změny, které slouží k provedení neomezeně platného mezinárodního práva a – pokud se jedná o čistě

vnitrostátní právo – jsou trvale potřebné pro plnění úkolů spolkové správy, nejsou časově omezeny.

Toto nařízení nevyžaduje schválení ze strany Spolkové rady.

B. Zvláštní část

K jednotlivým změnám:

K článku 1 (Změna zákona o bezpečnosti lodí)

K bodu 1

K písmenu a)

K dvojitému písmenu aa)

V důsledku přijetí nového pravidla II-1/25-1 úmluvy SOLAS týkajícího se instalace detektorů hladiny vody na nákladních lodích s více nákladovými prostory (jiných než lodě pro přepravu hromadného nákladu a tankery) usnesením MSC.482(103) se odpovídajícím způsobem mění výkonnostní normy pro detektory hladiny vody. Ty jsou obsaženy v usnesení MSC.188(79)/Rev.1.

K dvojitému písmenu bb)

Tato změna doplňuje usnesení uvedené v usnesení MSC.500(105) do přílohy A zákona SchSG.

Změny se týkají aktualizace Mezinárodního předpisu pro hromadnou námořní přepravu pevných nákladů (předpis IMSBC) s cílem zahrnout nové definice, odkazy a požadavky na náklad, který může podléhat dynamické separaci. Oddíl 7 se mění tak, aby zahrnoval náklad, který může být zkapalněn nebo podléhat dynamické separaci. Cílem oddílu je upozornit na rizika spojená se zkapalňováním nebo dynamickou separací a na opatření k minimalizaci rizika. Další změny předpisu IMSBC se týkají aktualizace jednotlivých stránek listů látek a přidání nových stránek jednotlivých listů látek. Očekává se, že na mezinárodní úrovni změny nabudou účinnosti 1. prosince 2023, ale správní orgány je mohou dobrovolně uplatňovat od 1. ledna 2023.

K dvojitému písmenu cc)

Usnesení MSC.492(104) obsahuje změny Mezinárodního předpisu pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny (předpis IGC) v kapitole 2 (Zachování funkční schopnosti lodí a umístění nákladních nádrží), pokud jde o zahrnutí vodotěsných dveří do výpočtů stability v narušeném stavu za účelem harmonizace s požadavky úmluvy SOLAS.

K dvojitému písmenu dd)

K trojitému písmenu aaa)

Tato změna doplňuje usnesení MSC.498(105) do přílohy A zákona o námořní bezpečnosti. V souvislosti se změnami usnesení MSC.496(105) se mění usnesení MSC.498(105), kapitoly 8 a 14 předpisu HSC z roku 1994. Mezi změny patří úplné nahrazení kapitoly 14 předpisu HSC a přesunutí ustanovení o komunikačním vybavení pro záchranné prostředky z kapitoly 8 do kapitoly 14. Tyto změny se týkají záchranných prostředků a opatření a rádiové komunikace, jakož i záznamu o zařízení k osvědčení o

bezpečnosti vysokorychlostních plavidel v souvislosti s modernizací systému GMDSS. Tyto změny nabudou účinnosti dnem 1. ledna 2024. Změny úmluvy SOLAS obsažené v usnesení MSC.496(105) vnitrostátně nabudou účinnosti v rámci souběžného legislativního postupu, který se týká 30. nařízení o změnách úmluvy SOLAS.

K trojitému písmenu bbb)

Změny v usnesení MSC.499(105) jsou tytéž jako v bodě 1 písm. a) dvojitým písmenu dd) trojitým písmenu aaa), ale odkazují na předpis HSC z roku 2000. Tyto změny rovněž nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2024.

K dvojitému písmenu ee)

Viz bod 1 písm. a) dvojité písmeno aa).

K písmenu b)

Usnesení MEPC.328(76) obsahuje změny přílohy VI (Pravidla pro zamezení znečištění ovzduší z lodí) úmluvy MARPOL. Kromě toho přepracovává přílohu VI úmluvy MARPOL.

Tato revize zohledňuje všechny změny přílohy VI úmluvy MARPOL přijaté a uvedené v účinnost od 10. října 2008.

Doplňuje také pravidla pro zavedení a provádění ukazatele energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) a provozního ukazatele uhlíkové náročnosti (CII) s cílem snížit emise skleníkových plynů z lodí.

Čluny bez posádky a bez vlastního pohonu (čluny UNSP) mohou být v budoucnu osvobozeny od některých požadavků na prohlídky a vydávání osvědčení v souladu s přílohou VI úmluvy MARPOL. Pro tyto čluny UNSP se zavede nové osvědčení o udělení výjimky.

Usnesení MEPC.329(76) obsahuje změny přílohy I (Pravidla pro zamezení znečišťování ropnými látkami) úmluvy MARPOL. V budoucnu bude platit obecný zákaz používání a přepravy těžkého topného oleje jako paliva na lodích v arktických vodách.

Usnesení MEPC.330(76) rovněž obsahuje změny přílohy I (Pravidla pro zamezení znečišťování ropnými látkami) a změny přílohy IV (Pravidla pro zamezení znečišťování splašky z lodí) úmluvy MARPOL.

Čluny bez posádky a bez vlastního pohonu (čluny UNSP) tak mohou být v budoucnu osvobozeny od některých požadavků na prohlídky a vydávání osvědčení v souladu s přílohami I a IV úmluvy MARPOL. Pro tyto čluny UNSP se zavede nové osvědčení o udělení výjimky.

K písmenu c)

Usnesení MSC.486(103) mění Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW).

Usnesení MSC.486(103) doplňuje novou definici „vysokého napětí“ do pravidla I/1 úmluvy STCW. Tato změna nabyla účinnosti na mezinárodní úrovni dne 1. ledna 2023.

K písmenu d)

Změny úmluvy AFS přijaté usnesením MEPC.331(76) přijaly opatření k omezení používání kybutrynu v protihnilobných přípravcích a odpovídajícím způsobem upravily vzorový formulář mezinárodního osvědčení o protihnilobném přípravku. Od 1. ledna 2023 nesmí protihnilobné přípravky nově aplikované na lodích obsahovat kybutryn. V případě lodí, na kterých byl před tímto datem aplikován protihnilobný přípravek s obsahem kybutrynu, je nutné tento protihnilobný přípravek odstranit, nebo nanést vrchní vrstvu, která působí jako bariéra zabráňující úniku této látky z podkladového protihnilobného přípravku, který již není v souladu s předpisy, a to nejpozději 60 měsíců po poslední aplikaci.

Nejpozději 24 měsíců po nabytí účinnosti změn úmluvy AFS přijatých tímto usnesením musí být na palubě všech lodí, jejichž stávající protihnilobný přípravek obsahuje kybutryn, umístěno pozměněné mezinárodní osvědčení o protihnilobném přípravku.

K bodu 2

K písmenu a)

Oběžník MEPC.1/Circ.892 stanoví pravidla pro osvobození člunů bez posádky a bez vlastního pohonu (UNSP) od některých požadavků na prohlídky a vydávání osvědčení podle úmluvy MARPOL. Pokyny popisují technické podmínky pro možnost udělení výjimky pro čluny UNSP podle příloh I, IV a VI úmluvy MARPOL a popisují postup prokazování splnění podmínek, ověřování a vydávání osvědčení o udělení výjimky. Pokyny se po začlenění do oddílu C přílohy zákona SchSG použijí při posuzování výjimek.

K písmenu b)

Viz bod 2 písm. a).

K písmenu c)

K dvojitému písmenu aa)

Pokyny pro systémy čištění spalín z roku 2015 (usnesení MEPC.259(68), ve znění opravy usnesením MEPC.68/21/Add.1/Corr.2), se nahrazují usnesením MEPC.340(77) pro nově instalované systémy čištění spalín, čímž se oba pokyny aktualizují v příloze oddílu „K pravidlu 4“. (Viz bod 2 písm. c) dvojité písmeno cc).

Kromě toho je třeba odkázat na odůvodnění bodu 2 písm. a) a bodu 2 písm. c) dvojitého písmena aa).

K dvojitému písmenu bb)

Usnesení MEPC.351(78) stanoví pokyny pro prohlídky a vydávání osvědčení o energetické účinnosti stávajících lodí.

K dvojitému písmenu cc)

Pravidlo 20 odst. 2 a text až do pravidla 22 se mění.

Dosavadní pravidlo 20 odst. 2 se označuje jako pravidlo 22 odst. 2. Dosavadní pravidlo 20 odst. 3 se označuje jako pravidlo 22 odst. 3.

Vkládá se pravidlo 23 týkající se usnesení MEPC.350(78). Usnesení MEPC.350(78) stanoví metody výpočtu pro stanovení charakteristiky energetické účinnosti u stávající

lodi. Pokyny úzce vycházejí z koncepce stávajících pokynů pro stanovení charakteristiky energetické účinnosti u nových lodí.

Dosavadní pravidlo 21 se označuje jako pravidlo 24. Dosavadní pravidlo 21 odst. 5 se označuje jako pravidlo 24 odst. 5. MEPC.1/Circ.850/Rev.3 se doplňuje do znění pravidla 24 odst. 5. Oběžník MEPC.1/Circ. 850/Rev.3 zavádí rozsáhle revidované pokyny pro stanovení minimálního výkonu pohonu potřebného k zachování manévrovatelnosti lodí za nepříznivých podmínek, které jsou uvedeny v příloze C. Oběžník nahrazuje MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, který obsahoval původní prozatímní pokyny z roku 2013 a jejich změny z října 2014 a 2015 v konsolidovaném znění. V pokynech, které je nyní třeba zohlednit v rámci posuzování požadavku EEDI, byly revidovány zejména námořní podmínky a druhý komplexní postup hodnocení pro stanovení minimální výkonnosti.

Vkládá se pravidlo 25 týkající se usnesení MEPC.335(76). Usnesení MEPC.335(76) se zabývá systémy pro omezení výkonu koncové hřídele lodního šroubu nebo motoru, které mohou být nezbytné pro splnění požadavků na energetickou účinnost stávající lodí. Jsou popsány obecné podmínky pro tyto systémy, požadované monitorovací funkce a řešení uvolnění výkonu ve zvláštních případech.

Dosavadní pravidlo 22 se označuje jako pravidlo 26. Znění článku 26 se mění.

Usnesení MEPC.346(78) nahrazuje předchozí usnesení MEPC.282(70) o vypracování plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP).

Usnesení MEPC.347(78) se týká pokynů pro přezkum části III plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP), které mají správním orgánům pomoci při provádění přezkumů a podnikových auditů požadovaných podle pravidla 26.3.3 přílohy VI úmluvy MARPOL.

Zavádějí se ustanovení k pravidlu 28 odst. 1, pravidlu 28 odst. 4 a pravidlu 28 odst. 6.

Zavedením těchto ustanovení se provádí usnesení o správě provozního ukazatele uhlíkové náročnosti (KII).

Usnesení MEPC.352(78), tzv. pokyny G1, se zabývá metodami stanovení a výpočtu hodnoty ukazatele pro každou loď na základě provozních údajů, který se provádí jednou ročně.

Na skutečný výpočet se u určitých aplikací nebo typů lodí nadále vztahují některé korekční faktory. Použití těchto korekčních faktorů již bylo zakotveno v usnesení MEPC.338(76), tzv. pokyny G3.

Usnesení MEPC.353(78), tzv. pokyny G2, definuje u každého typu lodí příslušné základní čáry. Poté se jednotlivé lodě klasifikují podle dosaženého provozního ukazatele uhlíkové náročnosti a posuzuje se jejich poloha vzhledem k základní čáře. Toto posouzení se provádí na základě usnesení MEPC.354(78), tzv. pokyny G4.

K písmenu d)

Usnesení MEPC.306(73) rozšiřuje pokyny MEPC.127(53) „Pokyny pro úpravu zátěžové vody a vypracování plánů úpravy zátěžové vody (G4)“ o možnost doplnit plán úpravy zátěžové vody o nouzová opatření

K bodu 3

Všechny změny písmen a) až d) nabývají účinnosti na mezinárodní úrovni dne 1. ledna 2024.

K písmenu a)

K dvojitému písmenu aa)

V souvislosti se změnami usnesení MSC.496(105), které se týkají modernizace systému GMDSS, se usnesením MSC.505(105) mění předpis MODU z roku 1989.

K dvojitému písmenu bb)

Změny v usnesení MSC.506(105) jsou tytéž jako v bodě 3 písm. a), ale odkazují na předpis MODU z roku 2009.

K písmenu b)

K dvojitému písmenu aa)

V souvislosti se změnami usnesení MSC.496(105) týkajícími se modernizace systému GMDSS se usnesením MSC.502(105) mění předpis SPS z roku 1983.

K dvojitému písmenu bb)

Změny v usnesení MSC.503(105) jsou tytéž jako v bodě 3 písm. c), ale odkazují na předpis SPS z roku 2008.

K článku 2 (Změna přílohy zákona o námořních povinnostech)

K bodu 1

Změnami se aktualizuje příloha zákona o námořních povinnostech

K bodu 2

Změnami se aktualizuje příloha zákona o námořních povinnostech

K článku 3 (Změna nařízení o způsobilosti námořníků)

K bodu 1

Jedná se o redakční úpravu.

K bodu 2

Jedná se o redakční úpravu.

K bodu 3

Jedná se o redakční úpravu.

K bodu 4

Jedná se o redakční úpravu.

K bodu 5

Jedná se o redakční úpravu.

K bodu 6

Jedná se o redakční úpravu.

K bodu 7

K písmenu a)

Jedná se o redakční úpravu.

K písmenu b)

Jedná se o redakční úpravu.

K článku 4 (Nabytí účinnosti)

Tímto ustanovením se upravuje nabytí účinnosti nařízení a odpovídá čl. 82 odst. 2 druhé větě základního zákona. Ustanovení neuvedená v odstavci 2 proto nabývají účinnosti dnem následujícím po vyhlášení ve Spolkové sbírce zákonů.

Ustanovení uvedená v odstavci 2, která se týkají usnesení MSC.498(105) a MSC.499(105), odkazují na změny úmluvy SOLAS v souvislosti s usnesením MSC.496(105). Vnitrostátní nabytí účinnosti usnesení MSC.496(105) je stanoveno ve 30. nařízení o změnách úmluvy SOLAS, které se stále připravuje a které má rovněž nabyt účinnosti 1. ledna 2024.