

Törvénytervezet

Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztérium

Huszonkettedik hajóbiztonsági kiigazítási rendelet

A. Probléma és célkitűzés

A huszonkettedik hajóbiztonsági kiigazítási rendelet módosítja a hajók biztonságáról szóló törvény (SchSG) és a Szövetségi Tengeri Felelősségről szóló törvény (SeeAufgG) mellékleteit, valamint a tengeri szállításban részt vevő tengerészek kompetenciájáról szóló rendeletet (See-BV).

Az SchSG mellékletének módosításai átültetik a Német Szövetségi Köztársaság nemzetközi kötelezettségeit a nemzeti jogba a tengeri szállítás biztonságának és a tengeri környezet védelmének továbbfejlesztése érdekében, és indokolt esetben egyéni kötelezettségeket állapítanak meg.

A hajóbiztonság területén különösen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által elfogadott, az 1974. évi „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményhez (SOLAS) kapcsolódó egyes szabályzatok és iránymutatások (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) módosításáról szóló határozatokat illesztik be a német jogba. Többek között az ömlesztett áruk tengeri szállításáról szóló nemzetközi szabályzatot (IMSBC-szabályzat) frissítették annak érdekében, hogy az új fogalom meghatározásokat, hivatkozásokat és követelményeket tartalmazzon a dinamikus elkülönítés tárgyát képező rakományokra vonatkozóan. Az ömlesztett cseppfolyósított gázokat szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzat (IGC-szabályzat) módosításai a vízmentes ajtóknak a szivárgásstabilitás számításaiba való felvételére vonatkoznak. A nagysebességű járművek biztonságáról szóló 1994. és 2000. évi nemzetközi szabályzat (az 1994. évi HSC-szabályzat és a 2000. évi HSC-szabályzat) 2024. január 1-jén hatályba lépett módosításai a mentőberendezésekre és -rendszerekre és a rádiótávközlésre, valamint a nagysebességű járművek biztonsági tanúsítványához szükséges, a GMDSS globális vészhelyzeti és biztonsági rádiórendszer korszerűsítésére szolgáló berendezések jegyzékére hivatkoznak. Ez a modernizáció a mozgatható tengeri fűtőtoronyok építésére és felszerelésére vonatkozó 1989-es és 2009-es MODU-szabályzat módosításaira (1989. évi MODU-szabályzat és 2009. évi MODU-szabályzat), valamint a szakhajók 1983-as és 2008-as biztonsági szabályzatára is vonatkozik.

A környezetvédelem területén az IMO Tengeri Környezetvédelmi Bizottságának a MARPOL-egyezményt (a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény) és az egyezmény 1978. és 1997. évi jegyzőkönyveit módosító határozatait, valamint a hajókon alkalmazott káros lerakódásgátló rendszerek tilalmáról és korlátozásáról szóló 2001. évi nemzetközi egyezményt (AFS-egyezmény) szükséges megemlíteni. A MARPOL-egyezmény módosítása az egyezmény VI. mellékletébe felvette a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójának (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitás operatív mutatójának (CII) bevezetésére és végrehajtására vonatkozó rendelkezéseket a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése érdekében.

Ezt a tervezetet a műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 2015. szeptember 9-i (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelvben (HL L 241., 2015.9.17., 1. o.) foglaltakkal összhangban bejelentették.

Ezenkívül a MARPOL-egyezmény I. melléklete megtiltotta a nehézzolaj tüzelőanyagként történő felhasználását és átvitelét az északi-sarkvidéki vizeken közlekedő hajókon. Az AFS-egyezmény módosítása világszerte egységes intézkedéseket fogadott el a biocid cibutrin lerakódásgátló rendszerekben való felhasználásának korlátozására.

A SeeAufgG mellékletének módosítása a melléklet 1. és 2. pontjában tartalmazza az egyezmények nemzeti szinten bevezetett módosításait.

A See-BV módosítása a szerkesztési hibák kijavítására szolgál.

B. Megoldás; előnyök

Huszonkettedik hajóbiztonsági kiigazítási rendelet elfogadása az SchSG 15. §-a és a SeeAufgG 15. és 9. §-a alapján.

A 22. hajóbiztonsági kiigazítási rendelettel Németország teljesíti a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) nemzetközi követelményeinek végrehajtására vonatkozó kötelezettségét.

C. Alternatívák

Nincsenek.

D. Költségvetési kiadások a megfelelési költségek kivételével

Nincsenek.

E. Megfelelési költségek

E.1. A polgárokat terhelő megfelelési költségek

A rendelet nem okoz új megfelelési költségeket a polgárok számára.

E.2. A vállalkozások megfelelési költségei

A vállalkozások számára nem jár a nemzetközi kötelezettségeket meghaladó megfelelési költségekkel.

A rendelettervezet a nemzetközi kötelezettségvállalásokat 1:1 arányban hajtja végre. Ezért a szövetségi kormány új szabályozási kezdeményezésekre nem alkalmazza a „one-in, one-out” rendeletet.

E.3. A hatóságok megfelelési költségei

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által elfogadott nemzetközi jogi eszközök módosításai a meglévő kötelezettségek pontosításai, módosításai vagy kiegészítései, amelyeket a tanúsítási ellenőrzésre vonatkozó meglévő igazgatási eljárásokban figyelembe vesznek.

A hajóbiztonsági szolgálat meglévő struktúrái kiterjednek a MARPOL-egyezmény VI. melléklettel összhangban történő módosítására a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójának (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitás operatív mutatójának (CII) bevezetése és

végrehajtása céljából a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése érdekében. Az EEXI hatálya alá tartozó hajókra vonatkozó egyszeri tanúsítási vizsgálatok, összhangban a meglévő GISIS adattovábbítással (és tesztekkel) a hajó fűtőolaj-adatgyűjtő rendszerébe (DCS) az érintett hajók szén-dioxid-intenzitására vonatkozó adatok évente egyszer történő továbbítása céljából.

F. Egyéb költségek

Nem zárható ki az egységárak nem számszerűsíthető növekedéséhez vezető költség többletterhelés. Az árszintekre, különösen a fogyasztói árszintekre gyakorolt közvetlen hatások azonban nem várhatók.

Törvénytervezet Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztérium

Huszonkettedik hajóbiztonsági kiigazítási rendelet

Kelt: ...

A Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztérium a következők alapján rendelkezik:

– A hajók biztonságáról szóló, 1998. szeptember 9-i törvény 15. §-a (Szövetségi Közlöny I., 2860. o.), amelyet a 2023. március 14-i törvény 4. cikke módosított (Szövetségi Közlöny 2023 I., 73. sz.),

– A Szövetségi Tengeri Felelősségről szóló törvény 2016. június 17-én közzétett változatának 15. §-a (5) bekezdésének 1. pontja (Szövetségi Közlöny I. 1489. o.), a 2023. március 14-i törvény 4. cikkének (2) bekezdésével módosítva (Szövetségi Közlöny 2023 I., 73. sz.),

– A Szövetségi Tengeri Felelősségről szóló törvény 2016. június 17-én közzétett változatának 9. §-a (1) bekezdésének 5. és 7. pontja (Szövetségi Közlöny I. 1489. o.), a 2023. március 14-i törvény 4. cikkének (2) bekezdésével módosítva (Szövetségi Közlöny 2023 I., 73. sz.) és

– A Szövetségi Tengeri Felelősségről szóló törvény 4. cikkének (2) bekezdésével módosított, 2016. június 17-én közzétett változata 9. §-ának (1) bekezdése első mondatának 3a. és 3c. pontja (Szövetségi Közlöny I. 1489. o.), a Szövetségi Tengeri Felelősségről szóló törvény 2. §-ának harmadik mondatával összefüggésben értelmezve (Szövetségi Közlöny 2023 I., 73. sz.), a Szövetségi Munkaügyi és Szociális Minisztériummal egyetértésben:

1. cikk

A hajóbiztonsági törvény mellékletének módosítása

Az 1998. szeptember 9-i hajóbiztonsági törvény melléklete (Szövetségi Közlöny I., 2860. o.), legutóbb a 2023. március 14-i törvény 4. cikkével módosítva (Szövetségi Közlöny 2023 I., 73. sz.), a következőképpen módosul:

1. Az A. szakasz a következőképpen módosul:

a) A II. alszakasz a következőképpen módosul:

a%6) A II-1/23-3. szabály I.2/1. pontjának szövegében a „(VkB. 2006., 520. o.)” után a szöveg a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.188(79)/Rev.1)
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2023. #. o.)”.

b%6) Az 1-2. szabály I.6. pontjának szövege a „(VkB. 2020., 852. o.)” után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.500(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2023. #. o.)”.

c%6) A 11. szabály I.7. pontjának szövege a „(VkBl. 2022., 246. o.)” után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2021. októberi módosítás (MSC.492(104))
Elfogadás napja: 2021. október 8.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2023. #. o.)”.

d%6) Az I.10. pont a következőképpen módosul:

a%7%7) Az I.10 a) pont szövege a „(VkBl. 2020., 21. o.)” után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.498(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2023. #. o.)”.

b%7%7) Az I.10. b) pont szövege a „(VkBl. 2020., 23. o.)” után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.499(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2023. #. o.)”.

e%6) A 12. szabály I.12. pontjának szövege a „(VkBl. 2006., 520. o.)” után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.188(79)/Rev.1)
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2023. #. o.)”.

b) A II. alszakasz a következőképpen módosul:

A II.0.36. pont után a következő II.0.37. pont kerül beillesztésre:

„II.0.37. 2021. júniusi módosítások (MEPC.328(76), MEPC.329(76) és MEPC.330(76) határozatok)
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Szövetségi Közlöny 2023 II. #. sz.)”.

c) A VI. alszakasz szövege a „(Szövetségi Közlöny 2018 II., 514. o.)”, beillesztése után a következő szavakkal egészül ki:

„- 2021. májusi módosítás (MSC.486(103))
Elfogadás napja: 2021. május 13.
(Szövetségi Közlöny 2023 II. 83. sz.)”.

d) A VIII. szakasz szövege a „(Szövetségi Közlöny 2008 II., 520. o.)” bejegyzés után a következő szavakkal egészül ki:

„- 2021. évi módosítás (MEPC.331(76))
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Szövetségi Közlöny 2023 II. #. sz.)”.

2. AC. szakasz a következőképpen módosul:

a) A II.1. pont szövege „Az I. függelégről:” bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„A 3. szabály (7) bekezdéséről és a 9. szabály (2) bekezdéséről:

Írányelvek a pilóta nélküli uszályoknak a MARPOL-egyezmény szerinti egyes ellenőrzési és tanúsítási követelmények alóli mentességéről (MEPC körlevél: MEPC.1/Circ.892)
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 594. o.)”.

- b) A II.3. pont szövege „Az I. függelékéről:” bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„A 3. szabály (2) bekezdéséről és a 7. szabály (2) bekezdéséről:

Irányelvek a pilóta nélküli uszályoknak a MARPOL-egyezmény szerinti egyes ellenőrzési és tanúsítási követelmények alóli mentességéről (MEPC körlevél: MEPC.1/Circ.892)

Elfogadás napja: 2021. június 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2022., 594. o.)”.

- c) A II.5. pont a következőképpen módosul:

a%6) „A VI. függelékéről” bejegyzés után

„A kipufogógáz-tisztító rendszerekre vonatkozó 2015. évi irányelvek (Az MEPC.259.(68), határozatot helyesbítette: MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Elfogadás napja: 2015. május 15. (Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2019., 120. o.)”

szavak helyébe a következő szöveg lép:

„A 3. szabály (4) bekezdéséről:

Irányelvek a pilóta nélküli uszályoknak a MARPOL-egyezmény szerinti egyes ellenőrzési és tanúsítási követelmények alóli mentességéről (MEPC körlevél: MEPC.1/Circ.892)

Elfogadás napja: 2021. június 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2022., 594. o.)

A 4. szabályról:

A kipufogógáz-tisztító rendszerekre vonatkozó 2015. évi irányelvek (Az MEPC.259(68) határozatot helyesbítette: MEPC.68/21/Add.1/Corr.2)

Elfogadás napja: 2015. május 15.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2019., 120. o.)

A kipufogógáz-tisztító rendszerekre vonatkozó 2021. évi irányelvek (MEPC.340(77) határozat)

Elfogadás napja: 2021. november 26.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2023., 194. o.)”.

- b%6) Az 5. szabály (4) bekezdésének szövege a (VkBÍ. 2020., 690. o.) bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„2022. évi irányelvek a meglévő hajók elért energiahatékonysági besorolásával kapcsolatos látogatásokról (EEXI) és tanúsítványok kiállításáról (MEPC.351(78) határozat)

Elfogadás napja: 2022. június 24.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2022., 902. o.)”.

- c%6) A 20. szabály (2) bekezdése a 22. szabályig a következőképpen szól:

„A 22. szabály (2) bekezdéséről:

2012. évi irányelvek az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről (MEPC.212(63) határozat)

Elfogadás napja: 2012. március 2.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2013., 128. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről szóló 2012. évi irányelvek módosításai (MEPC.224(64) határozat)

Elfogadás napja: 2012. október 5.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2014., 638. o.)

2014. évi irányelvek az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatójának számítási módszeréről (MEPC.245(66) határozat)

Elfogadás napja: 2014. április 4.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2018., 771. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről szóló 2014. évi irányelvek módosításai (MEPC.245(66) határozat)

MEPC. 263(68)) határozat
Elfogadás napja: 2015. május 15.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2018., 791. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatójának (EEDI) számítási módszeréről szóló 2014-es irányelvek módosítása (az MEPC.245(66) határozat, amelyet az MEPC.263(68) határozat módosított) (MEPC.281(70) határozat, amelyet helyesbített az MEPC.70/18/Corr. 1)

Elfogadás napja: 2016. október 28.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2018., 792. o.)

2018. évi irányelvek az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről

(az MEPC.308(73) határozat, amelyet helyesbített az MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Elfogadás napja: 2018. október 26.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2020 663. o.; 2021., 186. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről szóló 2018. évi irányelvek módosításai

(MEPC.308(73) határozat) (MEPC.322(74))
Elfogadás napja: 2019. május 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2020., 692. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről szóló 2018. évi irányelvek módosításai

(MEPC.332(76) számú határozat)
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2022., 285. o.)

Előzetes irányelv a hajó sebességének a reprezentatív tengervízviszonyok melletti csökkenésére vonatkozó együttható kiszámításához f_w kísérleti alkalmazás esetén

(MEPC.1/796. körlevél)
Kelt: 2012. október 12.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2021., 114. o.)

2013. évi iránymutatás az innovatív energiahatékonysági technológiáknak az elért EEDI kiszámítása és ellenőrzése során történő kezeléséről

(MEPC.1/815. körlevél)
Kelt: 2013. június 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2021., 125. o.)

A 22. szabály (3) bekezdéséről:

2018. évi irányelvek az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatójának (EEDI) számítási módszeréről (MEPC.308(73) határozat, amelyet helyesbített az MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Elfogadás napja: 2018. október 26.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2020. 663. o., Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2021., 186. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről szóló 2018. évi irányelvek módosításai (MEPC.308(73) határozat)

(MEPC.322(74))

Elfogadás napja: 2019. május 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2020., 692. o.)

- Az új hajók energiahatékonysági tervezési mutatója (EEDI) kiszámításának módszeréről szóló 2018. évi irányelvek módosításai (MEPC.332(76) határozat)

Elfogadás napja: 2021. június 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2022., 285. o.)

A 23. szabályról:

2022. évi irányelvek a meglévő hajók energiahatékonysági tervezési mutatójának számítási módszeréről (MEPC.350(78) határozat)

Elfogadás napja: 2022. június 24.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2022., 896. o.)

A 24. szabályról:

a) Irányelvek az energiahatékonysági tervezési mutatóval (EEDI) összefüggésben alkalmazandó referenciavonalak kiszámításáról (az MEPC.215(63) határozat, amelyet helyesbített az MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)

Elfogadás napja: 2012. március 2.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2013 325. o.; 2020., 853. o.)

b) 2013. évi irányelvek az energiahatékonysági tervezési mutatóval (EEDI) összefüggésben használt referenciavonalak kiszámításához (MEPC.231(65) határozat)

Elfogadás napja: 2013. május 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2018., 889. o.)

c) 2013. évi irányelvek a körutazásra használt nem hagyományos meghajtású személyhajókon az energiahatékonysági tervezési mutatóval (EEDI) összefüggésben használt referenciavonalak kiszámításához (MEPC.233(65) számú határozat)

Elfogadás napja: 2013. május 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2015., 182. o.)

A 24. szabály (5) bekezdéséről:

2013. évi ideiglenes irányelvek a hajók kedvezőtlen körülmények közötti manőverezhetőségének fenntartásához szükséges minimális meghajtási teljesítmény meghatározásáról

(MEPC.232(65) határozat)

Elfogadás napja: 2013. május 17.

(Közlekedési Közlöny (VkBÍ). 2015., 248. o.)

- 2014. októberi módosítás
MEPC.255(67))

Elfogadás napja: 2014. október 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2018., 198. o.)
- 2015. májusi módosítás (MEPC.262(68))
Elfogadás napja: 2015. május 15.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2018., 199. o.)

Irányelvek a hajók kedvezőtlen körülmények közötti manőverezhetőségének fenntartásához szükséges minimális meghajtási teljesítmény meghatározásáról (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 715. o.)

A 25. szabályról:

2021. évi irányelvek az EEXI-követelményeknek való megfelelést szolgáló tengely-/motorteljesítmény-szabályozó rendszerről és a teljesítménytartalék használatáról (MEPC.335(76) határozat)
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 643. o.)

A 26. szabályról:

2022. évi irányelvek a tengeri energiateljesítmény-gazdálkodási terv (SEEMP) elkészítéséhez (MEPC.346(78) határozat)
Elfogadás napja: 2022. június 24.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 857. o.)

Irányelvek a tengeri energiateljesítmény-gazdálkodási terv (SEEMP) III. része vállalati auditjának irányítási felülvizsgálatára (MEPC.347(78) sz. határozat)
Elfogadás napja: 2022. június 24.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 881. o.)

A 28. szabály (1) bekezdéséről:

2022. évi irányelvek az operatív szénintenzitási mutatókról és számítási módszerekről (KII irányelvek, G1) (MEPC.352(78) határozat)
Elfogadás napja: 2022. június 24.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 909. o.)

A 28. szabály (4) bekezdéséről:

2022. évi irányelvek az operatív szénintenzitási mutatókra vonatkozó referenciavonalakról (a kulcsfontosságú infrastruktúrákról szóló irányelvek – referenciavonalak, G2) (MEPC.353(78) határozat)
Elfogadás napja: 2022. június 24.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 911. o.)

2021. évi irányelvek a szén-dioxid-intenzitás operatív csökkentési tényezőiről (Irányelvek a KII csökkentési tényezőiről, G3) (MEPC.338(76) határozat)
Elfogadás napja: 2021. június 17.
(Közlekedési Közlöny (VkBl). 2022., 605. o.)

28. szabály (6) bekezdése:

2022. évi irányelvek a hajók üzemi szénintenzitási osztályáról (KII. osztályú irányelvek, G4) (MEPC.354(78) határozat), Elfogadás napja: 2022. június 24.

(Közlekedési Közlöny (VkB). 2022., 913. o.)

A KII kiszámításához szükséges korrekciós tényezőkről és utazási kiigazításokról szóló 2022. évi előzetes irányelvek (KII irányelvek, G5) (MEPC.355(78) határozat)
Elfogadás napja: 2022. június 24.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2022., 917. o.)”.

d) AVI.2. pontban, a B-1 szabály szövege a „(VkB. 2010., 188. o.)” bejegyzés után a következő szavakkal egészül ki:

„- 2018. októberi módosítás (MEPC.306(73))
Elfogadás napja: 2018. október 26.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2020., 364. o.)”.

3. Az E. szakasz a következőképpen módosul:

a) A 2. pont a következőképpen módosul:

a%6) Az a) tétel szövege a „(VkB. 2015., 472. o.)” bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.505(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2023. #. o.)”.

b%6) A b) tétel szövege a „(VkB. 2018., 193. o.)” bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítások (MSC.506(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2023. #. o.)”.

b) A 4. pont a következőképpen módosul:

a%6) Az a) tétel szövege a „(VkB. 2009., 272. o.)” bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.502(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2023. #. o.)”.

b%6) A b) tétel szövege a „(VkB. 2020., 48. o.)” bejegyzés után a következő szöveggel egészül ki:

„- 2022. évi módosítás (MSC.503(105))
Elfogadás napja: 2022. április 28.
(Közlekedési Közlöny (VkB). 2023. #. o.)”.

2. cikk

A Szövetségi Tengerügyi Felelősségről szóló törvény mellékletének módosítása

A legutóbb a 2023. március 14-i törvény 2. cikkével módosított szövetségi tengerészeti kötelezettségekről szóló törvény melléklete, amelyet a 2016. június 17-i közzététel (Szövetségi Törvényközlöny I. 1489. o.) módosított (Szövetségi Közlöny I., 2023., 73. o.), a következőképpen módosul:

4. Az 1. pont a „(Szövetségi Közlöny 2008 II., 520., 522. o.)” bejegyzést a „(Szövetségi Közlöny 2023 II., #. sz.)” bejegyzés váltja fel.
5. A 2. pontban a „2020. november 20-i MEPC.324(75) határozat (Szövetségi Közlöny 2022 II., 155. o.)” szavak helyébe a „2021. június 17-i MEPC.328(76), MEPC.329(76) és MEPC.330(76) határozatok (Szövetségi Közlöny 2023 II., #. sz.)” szavak lépnek.

3. cikk

A tengerészek kvalifikációs rendeletének módosítása

A legutóbb a 2021. július 28-i rendelet (Szövetségi Közlöny I. 3236. o.) 1. cikkével módosított, a tengerészek képezéséről szóló, 2014. május 8-i rendelet (Szövetségi Közlöny I. 460. o.) a következőképpen módosul:

6. A 6. § (2) bekezdése 5. pontjában a végén lévő pont helyébe vessző lép.
7. A 9. § (2) bekezdésében a „(ABI. 2001 C 50, p. 1 ff)” bejegyzés helyébe az „(ABI. C 2002 50, 1 ff. o.)” bejegyzés lép.
8. A 39. § (1) bekezdés második mondatában a „c” betű helyébe a „d” betű lép.
9. A 45. § (3) bekezdésében az „SSB” szó helyébe az „SBB” szó lép.
10. A 48. § (1) bekezdése első mondatában az „SRT a hajón” szavak helyébe a „a hajón SRT” szavak lépnek.
11. Az 1. függelékben a 2. § 1. pontjához tartozó szöveg az „NWO 500 Tengerészeti őrtiszt tengerparti meghajtó BRZ 500” szavak után a következő szöveggel egészül ki:

„NK 500 A kapitány tengerparti útja BRZ 500”.
12. A 6a. melléklet a következőképpen módosul:
 - a) A „Fémmezmunkálás oktatóműhelyben vagy vállalatközi képzési központban” címszó alatt, a 11.2. pontban a „komponens” szó helyébe az „összetevők” szó lép.
 - b) Az „Elektromos termelés egy képzési műhelyben vagy vállalatközi képzési központban” címszó alatt a 4.2. pontban a vessző törlésre kerül a „Mérőműszerek típus szerinti mérése” szavak után.

4. cikk

Hatálybalépés

(2) Ez a rendelet - a (2) bekezdésre is figyelemmel - a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(3) Az 1. cikk (1) bekezdése a) pontja dd) alpontja és az 1. cikk (3) bekezdése 2024. január 1-jén lép hatályba.

Indokolás

A. Általános rész

I. A rendelkezések célja és szükségessége

A huszonkettedik hajóbiztonsági kiigazítási rendelet módosítja a hajók biztonságáról szóló törvény (SchSG) mellékletét és a tengeri felelősségekről szóló szövetségi törvény (SeeAufgG) mellékletét, valamint a tengeri szállításban részt vevő tengerészek kompetenciájáról szóló rendeletet (See-BV).

Az SchSG mellékletének módosításai átültetik a nemzeti jogba a Németországi Szövetségi Köztársaságra háruló nemzetközi kötelezettségeket a tengeri szállítás biztonságának és a tengeri környezet védelmének továbbfejlesztése, valamint az egyedi kötelezettségek indokolt módon történő megállapítása érdekében.

E rendelet célja, hogy naprakésszé tegye és kiigazítsa a vonatkozó jogszabályokat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) központi hajóbiztonsági egyezményeinek és szabályzatainak módosításainak nemzeti átültetése, valamint az IMO által elfogadott műszaki előírások és szabványok, illetve a tervezési szabályok egységes értelmezése tekintetében.

A tengerészek képzéséről szóló rendelet (See-BV) csak szerkesztési korrekciókat tartalmaz.

II. A tervezet lényegi tartalma

E rendelettervezet 1. cikke módosítja az SchSG mellékletét a nemzetközi biztonsági és környezetvédelmi jogszabályok német jogba való átültetése céljából.

A hajóbiztonság területén különösen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által elfogadott, az 1974. évi „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményhez (SOLAS) kapcsolódó egyes szabályzatok és iránymutatások (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) módosításáról szóló határozatokat illesztik be a német jogba. Többek között az ömlesztett áruk tengeri szállításáról szóló nemzetközi szabályzatot (IMSBC-kódex) frissítették annak érdekében, hogy az új fogalom meghatározásokat, hivatkozásokat és követelményeket tartalmazzon a dinamikus elkülönítés tárgyát képező rakományokra vonatkozóan. Az ömlesztett cseppfolyósított gázokat szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzat (IGC-szabályzat) módosításai a vízmentes ajtóknak a szivárgásstabilitás számításaiba való felvételére vonatkoznak. A nagysebességű járművek biztonságáról szóló 1994. és 2000. évi nemzetközi szabályzat (az 1994. évi HSC-szabályzat és a 2000. évi HSC-szabályzat) 2024. január 1-jén hatályba lépett módosításai a mentőberendezésekre és -rendszerekre és a rádiótávközlésre, valamint a nagysebességű járművek biztonsági tanúsítványához szükséges, a GMDSS globális vészhelyzeti és biztonsági rádiórendszer korszerűsítésére szolgáló berendezések jegyzékére hivatkoznak. Ez a modernizáció a mozgatható tengeri fűrotornyok építésére és felszerelésére vonatkozó 1989-es és 2009-es MODU-szabályzat módosításaira (MODU-szabályzat 1989. és 2009. évi MODU-szabályzat), valamint a szakhajók 1983-as és 2008-as biztonsági szabályzatára is vonatkozik.

A környezetvédelem területén meg kell említeni az IMO tengeri környezet védelmével foglalkozó bizottságának a MARPOL-egyezményt (a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény) módosító határozatait is.

A MARPOL-egyezmény módosítása az egyezmény VI. mellékletébe felvette a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójának (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitás operatív mutatójának (CII) bevezetésére és végrehajtására vonatkozó rendelkezéseket a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése érdekében.

Ezenkívül a MARPOL-egyezmény I. melléklete megtiltotta a nehézzolaj tüzelőanyagként történő felhasználását és átvitelét az északi-sarkvidéki vizeken közlekedő hajókon. Az AFS-egyezmény módosítása világszerte egységes intézkedéseket fogadott el a biocid cibutrin lerakódásgátló rendszerekben való felhasználásának korlátozására.

A 2. cikk módosítja és naprakésszé teszi a SeeAufgG mellékletét.

A 3. cikk csak a See-BV szerkesztési korrekcióit tartalmazza.

A 4. cikk megállapítja a rendelet hatálybalépését.

III. Alternatívák

Nincsenek.

A módosított és újonnan bevezetett feladatok Németország nemzetközi jogi kötelezettségein alapulnak.

IV. Összeegyeztethetőség az Európai Unió jogával és a nemzetközi szerződésekkel

A rendelet összeegyeztethető az Európai Unió jogával és a Szövetségi Köztársaság által kötött nemzetközi szerződésekkel, különösen az Egyesült Nemzetek 1982. évi tengerjogi egyezményével.

V. A jogszabályok következményei

1. Jogi és adminisztratív egyszerűsítés

A rendelet nem valósít meg jogi és adminisztratív egyszerűsítéseket.

2. Fenntarthatósági szempontok

A szabályozási kezdeményezés hatással van a fenntartható fejlődési célok 8. célkitűzésére (tisztességes munka és gazdasági növekedés) azáltal, hogy biztonságos és korszerű hajóüzemeltetést biztosít. A tengerészek olyan szakmával rendelkeznek, amelyet gyakran fokozott igénybevétellel járó körülmények között folytatnak. Biztonságuk ezért nagy jelentőséggel bír, így a rendelet szabályai a fedélzeten tartózkodó munkavállalók védelmét is szolgálják. A rendelet hozzájárul továbbá az 14. fenntartható fejlesztési cél (A víz alatti élet) 14.1. céljának eléréséhez is, amelynek célja, hogy 2025-ig megelőzze vagy jelentősen csökkentse a tengeri szennyezést, különösen a szárazföldi tevékenységekből származó tengerszennyezést, beleértve a tengeri hulladékot és a tápanyagszennyezést is. Végezetül a szabályozási kezdeményezés megfelel a fenntartható fejlődés elveinek is. Ez a természeti erőforrások megőrzését, valamint az emberi egészséget és a természetet fenyegető veszélyek és elfogadhatatlan kockázatok elkerülését jelenti. A fentieket a rendelet a nemzetközi kötelezettségeknek a tengeri biztonság és a tengeri környezetvédelem továbbfejlesztése érdekében a nemzeti jogba történő átültetésével valósítja meg a KVT mellékletének módosításai révén, és indokolt esetben egyéni kötelezettségek megállapításával.

3. Költségvetési kiadások megfelelési költségek nélkül

Nincsenek.

4. Megfelelési költségek

Nemzetközi kötelezettségek végrehajtása miatt nincs kompenzációs kötelezettség.

4.1. A polgárokat terhelő végrehajtási ráfordítások

A rendelet nem okoz új megfelelési költségeket a polgárok számára.

4.2. Megfelelési költségek a gazdaságban

A hajóbiztonság és a tengeri környezet védelmének javítását célzó új szabályok további költségeket róhatnak a tulajdonosokra és az üzleti vállalkozásokra, különösen a tengerjáró hajókat üzemeltető középállalkozásokra, új épületekben és felújításokban; ezek azonban versenyellenesek, mivel a külföldi lobogó alatt közlekedő tengerjáró hajók esetében a nemzetközi kötelezettségeikből eredő előlegeket is teljesíteni kell. Az IMO által világszerte meghatározott előírások betartásának hiányában a hajók nem köthetnek ki külföldi kikötőkben, vagy a kikötőt ellenőrző állami hatóságok általi visszatartást kockáztatják. E követelmények alapján a hajótulajdonosoknak közvetlenül meg kell felelniük a nemzetközi szabványoknak. A hajótulajdonosokra és a szabvány egyéb felhasználóira vonatkozó nemzetközi szabványok képezik a nemzeti alkalmazási szabványok alapját.

A vállalkozások számára ezen felül a nemzetközi kötelezettségeket meghaladó megfelelési költségek nem merülnek fel.

A rendelettervezet a nemzetközi szabályokat 1:1 arányban alkalmazza. Ezért a szövetségi kormány új szabályozási kezdeményezésekre nem alkalmazza a „one-in, one-out” rendeletet.

4.3. A hatóságok megfelelési költségei

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által elfogadott nemzetközi jogi eszközök módosításai a meglévő kötelezettségek pontosításai, módosításai vagy kiegészítései, amelyeket a tanúsítási ellenőrzésre vonatkozó meglévő igazgatási eljárásokban figyelembe vesznek.

A hajóbiztonsági szolgálat meglévő struktúrái kiterjednek a MARPOL-egyezmény VI. melléklettel összhangban történő módosítására a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójának (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitás operatív mutatójának (CII) bevezetése és végrehajtása céljából a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése érdekében. Az EEXI hatálya alá tartozó hajókra vonatkozó egyszeri tanúsítási vizsgálatok, összhangban a meglévő GISIS adattovábbítással (és tesztekkel) a hajó fűtőolaj-adatgyűjtő rendszerébe (DCS) az érintett hajók szén-dioxid-intenzitására vonatkozó adatok évente egyszer történő továbbítása céljából.

5. Egyéb költségek

Nem zárható ki az egységárak nem számszerűsíthető növekedéséhez vezető költség többletterhelés. Az árszintekre, különösen a fogyasztói árszintekre gyakorolt közvetlen hatások nem várhatók.

6. A szabályozás további következményei

A rendelet további hatásai nem várhatók. Különösen nem várható hatás a nők és a férfiak sajátos élethelyzetére, mivel a rendelet rendelkezései nem vonatkoznak azokra a helyzetekre, amelyek ezt befolyásolhatnák.

VI. Időbeli korlátozás; értékelés

Megvizsgálták a tervezett rendeletekre alkalmazott határidő lehetőségét, de az nem fogadható el, amennyiben a határidők nem szerepelnek a rendeletek szövegében. Azok a módosítások, amelyek a nemzetközi és az európai jog határozatlan időre történő átültetését szolgálják, és – amennyiben tisztán nemzeti jogról van szó – folyamatosan szükségesek a szövetségi közigazgatás feladatainak ellátásához, nem köthetők határidőhöz.

A rendeletehez a Bundesrat jóváhagyása nem szükséges.

B. Különleges rész

Az egyes módosítások tekintetében:

Az 1. cikk (A hajóbiztonságról szóló törvény módosítása) tekintetében:

Az 1. pontról

Az a) pontról

Az aa) alpontról

A SOLAS-egyezménynek a több raktérrel rendelkező teherhajókon (az ömlesztettáru-szállító hajókon és a tartályhajókon) a vízszintérzékelők telepítéséről szóló új II-1/25-1. szabályának az MSC.482(103) határozattal történő elfogadása következtében a vízszintérzékelőkre vonatkozó teljesítménykövetelmények ennek megfelelően módosulnak. Ezeket az MSC.188(79)/Rev.1. számú határozat tartalmazza.

A bb) alpontról

A módosítás az MSC.500 (105) dokumentumban szereplő állásfoglalással egészíti ki az SchSG A. mellékletét.

A módosítások az ömlesztett áruk tengeri szállításáról szóló nemzetközi szabályzat (IMSBC-szabályzat) naprakésszé tételére vonatkoznak, amely új fogalom meghatározásokat, hivatkozásokat és követelményeket tartalmaz a dinamikus elkülönítés tárgyát képező rakományokra vonatkozóan. A 7. szakasz úgy módosul, hogy kiterjedjen a cseppfolyósítható vagy dinamikus szétválasztás tárgyát képező díjakra. A szakasz célja, hogy felhívja a figyelmet a cseppfolyósítással vagy a dinamikus szétválasztással kapcsolatos kockázatokra, valamint a kockázat minimalizálására irányuló óvintézkedésekre. További IMSBC kódváltozások az egyes lapoldalak frissítésére és új egyedi szöveg oldal hozzáadására vonatkoznak. A változások várhatóan 2023. december 1-jén lépnek hatályba nemzetközi szinten, de a közigazgatási szervek 2023. január 1-jétől önkéntes alapon alkalmazhatják őket.

A cc) alpontról

Az MSC.492 (104) számú határozat tartalmazza a cseppfolyósított gázok ömlesztett állapotban történő szállítására szolgáló hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzat (IGC-szabályzat) 2. fejezetének (A hajók túlélése és a rakodótartályok elhelyezkedése) módosításait a vízálló ajtóknak a szivárgásstabilitás számításaiba való beépítése tekintetében, a SOLAS-követelményekkel való összhang érdekében.

A dd) alpontról

Az aaa) alpontról

A módosítás a tengerészeti biztonságról szóló törvény A. mellékletét az MSC.498 (105) számú határozattal egészíti ki. Az MSC.496.(105) sz. határozat módosításaival összefüggésben az MSC.498(105) sz. határozat, az 1994. évi HSC-szabályzat 8. és 14. fejezete módosul. Ezek közé tartozik a HSC-szabályzat 14. fejezetének teljes helyettesítő szövege, valamint a mentőeszközök kommunikációs berendezéseire vonatkozó rendelkezések áthelyezése a 8. fejezetből a 14. fejezetbe. Ezek a módosítások a mentőberendezésekre és -rendszerekre, valamint a rádiókommunikációra, illetve a GMDSS korszerűsítésére vonatkozó nagysebességű járműbiztonsági tanúsítványhoz szükséges berendezések leltárára vonatkoznak. Ezek a módosítások 2024. január 1-jén lépnek hatályba. Az MSC.496(105) határozatban foglalt SOLAS-módosítások nemzeti hatálybalépésére a SOLAS-egyezmény 30. módosító rendeletére vonatkozó párhuzamos jogalkotási eljárás keretében kerül sor.

A bbb) alpontról

Az MSC.499.(105) számú dokumentum módosításai megegyeznek az 1. pont a) alpon dd) pont aaa) alpontja szerinti módosításokkal, de a 2000. évi HSC-kódra hivatkoznak. Ezek a módosítások szintén 2024. január 1-jén lépnek hatályba.

Az ee) alpontról

Lásd az 1. pont a) alpontjának aa.

A b) pontról

Az MEPC.328(76) számú határozat a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének (a hajókról történő levegőszennyezés megelőzéséről szóló rendeletek) módosításait tartalmazza. Ezenkívül a MARPOL-egyezmény VI. melléklete felülvizsgálatra kerül.

Ez a felülvizsgálat figyelembe veszi a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 2008. október 10. óta elfogadott és hatályba lépett valamennyi módosítását.

Kiegészíti továbbá a meglévő hajókra vonatkozó energiahatékonysági mutató (EEXI) és egy működési szén-dioxid-intenzitás mutató (CII) bevezetésére és végrehajtására vonatkozó szabályokat a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése érdekében.

A pilóta nélküli uszályok (UNSP uszályok) a jövőben mentesülhetnek a MARPOL VI. melléklet szerinti ellenőrzési és tanúsítási követelmények alól. Ezen UNSP uszályokra vonatkozóan új mentességi bizonyítvány kerül bevezetésre.

Az MEPC.329(76) számú határozat a MARPOL-egyezmény I. mellékletének (az olajszennyezés megelőzéséről szóló rendeletek) módosításait tartalmazza. A jövőben alapvető tilalom lesz érvényben a nehézelaj üzemanyagként való felhasználására és szállítására az északi-sarkvidéki vizeken közlekedő hajókon.

Az MEPC.330(76) számú határozat a MARPOL-egyezmény I. mellékletének (Az olajszennyezés megelőzéséről szóló szabályok) és IV. mellékletének (a tengeri szennyvízszennyezés megelőzéséről szóló rendeletek) módosításait is tartalmazza.

A pilóta nélküli uszályok (UNSP uszályok) így a jövőben mentesülhetnek a MARPOL I. és IV. melléklete szerinti ellenőrzési és tanúsítási követelmények alól. Ezen UNSP uszályokra vonatkozóan új mentességi bizonyítvány kerül bevezetésre.

A c) pontról

Az MSC.486(103) számú határozat a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmények (STCW-egyezmény) módosításait tartalmazza.

MSC.486(103) az STCW-egyezmény I/1. szabályában a „nagyfeszültség” új fogalom meghatározását tartalmazza. A módosítás 2023. január 1-jén lépett hatályba nemzetközi szinten.

A d) pontról

Az AFS egyezménynek az MEPC.331(76) határozattal elfogadott módosításai intézkedéseket fogadtak el a cibutrin lerakódásgátló rendszerekben való felhasználásának korlátozására, és ennek megfelelően hozzáigazították a lerakódásgátló rendszerről szóló nemzetközi bizonyítvány mintájához. 2023. január 1-jétől a hajókra újonnan telepített lerakódásgátló rendszerek nem tartalmazhatnak cibutrint. Azon hajók esetében, amelyek az említett időpontot megelőzően cibutrintartalmú lerakódásgátló rendszert alkalmaztak, el kell távolítani a lerakódásgátló rendszert, vagy olyan felső réteget kell alkalmazni, amely akadályként hat annak megakadályozására, hogy ez az anyag kiszabaduljon a szabályozásnak már nem megfelelő, mögöttes lerakódásgátló rendszerből, legkésőbb az utolsó alkalmazás után 60 hónappal.

Legkésőbb 24 hónappal az AFS Egyezmény ezen határozattal elfogadott módosításainak hatálybalépését követően a lerakódásgátló rendszerről szóló módosított nemzetközi tanúsítványt minden olyan hajó fedélzetén kell tartani, amelynek meglévő lerakódásgátló rendszere cibutrint tartalmaz.

A 2. pontról

Az a) pontról

Az MEPC.1/Circ.892. körlevél meghatározza a pilóta nélküli uszályoknak a MARPOL-egyezmény szerinti ellenőrzési és tanúsítási követelmények alóli mentességére vonatkozó irányelveket. Az iránymutatások ismertetik a MARPOL I., IV. és VI. függelékében előírt, az UNSP uszályok alóli mentességre vonatkozó technikai feltételeket, és ismertetik a feltételek betartásának igazolására, az ellenőrzésre és a mentességi tanúsítvány kiállítására szolgáló eljárást. Az irányelveket az SchSG-melléklet C. szakaszának beillesztésével kell alkalmazni a mentességek vizsgálata során.

A b) pontról

Lásd a 2. pont a) alpontját.

A c) pontról

Az aa) alpontról

A kipufogógáz-tisztító rendszerekre vonatkozó 2015. évi irányelvek (az MEPC.68/21/Add.1/Corr.2 határozattal kiigazított MEPC.259(68) határozat) helyébe az újonnan telepített kipufogógáz-tisztító rendszerekre vonatkozó MEPC.340(77) határozat lép, ezáltal naprakésszé téve mindkét irányelvet a „4. szabályról” szóló szakasz mellékletében. (Lásd a 2. pont c) alpontjának cc) alpontját.

Ezenkívül utalni kell a 2. pont a) és c) alpontjának indokolására.

A bb) alpontról

Az MEPC.351(78) határozat megállapítja a meglévő hajók energiahatékonysági értékére vonatkozó tanúsítványok ellenőrzésére és kiállítására vonatkozó irányelveket.

A cc) alpontról

A 20. szabály (2) bekezdése egészen a 22. szabályig felülvizsgálatra kerül.

A 20. szabály (2) bekezdése a 22. szabály (2) bekezdésére módosul. A 20. szabály (3) bekezdése a 22. szabály (3) bekezdésére módosul.

Bevezetésre kerül az MEPC.350(78)-ra vonatkozó 23. szabály. Az MEPC.350(78) számú határozat meghatározza a meglévő hajó energiahatékonysági jellemzőjének meghatározására szolgáló számítási módszereket. Az irányelv szorosan az új hajók energiahatékonyságára vonatkozó jelenlegi irányelv koncepcióján alapul.

A 21. szabály lesz a 24. szabály. A 21. szabály (5) bekezdése a 24. szabály (5) bekezdésére módosul. A 24. szabály (5) bekezdésének szövege kiegészül az MEPC.1/Circ.850/Rev.3 jelű szöveggel. Az MEPC.1/Circ 850/Rev.3 körlevél átfogóan felülvizsgált irányelveket vezet be a hajók kedvezőtlen körülmények között való manőverezhetőségének fenntartásához szükséges minimális meghajtási teljesítmény meghatározásához. A körlevél felváltja az MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, amely feltérképezte a 2013. évi eredeti időközi irányelveket és azok 2014. októberi és 2015. évi módosításait. Az EEDI-követelmény értékelése során jelenleg figyelembe veendő irányelvekben – különösen a minimális teljesítmény meghatározása tekintetében – felülvizsgálták a tengerhajózási feltételeket és a második átfogó értékelési eljárást.

Bevezetésre kerül az MEPC.335(76)-ra vonatkozó 25. szabály. Az MEPC.335(76) határozat a légcsavartengelyre vagy a motorteljesítmény-megszorításokra vonatkozó olyan rendszerekkel foglalkozik, amelyek szükségesek lehetnek egy meglévő hajó energiahatékonysági jellemzőire vonatkozó követelmények teljesítéséhez. Az ilyen rendszerek általános feltételeit, a szükséges ellenőrző funkciókat és a különleges esetekben a teljesítmény aktiválásának kezelését ismertetik.

A 22. szabály lesz a 26. szabály. A 26. cikk szövege felülvizsgálatra kerül.

Az MEPC.346(78) a tengeri energiahatékonysági gazdálkodási terv (SEEMP) elkészítéséről szóló MEPC.282(70) korábbi határozat helyébe lép.

Az MEPC.347(78) a tengeri energiahatékonysági irányítási terv (SEEMP) III. részének felülvizsgálatára vonatkozó iránymutatásokra vonatkozik, amelyek segítik a közigazgatási szerveket a MARPOL VI. mellékletének 26.3.3. szabályában előírt ellenőrzések és szervezeti ellenőrzések elvégzésében.

Bevezetésre kerülnek a 28. szabály (1) bekezdésére, a 28. szabály (4) bekezdésére és a 28. szabály (6) bekezdésére vonatkozó szabályok.

A felvétel célja a szén-dioxid-intenzitás operatív mutatójának (KII) irányításáról szóló határozatok végrehajtása.

Az MEPC.352(78) számú határozat – az úgynevezett G1 irányelv – foglalkozik a meghatározási és számítási módszerekkel, hogy az egyes hajókra vonatkozó mutató értékét hogyan kell évente egyszer a működési adatok alapján kiszámítani.

Bizonyos alkalmazásokra vagy hajótípusokra vonatkozó korrekciós tényezők továbbra is alkalmazandók a tényleges számításra. E korrekciós tényezők alkalmazását az MEPC.338(76) sz. határozat – az úgynevezett G3 irányelv – már rögzítette.

Az MEPC.353(78) számú határozat – az úgynevezett G2 irányelv – határozza meg az egyes hajótípusokra vonatkozó referenciavonalakat. Ezt követően az egyes hajókat az elért szén-dioxid-intenzitási mutatóval osztályozzák, és azokat a referenciavonalhoz viszonyított helyzetükben értékelik. Ez az értékelés az MEPC.354(78) sz. határozat – az úgynevezett G4 irányelv – alapján történik.

A d) pontról

Az MEPC.306(73) határozat „a ballasztvíz-kezelésre és a ballasztvíz-kezelési tervek (G4) elkészítésére vonatkozó irányelvekről” szóló MEPC.127. irányelv hatályát kiterjeszti azzal a lehetőséggel, hogy a ballasztvíz-kezelési tervet vészhelyzeti intézkedésekkel egészíti ki.

A 3. pontról

Az a)-d) pontok módosításai nemzetközi szinten 2024. január 1-jén lépnek hatályba.

Az a) pontról

Az aa) alpontról

A GMDSS korszerűsítésére vonatkozó MSC.496.(105) határozat módosításaival kapcsolatban az MSC.505(105) számú határozat módosítja az 1989. évi MODU-szabályzatot.

A bb) alpontról

Az MSC.506(105) dokumentumban szereplő módosítások megegyeznek a 3. a) pontban foglaltakkal, de hivatkoznak a 2009. évi MODU-szabályzatra.

A b) pontról

Az aa) alpontról

A GMDSS korszerűsítésére vonatkozó MSC.496(105) határozat módosításaival kapcsolatban az MSC.502(105) határozat módosítja az 1983. évi SPS-szabályzatot.

A bb) alpontról

Az MSC.503(105) dokumentum módosításai megegyeznek a 3. c) pontban foglaltakkal, de hivatkoznak a 2008. évi SPS-szabályzatra.

A 2. cikkről (A tengeri felelőségekről szóló szövetségi törvény mellékletének módosítása)

Az 1. pontról

A módosítások aktualizálják a tengeri felelőségekről szóló szövetségi törvény mellékletét

A 2. pontról

A módosítások aktualizálják a tengeri felelőségekről szóló szövetségi törvény mellékletét

A 3. cikkről (A tengerészek képzéséről szóló rendelet módosítása)

Az 1. pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A 2. pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A 3. pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A 4. pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

Az 5. pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A 6. pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A 7. pontról

Az a) pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A b) pontról

Ez egy szerkesztési korrekció.

A 4. cikk (hatálybalépés)

Ez a rendelkezés szabályozza a rendelet hatálybalépését, és megfelel az Alaptörvény 82. cikke (2) bekezdése 2. pontjának. A (2) bekezdésben nem említett rendelkezések ezért a Szövetségi Közlönyben való közzétételt követő napon lépnek hatályba.

A (2) bekezdésben említett rendelkezések, amelyek az MSC.498(105) és az MSC.499(105) állásfoglalást tartalmazzák, az MSC.496(105) SOLAS-egyezmény módosításaira hivatkoznak. Az MSC.496(105) nemzeti hatályba lépése a még folyamatban lévő 30. SOLAS módosító rendelet, amely szintén 2024. január 1-jén lép hatályba.