

# Projeto de lei

## Ministério Federal dos Transportes e Infraestrutura Digital

### Vigésimo Segundo Decreto de Ajuste de Segurança do Navio

#### A. Problema e objetivo

O Vigésimo Segundo Decreto de Ajuste de Segurança do Navio altera os Anexos da Lei de Segurança Naval (SchSG) e a Lei Federal das Responsabilidades Marítimas (SeeAufgG), bem como o Regulamento sobre a Competência dos Navegadores no Transporte Marítimo (ver BV).

As alterações ao Anexo da SchSG transpõem para o direito nacional as obrigações internacionais da República Federal da Alemanha, no sentido de reforçar a segurança dos transportes marítimos e a proteção do meio marinho e estabelecer deveres individuais, conforme justificado.

No domínio da segurança dos navios, em especial, as resoluções adotadas pelo Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre a alteração de alguns códigos e orientações (IMSBC, CIG, HSC, MODU, SPS) associadas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS) são introduzidas no direito alemão. Entre outras coisas, o Código Internacional para o Transporte de Mercadorias a Granel por Mar (Código IMSBC) foi atualizado de modo a incluir novas definições, referências e requisitos para as cargas que possam ser objeto de separação dinâmica. As alterações ao Código Internacional para a Construção e o Equipamento de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Código IGC) dizem respeito à inclusão de portas estanques nos cálculos da estabilidade das fugas. As alterações ao Código Internacional para a Segurança dos Veículos de Alta Velocidade, de 1994 e 2000 (Código HSC 1994 e Código HSC 2000), que entram em vigor em 1 de janeiro de 2024, referem-se aos equipamentos e dispositivos de salvamento e às radiocomunicações, bem como à lista de equipamentos para o certificado de segurança para veículos de alta velocidade relativos à modernização do sistema mundial de rádio de emergência e segurança GMDSS. Esta modernização refere-se igualmente às alterações aos códigos MODU de 1989 e 2009 para a construção e o equipamento de plataformas móveis de perfuração offshore (Código MODU 1989 e Código MODU 2009) e ao Código de Segurança dos Navios Especiais de 1983 e 2008.

No domínio do ambiente, as resoluções da Comissão para a Proteção do Meio Marinho da OMI que alteram a Convenção MARPOL (Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição por Navios) e os Protocolos de 1978 e 1997 dessa Convenção, bem como a Convenção AFS de 2001 (Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Anti-Incrustantes Nocivos nos Navios) devem ser mencionados. A alteração à Convenção MARPOL acrescentou ao Anexo VI da Convenção as disposições relativas à introdução e aplicação de um indicador de eficiência energética para os navios existentes (EEXI) e de um indicador de intensidade de carbono (CII) operacional para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos navios.

Notificado nos termos da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

Além disso, o Anexo I da Convenção MARPOL introduziu uma proibição da utilização e do transporte para utilização como combustível de petróleo pesado nos navios nas águas do Ártico. A alteração da Convenção AFS adotou medidas uniformes a nível mundial para limitar a utilização do biocida cibutrina em sistemas anti-incrustantes.

A alteração do Anexo da SeeAufgG incorpora, nos pontos 1 e 2 do Anexo, as alterações às convenções introduzidas a nível nacional.

A alteração ao See-BV serve para corrigir erros editoriais.

## **B. Solução; benefícios**

Adoção de um Vigésimo segundo Decreto de Ajuste de Segurança do Navio com base no Artigo 15.º da SchSG e nas alíneas 15 e 9 da SeeAufgG.

Através do Decreto da 22.<sup>a</sup> da Portaria de Ajuste de Segurança do Navio, a Alemanha cumpre a sua obrigação de aplicar os requisitos internacionais da Organização Marítima Internacional (OMI).

## **C. Alternativas**

Não existem.

## **D. Despesas orçamentadas exclusivas de custos de conformidade**

Não existem.

## **E. Custos de conformidade**

### **E.1 Custos de conformidade para os cidadãos**

O Regulamento não cria um novo custo de conformidade para os cidadãos.

### **E.2 Custos de conformidade para as empresas**

Para as empresas, não há custos de conformidade que vão além das obrigações internacionais.

O projeto de regulamento aplica os compromissos internacionais 1:1. Portanto, não é estabelecida a aplicação do regulamento «one-in, one-out» para novas iniciativas regulatórias pelo Governo Federal.

### **E.3 Custos de conformidade para as autoridades**

As alterações aos instrumentos internacionais adotados pelo Comité de Segurança Marítima da OMI são clarificações, alterações ou aditamentos às obrigações existentes, que são tidas em conta nos procedimentos administrativos em vigor para a verificação da certificação.

Os encargos administrativos decorrentes da alteração da Convenção MARPOL, em conformidade com o Anexo VI, a fim de introduzir e aplicar um indicador de eficiência energética para os navios existentes (EEXI) e um indicador operacional de intensidade de

carbono (CII) para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos navios, são abrangidos pelas estruturas existentes do serviço de segurança dos navios. Ensaio de certificação pontuais para navios sujeitos ao EEXI e em conformidade com as transferências (e ensaios) de dados GISIS existentes para o sistema de recolha de dados do óleo combustível (DCS) para a transmissão de dados sobre a intensidade de carbono uma vez por ano para os navios em causa.

## **F. Outros custos**

Os excessos de custos que conduzem a um aumento não quantificável dos preços unitários não podem ser excluídos. No entanto, não são esperados efeitos diretos sobre os níveis de preços, em especial sobre os níveis de preços para o consumidor.

# **Projeto de lei Ministério Federal dos Transportes e Infraestrutura Digital**

## **Vigésimo segundo Decreto de Ajuste de Segurança do Navio**

**Em...**

O Ministério Federal dos Transportes e Infraestrutura Digital decretou com base:

— Artigo 15.º da Lei de Segurança dos Navios de 9 de setembro de 1998 (*Jornal Oficial Federal*. I, p. 2860), conforme alterado pelo Artigo 4.º da Lei de 14 de março de 2023 (*Jornal Oficial Federal*. 2023 I n.º 73),

— Artigo 15.º (5)(1) da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas, na versão publicada em 17 de junho de 2016 (*Jornal Oficial Federal*. I p. 1489), com a redação que lhe foi dada pelo Artigo 4.º (2), da Lei de 14 de março de 2023 (*Jornal Oficial Federal*. 2023 I n.º 73),

— Artigo 9.º (1)(5 e 7) da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas, na versão publicada em 17 de junho de 2016 (*Jornal Oficial Federal*. I p. 1489), com a redação que lhe foi dada pelo Artigo 4.º (2), da Lei de 14 de março de 2023 (*Jornal Oficial Federal*. 2023 I n.º 73), e

— Artigo 9.º, n.º 1, primeiro período, pontos 3, alíneas a) e c), também em conjugação com o n.º 2, terceiro período, da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas, na versão publicada em 17 de junho de 2016 (*Jornal Oficial Federal*. I, p. 1489), conforme alterada pelo Artigo 4.º, n.º 2, da Lei de 14 de março de 2023 (*Jornal Oficial Federal*. 2023 I n.º 73), de acordo com o Ministério Federal do Trabalho e dos Assuntos Sociais:

## **Artigo 1.º**

### **Alteração ao Anexo da lei relativa à segurança dos navios**

O Anexo da Lei da Segurança dos Navios de 9 de setembro de 1998 (*Jornal Oficial Federal*. I p. 2860), com a última redação que lhe foi dada pelo Artigo 4.º da Lei de 14 de março de 2023 (*Jornal Oficial Federal*. 2023 I n.º 73), é alterado do seguinte modo:

1. A Secção A é alterada do seguinte modo:

a) A Subsecção II é alterada do seguinte modo:

a%6) Na redação do ponto I.2/1 à Regra II-1/23-3, após «(VkBl. 2006 p. 520)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

b%6) Na redação do ponto I.6 à Regra 1-2, após «VkBl. 2020 p. 852)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.500(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

c%6) Na redação do ponto I.7 à Regra 11.º, após «(VkBl. 2022 p. 246)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de outubro de 2021 (MSC.492(104))  
Adotada em 8 de outubro de 2021  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

d%6) O ponto I.10 é alterado do seguinte modo:

a%7%7) Na redação do ponto I.10 a), após «(VkBl. 2020 p. 21)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.498(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p.2023 p. #)».

b%7%7) Na redação do ponto I.10, alínea b), após «(VkBl. 2020 p. 23)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.499(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

e%6) Na redação do ponto I.12 à Regra 12.º, após «(VkBl. 2006 p. 520)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.188(79)/Rev.1)  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

b) A Subsecção II é alterada do seguinte modo:

Após o ponto II.0.36, é inserido o seguinte ponto II.0.37:

«II.0.37. Alterações de junho de 2021 [Resoluções MEPC.328(76), MEPC.329(76), MEPC.330(76)]  
Adotada em 17 de junho de 2021  
(Jornal Oficial Federal 2023 II n.º #)».

c) Na redação da subsecção VI, após a entrada «(Jornal Oficial Federal. 2018 II p. 514)», são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de maio de 2021 (MSC.486(103))  
Adotada em 13 de maio de 2021  
(Jornal Oficial Federal 2023 II N.º 83)».

d) Na redação da Secção VIII, após a entrada «(Jornal Oficial Federal. 2008 II p. 520)», são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2021 (MEPC.331(76))  
Adotada em 17 de junho de 2021  
(Jornal Oficial Federal 2023 II n.º #)».

2. A Secção C é alterada do seguinte modo:

a) No ponto II.1, após a entrada «No apêndice I:» são inseridos os seguintes termos:

«Na Regra 3(7) e na Regra 9(2):

Diretivas relativas à isenção de batelões não tripulados (UNSP) de determinados requisitos de inspeção e certificação ao abrigo da Convenção MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.892)  
Adotadas em 17 de junho de 2021  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 594)».

- b) No ponto II.3, após a entrada «No apêndice I:» são inseridos os seguintes termos:

«No n.º 2 da Regra 3.º e no n.º 2 da Regra 7.º:

Diretivas relativas à isenção de batelões não tripulados (UNSP) de determinados requisitos de inspeção e certificação ao abrigo da Convenção MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.892)

Adotadas em 17 de junho de 2021

(Jornal dos Transportes (VkBİ). 2022, p. 594)».

- c) O ponto II.5 é alterado do seguinte modo:

a%6) Após a entrada «No Apêndice VI» os termos

«Diretivas relativas aos sistemas de purificação dos gases de escape 2015 (Resolução MEPC.259.(68), corrigida por MEPC.68/21/Add.1/Corr.2) Aprovada em 15 de maio de 2015 (Jornal dos Transportes (VkBİ.) 2019 p. 120)»

passam a ter a seguinte redação:

«Na Regra 3(4):

Diretivas relativas à isenção de batelões não tripulados (UNSP) de determinados requisitos de inspeção e certificação ao abrigo da Convenção MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.892)

Adotadas em 17 de junho de 2021

(Jornal dos Transportes (VkBİ). 2022, p. 594)

Sobre a Regra 4:

Diretivas relativas aos sistemas de purificação dos gases de escape 2015 (Resolução MEPC.259(68), corrigida por MEPC.68/21/Add.1/Corr.2)

Adotadas em 15 de maio de 2015

(Jornal dos Transportes (VkBİ). 2019, p. 120)

2021 Diretivas relativas aos sistemas de purificação dos gases de escape (Resolução MEPC.340(77))

Adotadas em 26 de novembro de 2021

(Jornal dos Transportes (VkBİ). 2023 p. 194)».

- b%6) Na redação da Regra 5(4), após a entrada (VkBİ. 2020 p. 690)» são inseridos os seguintes termos:

«2022 Diretivas relativas às visitas no que diz respeito à classificação de eficiência energética alcançada para os navios existentes (EEXI) e à emissão de certificados sobre os mesmos (Resolução MEPC.351(78))

Adotadas em 24 de junho de 2022

(Jornal dos Transportes (VkBİ). 2022 p. 902)».

- c%6) As Regras 20(2) a 22 tem a seguinte redação:

«Na Regra 22(2):

2012 Diretivas sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos (Resolução MEPC.212(63))

Adotadas em 2 de março de 2012

(Jornal dos Transportes (VkBİ). 2013, p. 128)

- Alterações às diretivas de 2012 sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos (Resolução MEPC.224(64))

Adotadas em 5 de outubro de 2012

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2014, p. 638)

2014 Diretivas sobre o método de cálculo do indicador de eficiência energética para navios novos (Resolução MEPC.245(66))

Adotadas em 4 de abril de 2014

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2018, p. 771)

- Alterações às diretivas de 2014 sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos (Resolução MEPC.245(66))

Resolução MEPC. 263(68))

Adotadas em 15 de maio de 2015

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2018, p. 791)

- Alterações às diretivas de 2014 relativas ao método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para os navios novos (Resolução MEPC.245(66), com a redação que lhe foi dada pela Resolução MEPC.263(68)) (Resolução MEPC.281(70), tal como corrigida por MEPC.70/18/Corr. 1)

Adotadas em 28 de outubro de 2016

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2018, p. 792)

2018 Diretivas sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos

(Resolução MEPC.308(73), corrigida por MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Adotadas em 26 de outubro de 2018

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2020 p. 663; 2021, p. 186)

- Alterações às diretivas de 2018 sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos

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

Adotadas em 17 de maio de 2019

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2020, p. 692)

- Alterações às diretivas de 2018 sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos

Resolução MEPC.332(76)

Adotadas em 17 de junho de 2021

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 285)

Diretiva preliminar para o cálculo do coeficiente de redução da velocidade do navio em condições marítimas representativas  $f_w$  para aplicação experimental

(MEPC.1/Circular 796)

Datado de 12 de outubro de 2012

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2021, p. 114)

Orientações de 2013 sobre o tratamento de tecnologias inovadoras de eficiência energética no cálculo e verificação da EEDI alcançada

(MEPC.1/Circular 815)

Datado de 17 de junho de 2013

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2021, p. 125)

Sobre a Regra 22(3):

2018 Diretivas relativas ao método de cálculo do Índice de Design de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos (Resolução MEPC.308(73), corrigida pelo MEPC 73/19/Add.1/Corr.1)

Adotadas em 26 de outubro de 2018

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2020 p. 663, Jornal dos Transportes (VkBl). 2021, p. 186)

- Alterações às diretivas de 2018 sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos (Resolução MEPC.308(73))

(MEPC.322(74))

Adotadas em 17 de maio de 2019

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2020, p. 692)

- Alterações às diretivas de 2018 sobre o método de cálculo do Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) para navios novos (Resolução MEPC.332(76))

Adotadas em 17 de junho de 2021

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 285)

Sobre a Regra 23:

2022 Diretivas sobre o método de cálculo do indicador de eficiência energética dos navios existentes (Resolução MEPC.350(78))

Adotadas em 24 de junho de 2022

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 896)

Sobre a Regra 24:

a) Diretivas relativas ao cálculo das linhas de referência a utilizar em conjugação com o Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI)

(Resolução MEPC.215(63), corrigida por MEPC 63/23/Add.1/Corr.1)

Adotadas em 2 de março de 2012

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2013 p. 325; 2020, p. 853)

b) 2013 Diretivas para o cálculo das linhas de referência a utilizar em conjugação com o Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI)

(Resolução MEPC.231(65))

Adotadas em 17 de maio de 2013

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2018, p. 889)

c) 2013 Diretivas para o cálculo das linhas de referência a utilizar em conjugação com o Índice de Conceção de Eficiência Energética (EEDI) em navios de passageiros de propulsão não convencional utilizados em cruzeiros

Resolução MEPC.233(65)

Adotadas em 17 de maio de 2013

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2015, p. 182)

Sobre a Regra 24(5):

2013 Diretivas provisórias para a fixação da potência propulsora mínima necessária para manter a manobrabilidade dos navios em condições desfavoráveis

(Resolução MEPC.232(65))

Adotadas em 17 de maio de 2013

(Jornal dos Transportes (VkBl). 2015, p. 248)

- Alteração de outubro de 2014

MEPC.255(67))



Adotada em 17 de outubro de 2014  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2018, p. 198)  
- Alteração de maio de 2015 (MEPC.262(68))  
Adotada em 15 de maio de 2015  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2018, p. 199)

Diretivas relativas à fixação da potência propulsora mínima necessária para manter a manobrabilidade dos navios em condições desfavoráveis (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)  
Adotadas em 17 de junho de 2021  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 715)

Sobre a Regra 25:

2021 Diretivas relativas ao sistema de regulação da potência do eixo/motor para cumprir os requisitos EEXI e à utilização de uma reserva de energia (Resolução MEPC.335(76))  
Adotadas em 17 de junho de 2021  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 643)

Sobre a Regra 26:

2022 Diretivas para a preparação de um Plano de Gestão do Desempenho Energético Marítimo (SEEMP) (Resolução MEPC.346(78))  
Adotadas em 24 de junho de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 857)

Diretivas para a revisão da gestão da auditoria das sociedades da parte III do Plano de Gestão do Desempenho Energético Marítimo (SEEMP) (Resolução MEPC.347(78))  
Adotadas em 24 de junho de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 881)

Sobre a Regra 28(1):

2022 Diretivas sobre Indicadores de intensidade de carbono operacional e métodos de cálculo (Diretivas KII, G1) (Resolução MEPC.352(78))  
Adotadas em 24 de junho de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 909)

Sobre a Regra 28(4):

2022 Diretivas sobre as linhas de referência para aplicação aos Indicadores de intensidade de carbono operacional (diretivas relativas sobre KII — linhas de referência, G2) (Resolução MEPC.353(78))  
Adotadas em 24 de junho de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 911)

2021 Diretivas relativas aos fatores de redução da intensidade de carbono operacional (Diretivas relativas aos fatores de redução KII, G3) (Resolução MEPC.338(76))  
Adotadas em 17 de junho de 2021  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 605)

Regra 28(6):

2022 Diretivas sobre a classe de navios de intensidade de carbono operacional (Diretivas da classe KII, G4) (Resolução MEPC.354(78)) Adotadas em 24 de junho de 2022 (Jornal dos Transportes (VkBl). 2022, p. 913)

2022 Diretivas preliminares relativas aos fatores de correção e aos ajustes de viagem para o cálculo de KII (diretivas KII, G5) (Resolução MEPC.355(78)) Adotadas em 24 de junho de 2022 (Jornal dos Transportes (VkBl). 2022 p. 917)“.

- d) No Ponto VI.2, na redação da Regra B-1, após a entrada «(VkBl. 2010 p. 188)» são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de outubro de 2018 (MEPC.306(73))  
Adotada em 26 de outubro de 2018  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2020, p. 364)».

3. A Secção E é alterada do seguinte modo:

- a) O ponto 2 é alterado do seguinte modo:

- a%6) Na redação do item a), após «(VkBl. 2015 p. 472)», são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.505(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

- b%6) Na redação do item b), após «(VkBl. 2018 p. 193)», são inseridos os seguintes termos:

«- Alterações de 2022 (MSC.506(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

- b) O ponto 4 é alterado do seguinte modo:

- a%6) Na redação do item a), após «(VkBl. 2009 p. 272)», são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.502(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

- b%6) Na redação do item b), após «(VkBl. 2020 p. 48)», são inseridos os seguintes termos:

«- Alteração de 2022 (MSC.503(105))  
Adotada em 28 de abril de 2022  
(Jornal dos Transportes (VkBl). 2023 p. #)».

## **Artigo 2.º**

### **Alteração ao anexo da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas**

O Anexo da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas, com a redação que lhe foi dada pela publicação de 17 de junho de 2016 (*Jornal Oficial Federal I*, p. 1489), com a

última redação que lhe foi dada pelo Artigo 2.º da Lei de 14 de março de 2023 (*Jornal Oficial Federal I* 2023 n.º 73), é alterado do seguinte modo:

4. No ponto 1, a entrada «(*Jornal Oficial Federal*. 2008 II p. 520, 522)» é substituído pela entrada «(*Jornal Oficial Federal*. 2023 II no. #)».
5. No ponto 2, a sequência de palavras «resolução MEPC.324(75) de 20 de novembro de 2020 (*Jornal Oficial Federal*. 2022 II p. 155)» é substituída pela sequência de palavras «resoluções MEPC.328(76), MEPC.329(76) e MEPC.330(76) de 17 de junho de 2021 (*Jornal Oficial Federal*. 2023 IINo. #)».

### Artigo 3.º

#### Alteração do Regulamento sobre a Qualificação dos Navegadores

O Regulamento sobre a Qualificação dos Navegadores, de 8 de maio de 2014 (*Jornal Oficial Federal I*, p. 460), com a última redação que lhe foi dada pelo Artigo 1.º da Portaria de 28 de julho de 2021 (*Jornal Oficial Federal I*, p. 3236), é alterado do seguinte modo:

6. No Artigo 6(2), número 5, o ponto no final é substituído por uma vírgula.
7. No Artigo 9(2), a entrada «(ABI. 2001 C 50, p. 1 ff)» é substituída pela entrada «(ABI. C 2002 50, p. 1 ff)».
8. No Artigo 39(1), na segunda frase, a letra «c» é substituída pela letra «d».
9. No Artigo 45(3), a palavra «SSB» é substituída pela palavra «SBB».
10. No Artigo 48(1), na primeira frase, as palavras «SRT no navio» são substituídas pelas palavras «no navio SRT».
11. No Apêndice 1 ao Artigo 2, a redação para 1, após as palavras «NWO 500 Unidade costeira da guarda náutica BRZ 500», são inseridos os seguintes termos:  
«NK 500 Viagem costeira do Capitão BRZ 500».
12. O Anexo 6a é alterado do seguinte modo:
  - a) No título «Metalurgia num workshop de formação ou num centro de formação interempresarial», no ponto 11.2, a palavra «componente» é substituída pela palavra «componentes».
  - b) No título «Produção elétrica num workshop de formação ou centro de formação interempresarial» em 4.2, a vírgula é suprimida após os termos «Instrumentos de medição por tipo».

## **Artigo 4.º**

### **Entrada em vigor**

(2) O presente regulamento entra em vigor, sem prejuízo do disposto no n.º 2, no dia seguinte ao da sua publicação.

(3) Artigo 1.º, n.º 1(a) letra dupla dd e Artigo 1.º, n.º 3, entram em vigor em 1 de janeiro de 2024.

## **Notas explicativas**

### **A. Aspectos gerais**

#### **I. Definição dos objetivos e necessidade das disposições**

A Vigésima segunda Portaria de Ajuste de Segurança do Navio altera o anexo da Lei da Segurança dos Navios (SchSG) e o anexo da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas (SeeAufgG), bem como o Regulamento sobre a Competência dos Navegadores no Transporte Marítimo (ver BV).

As alterações ao anexo da SchSG transpõem as obrigações internacionais da República Federal da Alemanha para o direito nacional, a fim de continuar a desenvolver a segurança do transporte marítimo e a proteção do meio marinho e de estabelecer obrigações individuais, conforme justificado.

O presente regulamento tem por objetivo atualizar e adaptar a legislação pertinente no que diz respeito à transposição nacional das alterações às convenções e códigos da Organização Marítima Internacional (OMI) central relativas à segurança dos navios, às regulamentações técnicas e às normas adotadas pela OMI, bem como às interpretações uniformes das regras de concepção.

Apenas são feitas correções editoriais no Regulamento sobre a Qualificação dos Navegadores (ver BV).

#### **II. Conteúdo essencial do projeto**

O Artigo 1.º deste projeto de regulamento altera o anexo da SchSG para a transferência da legislação internacional em matéria de segurança e ambiente para o direito alemão.

No domínio da segurança dos navios, em especial, as resoluções adotadas pelo Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre a alteração de alguns códigos e diretivas (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) associadas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS) são introduzidas no direito alemão. Entre outras coisas, o Código Internacional para o Transporte de Mercadorias a Granel por Mar (Código IMSBC) foi atualizado de modo a incluir novas definições, referências e requisitos para as cargas que possam ser objeto de separação dinâmica. As alterações ao Código Internacional para a Construção e o Equipamento de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Código IGC) dizem respeito à inclusão de portas estanques nos cálculos da estabilidade das fugas. As alterações ao Código Internacional para a Segurança dos Veículos de Alta Velocidade, de 1994 e 2000 (Código HSC 1994 e Código HSC 2000), que entram em vigor em 1 de janeiro de 2024, referem-se aos equipamentos e dispositivos de salvamento e às radiocomunicações, bem como à lista de equipamentos para o certificado de segurança para veículos de alta velocidade relativos à modernização do sistema mundial de rádio de emergência e segurança GMDSS. Esta modernização refere-se igualmente às alterações aos códigos MODU de 1989 e 2009 para a construção e o equipamento de plataformas móveis de perfuração offshore (Código MODU 1989 e Código MODU 2009) e ao Código de Segurança dos Navios Especiais de 1983 e 2008.

No domínio do ambiente, devem igualmente ser mencionadas as resoluções da Comissão para a Proteção do Meio Marinho da OMI, que alterou a Convenção MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973).

A alteração à Convenção MARPOL acrescentou ao anexo VI da Convenção as disposições relativas à introdução e aplicação de um indicador de eficiência energética para os navios existentes (EEXI) e de um indicador de intensidade de carbono (CII) operacional para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos navios.

Além disso, o anexo I da Convenção MARPOL introduziu uma proibição da utilização e do transporte para utilização como combustível de petróleo pesado nos navios nas águas do Ártico. A alteração da Convenção AFS adotou medidas uniformes a nível mundial para limitar a utilização do biocida cibutrina em sistemas anti-incrustantes.

O Artigo 2.º altera e atualiza o Anexo da SeeAufgG.

O Artigo 3.º apenas faz correções editoriais à See-BV.

O Artigo 4.º prevê a entrada em vigor do regulamento.

### **III. Alternativas**

Não existem.

As tarefas alteradas e recentemente introduzidas baseiam-se nas obrigações da Alemanha ao abrigo do direito internacional.

### **IV. Compatibilidade com o direito da União Europeia e com acordos de direito internacional**

O regulamento é compatível com o direito da União Europeia e com os tratados internacionais celebrados pela República Federal, em especial com a Convenção das Nações Unidas de 1982 sobre o Direito Marítimo.

### **V. Consequências da legislação**

#### **1. Simplificação jurídica e administrativa**

As simplificações jurídicas e administrativas não são alcançadas pelo regulamento.

#### **2. Aspetos de sustentabilidade**

A iniciativa regulatória tem um impacto no Objetivo 8 (Trabalho Digno e Crescimento Económico) dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), ao garantir o funcionamento seguro e de última geração dos navios. Os navegadores têm uma profissão que muitas vezes exercem sob condições exigentes. A segurança destes é, portanto, de grande importância e, por conseguinte, as regras do regulamento também servem para a proteção dos trabalhadores a bordo. O regulamento também contribui para atingir a meta 14.1 do ODS 14 (Proteger a Vida Marinha) para prevenir ou reduzir significativamente todos os tipos de poluição marítima, em particular proveniente de atividades terrestres, incluindo lixo marinho e poluição por nutrientes até 2025. Por último, a iniciativa reguladora também respeita os princípios do desenvolvimento sustentável. Isto significa preservar os recursos naturais e evitar ameaças e riscos inaceitáveis para a saúde humana e a natureza. O supramencionado é concretizado pelo regulamento transpondo para o direito nacional obrigações internacionais para o desenvolvimento da segurança marítima e da proteção do ambiente marinho através das alterações ao anexo da SchSG e estabelecendo obrigações individuais conforme justificado.

### **3. Despesas orçamentadas exclusivas de custos de conformidade**

Não existem.

### **4. Custos de conformidade**

Não existe qualquer obrigação compensatória devida ao cumprimento das obrigações internacionais.

#### **4.1 Custos de conformidade para os cidadãos**

O regulamento não cria um novo custo de conformidade para os cidadãos.

#### **4.2 Custos de conformidade para a economia**

As novas regras destinadas a melhorar a segurança dos navios e a proteção do meio marinho podem implicar custos adicionais para os proprietários e as empresas, em especial as médias empresas que exploram navios de mar, em novas construções e retromontagens; no entanto, estes são anticoncorrenciais, uma vez que os progressos devidos às suas obrigações internacionais também devem ser cumpridos para os navios de mar que arvoram uma bandeira estrangeira. Sem o cumprimento das normas estabelecidas pela OMI em todo o mundo, os navios não podem fazer escala em portos estrangeiros ou arriscam a detenção sob controlo do estado do porto. Com base nestes requisitos, os armadores devem cumprir diretamente as normas internacionais. Estas normas internacionais para os armadores e outros utilizadores da norma constituem a base das normas nacionais de aplicação.

Além disso, não há custos de conformidade para as empresas que vão além das obrigações internacionais.

O projeto de regulamento aplica as regras internacionais 1:1. Portanto, não é estabelecida a aplicação do regulamento «one-in, one-out» para novas iniciativas regulatórias pelo Governo Federal.

#### **4.3 Custos de conformidade para as autoridades**

As alterações aos instrumentos internacionais adotados pelo Comité de Segurança Marítima da OMI são clarificações, alterações ou aditamentos às obrigações existentes, que são tidas em conta nos procedimentos administrativos em vigor para a verificação da certificação.

Os encargos administrativos decorrentes da alteração da Convenção MARPOL, em conformidade com o anexo VI, a fim de introduzir e aplicar um indicador de eficiência energética para os navios existentes (EEXI) e um indicador operacional de intensidade de carbono (CII) para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos navios, são abrangidos pelas estruturas existentes do serviço de segurança dos navios. Ensaios de certificação pontuais para navios sujeitos ao EEXI e em conformidade com as transferências (e ensaios) de dados GISIS existentes para o sistema de recolha de dados do fuelóleo (DCS) para a transmissão de dados sobre a intensidade de carbono uma vez por ano para os navios em causa.

### **5. Outros custos**

Os excessos de custos que conduzem a um aumento não quantificável dos preços unitários não podem ser excluídos. Não são de esperar efeitos diretos sobre os níveis de preços, em especial sobre os níveis de preços no consumidor.

## **6. Outras consequências da legislação**

Não são esperados outros efeitos do regulamento. Em especial, não é de esperar qualquer impacto na situação específica da vida das mulheres e dos homens, uma vez que os regulamentos do regulamento não dizem respeito a situações que possam influenciar esta situação.

### **VI. Limite de tempo; avaliação**

A possibilidade de um prazo para os regulamentos previstos foi analisada, mas deve ser negada na medida em que os prazos não estejam incluídos no texto dos regulamentos. As alterações que servem a transposição indefinidamente do direito internacional e europeu e, na medida em que se trata de um direito puramente nacional, são constantemente necessárias para o exercício de funções pela administração federal, não devendo ser limitadas no tempo.

O regulamento não exige a aprovação do Bundesrat.

### **B. Parte específica**

No que diz respeito às alterações individuais:

**No que diz respeito ao Artigo 1.º (alteração da lei relativa à segurança dos navios):**

**No ponto 1**

**Na letra a**

**Na letra dupla aa**

Na sequência da adoção da nova regra SOLAS II-1/25-1 relativa à instalação de detetores de nível de água em navios de carga com vários porões (exceto navios graneleiros e navios-cisterna) através da Resolução MSC.482(103), as normas de desempenho aplicáveis aos detetores de nível de água são alteradas em conformidade. Estes estão incluídos na Resolução MSC.188(79)/Rev.1.

**Na letra dupla bb**

A alteração acrescenta a resolução do MSC.500(105) ao anexo A da SchSG.

As alterações dizem respeito a uma atualização do Código Internacional para o Transporte de Mercadorias a Granel por Mar (Código IMSBC), a fim de incluir novas definições, referências e requisitos para as cargas que possam ser objeto de separação dinâmica. A Secção 7 é alterada para cobrir os encargos que podem ser liquefeitos ou sujeitos a separação dinâmica. A secção tem como objetivo chamar a atenção para os riscos associados à liquefação ou separação dinâmica e as precauções para minimizar o risco. Outras alterações de código do IMSBC referem-se a atualizações de páginas de folhas individuais e à adição de novas páginas de folhas de tecido individuais. Prevê-se que as alterações entrem em vigor internacionalmente em 1 de dezembro de 2023, mas poderão ser aplicadas a título voluntário pelas administrações a partir de 1 de janeiro de 2023.



### **Na letra dupla cc**

A Resolução MSC.492(104) contém alterações ao Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Código IGC) no capítulo 2 (sobrevivência dos navios e localização dos tanques de carga) no que diz respeito à inclusão de portas impermeáveis nos cálculos da estabilidade de fugas, a fim de harmonizar com os requisitos SOLAS.

### **Na letra dupla dd**

### **Na letra tripla aaa**

A alteração acrescenta a Resolução MSC.498(105) ao Anexo A da Lei da Segurança Marítima. No contexto das alterações à Resolução MSC.496(105), a Resolução MSC.498(105), os Capítulos 8 e 14 do Código HSC de 1994 são alterados. Estas incluem um texto de substituição completo do Capítulo 14 do Código HSC e um adiamento das disposições relativas ao equipamento de comunicação para equipamento de salvamento do Capítulo 8 para o Capítulo 14. Estas alterações dizem respeito ao equipamento e disposições de salvamento e às radiocomunicações, bem como ao inventário do equipamento para o certificado de segurança dos veículos de alta velocidade relativo à modernização do GMDSS. Estas alterações entram em vigor em 1 de janeiro de 2024. A entrada em vigor nacional das alterações SOLAS constantes da Resolução MSC.496(105) é realizada num processo legislativo paralelo relativo à 30.<sup>a</sup> regra de alteração da Convenção SOLAS.

### **Na letra tripla bbb**

As alterações ao MSC.499(105) são as mesmas que no ponto 1, alínea a), letra dupla dd letra tripla aaa, mas referem-se ao código HSC 2000. Estas alterações entram igualmente em vigor em 1 de janeiro de 2024.

### **Na letra dupla ee**

Ver ponto 1, alínea a), letra dupla aa.

### **Na letra b**

A Resolução MEPC.328(76) contém alterações ao Anexo VI (Regulamentos relativos à Prevenção da Poluição Atmosférica por Navios) da Convenção MARPOL. Além disso, o Anexo VI da Convenção MARPOL é revisto.

A presente revisão tem em conta todas as alterações ao Anexo VI da Convenção MARPOL adotadas e aplicadas desde 10 de outubro de 2008.

Complementa igualmente as regras relativas à introdução e aplicação de um indicador de eficiência energética para os navios existentes (EEXI) e de um indicador de intensidade de carbono (CII) operacional para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos navios.

Os batelões não tripulados (batelões UNSP) sem acionamento próprio podem, no futuro, ficar isentos de determinados requisitos de inspeção e certificação, em conformidade com o anexo VI da MARPOL. Será introduzido um novo certificado de isenção para estes batelões UNSP.

A Resolução MEPC.329(76) contém alterações ao Anexo I (Regulamentos relativos à prevenção da poluição por hidrocarbonetos) da Convenção MARPOL. No futuro, aplicar-se-á uma proibição fundamental da utilização e transporte de petróleo pesado para fins de combustível nos navios nas águas do Ártico.

A Resolução MEPC.330(76) contém igualmente alterações ao Anexo I (Regras relativas à prevenção da poluição por hidrocarbonetos) e alterações ao Anexo IV (Regulamentos relativos à prevenção da poluição por águas residuais marinhas) da Convenção MARPOL.

Os batelões não tripulados (em batelões UNSP) sem acionamento próprio podem, por conseguinte, ficar isentas de determinados requisitos de inspeção e certificação, em conformidade com os anexos I e IV da MARPOL. Será introduzido um novo certificado de isenção para estes batelões UNSP.

#### **Na letra c**

A Resolução MSC.486(103) contém alterações às Convenções Internacionais sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Navegadores (Convenção STCW).

O MSC.486(103) incorpora uma nova definição de «alta tensão» na Regra I/1 da Convenção STCW. A alteração entrou em vigor internacionalmente em 1 de janeiro de 2023.

#### **Na letra d**

As alterações à Convenção AFS adotadas pela Resolução MEPC.331(76) adotaram medidas para restringir a utilização de cibutrina em sistemas anti-incrustantes e adaptaram-se em conformidade ao modelo de certificado internacional relativo a um sistema anti-incrustante. A partir de 1 de janeiro de 2023, os sistemas anti-incrustantes instalados recentemente em navios não podem conter cibutrina. No caso de navios em que tenha sido aplicado um sistema anti-incrustante contendo cibutrina antes dessa data, é necessário remover o sistema anti-incrustante, ou deve ser aplicada uma camada superior que atue como barreira para impedir que esta substância escape do sistema anti-incrustante subjacente que deixou de estar em conformidade com os regulamentos, o mais tardar 60 meses após a última aplicação.

O mais tardar 24 meses após a entrada em vigor das alterações à Convenção AFS adotadas pela presente resolução, o certificado internacional alterado relativo a um sistema anti-incrustante deve ser mantido a bordo em todos os navios cujo sistema anti-incrustante existente contenha cibutrina.

#### **No ponto 2**

##### **Na letra a**

A circular MEPC.1/Circ.892 estabelece as diretivas relativas à isenção de batelões não tripulados (UNSP) de determinados requisitos de inspeção e certificação ao abrigo da Convenção MARPOL. As diretrizes descrevem as condições técnicas para a possibilidade de isenção dos batelões UNSP previstos nos Apêndices I, IV e VI da MARPOL e descrevem o procedimento para demonstrar o cumprimento das condições, a verificação e a emissão do certificado de isenção. As diretivas devem ser utilizadas na análise das isenções, incluindo a Secção C do Anexo SchSG.

##### **Na letra b**

Ver ponto 2, alínea a).

## **Na letra c**

### **Na letra dupla aa**

As diretivas de 2015 relativas aos sistemas de purificação dos gases de escape (resolução MEPC.259(68), tal como corrigida por MEPC.68/21/Add.1/Corr.2), são substituídas pela Resolução MEPC.340(77) para sistemas de depuração dos gases de escape recentemente instalados, atualizando assim ambas as diretivas no Anexo da Secção «Sobre a Regra 4». (Ver ponto 2, alínea c), letra dupla cc).

Além disso, há que remeter para a fundamentação do n.º 2, alíneas a) e c), da letra dupla aa.

### **Na letra dupla bb**

A Resolução MEPC.351(78) estabelece as diretivas relativas à inspeção e emissão de certificados relativos ao valor de eficiência energética de uma embarcação existente.

### **Na letra dupla cc**

As Regras 20(2) a 22 estão revistas.

A Regra 20(2), passa a Regra 22(2). A Regra 20(3), passa a Regra 22(3).

É introduzida a Regra 23 relativa ao MEPC.350(78). A Resolução MEPC.350(78) estabelece os métodos de cálculo para determinar a característica de eficiência energética de um navio existente. A diretiva baseia-se estreitamente no conceito da atual diretiva relativa à eficiência energética característica dos navios novos.

A Regra 21 passa a Regra 24. A Regra 21(5), passa a Regra 24(5). MEPC.1/Circ.850/Rev.3 é aditada ao texto da Regra 24(5). A circular MEPC.1/Circ 850/Rev.3 introduz as diretivas exhaustivamente revistas para determinar a potência propulsora mínima necessária para manter a manobrabilidade dos navios em condições adversas estão incluídas no anexo C. A circular substitui MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, que mapeou as diretivas provisórias originais de 2013 e as respetivas alterações de outubro de 2014 e 2015 em versões consolidadas. Nas diretivas a ter em conta no contexto da avaliação do requisito EEDI, as condições de mar e o segundo procedimento de avaliação global para a determinação do desempenho mínimo, em particular, foram revistos.

É introduzida a Regra 25 relativa ao MEPC.335(76). A Resolução MEPC.335(76) trata de sistemas para o veio de hélice ou restrições de potência do motor que possam ser necessários para cumprir os requisitos de eficiência energética característicos de um navio existente. Descrevem-se as condições gerais desses sistemas, as funções de monitorização necessárias e o manuseamento da ativação da potência em casos especiais.

A Regra 22 passa a Regra 26. A redação da Regra 26 é revista.

MEPC.346(78) substitui a anterior resolução MEPC.282(70) sobre a preparação de um plano de gestão da eficiência energética marítima (SEEMP).

O MEPC.347(78) diz respeito a orientações para a revisão da parte III do Plano de Gestão da Eficiência Energética Marítima (SEEMP) para assistir as administrações na realização das auditorias e auditorias empresariais exigidas pelo Regulamento 26.3.3 do Anexo VI da MARPOL.

São introduzidos as regras relativas à Regra 28(4) e Regra 28(6) relativas à Regra 28(1)

A inclusão destina-se a implementar as resoluções sobre a gestão do Indicador de Intensidade de Carbono Operacional (KII).

A Resolução MEPC.352(78), a chamada Diretiva G1, trata dos métodos de determinação e cálculo da forma como o valor do indicador para cada navio deve ser calculado uma vez por ano com base em dados operacionais.

Alguns fatores de correção para determinadas aplicações ou tipos de navios continuam a aplicar-se ao cálculo real. A aplicação destes fatores de correção já foi consagrada na Resolução MEPC.338(76), a chamada Diretiva G3.

A Resolução MEPC.353(78), a chamada Diretiva G2, define as respetivas linhas de referência para cada tipo de navio. Depois disso, os navios individuais são classificados com o indicador de intensidade de carbono operacional atingido e são avaliados na sua posição em relação à linha de referência. Esta avaliação é efetuada com base na Resolução MEPC.354(78), a chamada Diretiva G4.

#### **Na letra d**

A Resolução MEPC.306(73) alarga a Diretiva MEPC.127(53) «Diretivas relativas ao tratamento de águas de lastro e à preparação de planos de tratamento de águas de lastro (G4)» através da possibilidade de completar o plano de tratamento de águas de lastro com medidas de emergência

#### **No ponto 3**

As alterações às alíneas a) a d) entram em vigor internacionalmente em 1 de janeiro de 2024.

#### **Na letra a**

##### **Na letra dupla aa**

No âmbito das alterações às Resoluções MSC.496(105) relativas à modernização do GMDSS, a Resolução MSC.505(105) altera o Código MODU de 1989.

##### **Na letra dupla bb**

As alterações ao MSC.506(105) são idênticas às do ponto 3, alínea a), mas referem-se ao código MODU de 2009.

#### **Na letra b**

##### **Na letra dupla aa**

No âmbito das alterações à Resolução MSC.496(105) relativa à modernização do GMDSS, a Resolução MSC.502(105) altera o Código SPS de 1983.

##### **Na letra dupla bb**

As alterações ao MSC.503(105) são idênticas às do ponto 3, alínea c), mas referem-se ao código RPU de 2008.

## **Sobre o Artigo 2.º (Alteração ao anexo da Lei Federal das Responsabilidades Marítimas)**

### **No ponto 1**

As alterações atualizam o anexo da Lei Federal sobre Responsabilidades Marítimas

### **No ponto 2**

As alterações atualizam o anexo da Lei Federal sobre Responsabilidades Marítimas

## **No Artigo 3.º (Alteração ao Regulamento sobre a Qualificação dos Navegadores)**

### **No ponto 1**

Trata-se de uma correção editorial.

### **No ponto 2**

Trata-se de uma correção editorial.

### **No ponto 3**

Trata-se de uma correção editorial.

### **No ponto 4**

Trata-se de uma correção editorial.

### **No ponto 5**

Trata-se de uma correção editorial.

### **No ponto 6**

Trata-se de uma correção editorial.

### **No ponto 7**

#### **Na letra a**

Trata-se de uma correção editorial.

#### **Na letra b**

Trata-se de uma correção editorial.

## **No Artigo 4.º (entrada em vigor)**

Esta disposição regula a entrada em vigor da Portaria e corresponde ao Artigo 82.º, n.º 2, ponto 2, da Lei Fundamental. Por conseguinte, as disposições não referidas no n.º 2 entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial Federal.

As disposições referidas no n.º 2, que contêm as resoluções MSC.498(105) e MSC.499(105), referem-se às alterações SOLAS à MSC.496(105). A entrada em vigor nacional do MSC.496(105) é o trigésimo regulamento de alteração SOLAS, ainda em curso, que também entrará em vigor em 1 de janeiro de 2024.