

# Proyecto de Ley

## Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes

### Vigésima segunda Ordenanza sobre el ajuste de la seguridad de los buques

#### A. Problema y objetivo

La vigésima segunda Ordenanza sobre el ajuste de la seguridad de los buques modifica los anexos de la Ley de seguridad de los buques (SchSG) y la Ley federal de responsabilidades marítimas (véase AufgG), así como el Reglamento sobre la competencia de la gente de mar en el transporte marítimo (See-BV).

Las modificaciones del anexo de la SchSG transponen las obligaciones internacionales y europeas de la República Federal de Alemania a la legislación nacional para seguir desarrollando la seguridad del transporte marítimo y la protección del medio marino y establecer las obligaciones individuales justificadas.

En el ámbito de la seguridad de los buques, en particular, las resoluciones adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la modificación de algunos códigos y directrices (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) relacionadas con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS) se introducen en la legislación alemana. Entre otras cosas, se ha actualizado el Código internacional para el transporte de mercancías a granel por mar (Código IMSBC) para incluir nuevas definiciones, referencias y requisitos para cargas que pueden estar sujetas a separación dinámica. Las modificaciones del Código internacional para la construcción y el equipamiento de buques que transportan gases licuados a granel (Código IGC) se refieren a la inclusión de puertas estancas en los cálculos de estabilidad de fugas. Las modificaciones del Código internacional para la seguridad de los vehículos de alta velocidad de 1994 y 2000 (Código HSC 1994 y Código HSC 2000), que entran en vigor el 1 de enero de 2024, se refieren a los equipos y dispositivos de salvamento y a las radiocomunicaciones, así como a la lista de equipos para el certificado de seguridad para vehículos de alta velocidad sobre la modernización del sistema mundial de radiocomunicación de emergencia y seguridad GMDSS. Esta modernización también se refiere a las modificaciones de los códigos MODU de 1989 y 2009 para la construcción y el equipo de plataformas móviles de perforación en alta mar (Código MODU 1989 y Código MODU 2009) y el Código de seguridad de buques especializados de 1983 y 2008.

En el ámbito del medio ambiente, cabe mencionar las resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI por las que se modifica el Convenio MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973) y los Protocolos de 1978 y 1997 de dicho Convenio y el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS) de 2001. La modificación del Convenio MARPOL añadió al anexo VI del Convenio las disposiciones

Se han cumplido las obligaciones de notificación de conformidad con la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

relativas a la introducción y aplicación de un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y un indicador operativo de intensidad de carbono (CII) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques.

Además, el anexo I del Convenio MARPOL introdujo una prohibición del uso y el traslado para su uso como combustible de petróleo pesado en buques en aguas árticas. La modificación del Convenio AFS adoptó medidas uniformes en todo el mundo para limitar el uso del biocida cibutrina en los sistemas antiincrustantes.

La modificación del anexo de la SeeAufgG incorpora, en los puntos 1 y 2 del anexo, las modificaciones de los convenios que se han introducido a nivel nacional.

La modificación de la See-BV sirve para corregir errores de redacción.

## **B. Solución; beneficios**

Adopción de una vigésima segunda Ordenanza sobre el ajuste de la seguridad de los buques sobre la base del artículo 15 de la SchSG y los artículos 15 y 9 de la SeeAufgG.

Por decreto de la vigésima segunda Ordenanza sobre el ajuste de la seguridad de los buques, Alemania cumple su obligación de aplicar los requisitos internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI).

## **C. Alternativas**

Ninguna.

## **D. Gastos presupuestarios sin costes de cumplimiento**

Ninguno.

## **E. Costes de cumplimiento**

### **E.1 Costes de cumplimiento para la ciudadanía**

El Reglamento no crea ningún nuevo coste de cumplimiento para los ciudadanos.

### **E.2 Costes de cumplimiento para las empresas**

Para las empresas, no hay un coste de cumplimiento que vaya más allá de las obligaciones internacionales.

El proyecto de Reglamento aplica los compromisos internacionales 1:1. Por lo tanto, no se establece la aplicación de la normativa sobre la compensación de cargas administrativas para nuevas iniciativas reglamentarias del Gobierno Federal.

### **E.3 Costes de cumplimiento para las autoridades**

Las modificaciones a los instrumentos internacionales adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI son aclaraciones, modificaciones o adiciones a las obligaciones existentes, que se tienen en cuenta en los procedimientos administrativos existentes para la verificación de la certificación.

La carga administrativa de cumplimiento de la modificación del Convenio MARPOL de conformidad con el anexo VI para introducir y aplicar un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y un indicador de intensidad operativa de carbono (CII) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques están cubiertas por las estructuras existentes del servicio de seguridad de los buques. Pruebas de certificación únicas para buques sujetos al EEDI y en consonancia con las transferencias (y ensayos) de datos SIGIS existentes al sistema de recopilación de datos sobre fuelóleo (DCS) para la transmisión de datos de intensidad de carbono una vez al año para los buques afectados.

## **F. Otros costes**

No puede excluirse un desbordamiento de los costes que provoque un aumento no cuantificable de los precios unitarios. Sin embargo, no se esperan efectos directos sobre los niveles de precios, en particular sobre los niveles de precios de consumo.

# Proyecto de Ley Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes

## Vigésima segunda Ordenanza sobre el ajuste de la seguridad de los buques

De ...

El Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes decreta sobre la base del:

— artículo 15 de la Ley de seguridad de los buques de 9 de septiembre de 1998 (Boletín Oficial Federal. I, p. 2860), en su versión modificada por el artículo 4 de la Ley de 14 de marzo de 2023 (Boletín Oficial Federal. 2023 I n.º 73),

— artículo 15, apartado 5, punto 1, de la Ley federal de responsabilidades marítimas, en la versión publicada el 17 de junio de 2016 (Boletín Oficial Federal. I p. 1489), en su versión modificada por el artículo 4, apartado 2, de la Ley de 14 de marzo de 2023 (Boletín Oficial Federal. 2023 I n.º 73),

— artículo 9, apartado 1, puntos 5 y 7, de la Ley federal de responsabilidades marítimas, en la versión publicada el 17 de junio de 2016 (Boletín Oficial Federal. I p. 1489), en su versión modificada por el artículo 4, apartado 2, de la Ley de 14 de marzo de 2023 (Boletín Oficial Federal. 2023 I n.º 73), y

— artículo 9, apartado 1, primera frase, puntos 3 *bis* y 3 *quater*, también en relación con el apartado 2, tercera frase, de la Ley federal de responsabilidades marítimas, en la versión publicada el 17 de junio de 2016 (Boletín Oficial Federal I, p. 1489), en su versión modificada por el artículo 4, apartado 2, de la Ley de 14 de marzo de 2023 (Boletín Oficial Federal. 2023 I n.º 73), de acuerdo con el Ministerio Federal de Trabajo y Asuntos Sociales:

## Artículo 1

### Modificación del anexo de la Ley de seguridad de los buques

El anexo a la Ley de seguridad de los buques de 9 de septiembre de 1998 (Boletín Oficial Federal. I p. 2860), cuya última modificación la constituye el artículo 4 de la Ley de 14 de marzo de 2023 (Boletín Oficial Federal. 2023 I n.º 73), queda modificado como sigue:

1. La sección A se modifica como sigue:

a) El apartado II se modifica como sigue:

a%6) En la redacción del punto I.2/1, en la regla II-1/23-3, después de «(VkBl. 2006 p. 520)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.188(79)/Rev.1]  
Adoptada el 28 de abril de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

b%6) En la redacción del punto I.6, en la norma 1-2, después de «(VkBl. 2020 p. 852)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.500(105)m]

Adoptada el 28 de abril de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

c%6) En la redacción del punto I.7 de la norma 11, después de «(VkBl. 2022 p. 246)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de octubre de 2021 [MSC.492(104)]

Adoptada el 8 de octubre de 2021

[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

d%6) El punto I.10 se modifica como sigue:

a%7%7) En la redacción del punto I.10, letra a), después de «(VkBl. 2020 p. 21)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.498(105)]

Adoptada el 28 de abril de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

b%7%7) En la redacción del punto I.10, letra b), después de «(VkBl. 2020 p. 23)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.499(105)]

Adoptada el 28 de abril de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

e%6) En la redacción del punto I.12 de la norma 12, después de «(VkBl. 2006 p. 520)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.188(79)/Rev.1]

Adoptada el 28 de abril de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

b) El apartado II se modifica como sigue:

Después del punto II.0.36, se inserta el punto II.0.37 siguiente:

«II.0.37. Modificaciones de junio de 2021 [Resoluciones MEPC.328(76), MEPC.329(76), MEPC.330(76)]

Adoptadas el 17 de junio de 2021

(Boletín Oficial Federal. 2023 II No #)».

c) En la redacción del apartado VI, después de la entrada «(Boletín Oficial Federal. 2018 II p. 514)», se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de mayo de 2021 [MSC.486(103)]

Adoptada el 13 de mayo de 2021

(Boletín Oficial Federal. 2023 II n.º 83)».

d) En la redacción del apartado VIII, después de la entrada «(Boletín Oficial Federal. 2008 II p. 520)», se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2021 [MEPC.331(76)]

Adoptada el 17 de junio de 2021

(Boletín Oficial Federal. 2023 II n.º #)».

2. La sección C se modifica como sigue:

a) En el punto II.1, después de la entrada «En el apéndice I:» se insertan las palabras siguientes:

«En la norma 3, apartado 7 y la norma 9, apartado 2:

Directivas para la exención de las barcas no tripuladas (UNSP) de determinados requisitos de inspección y certificación en virtud del Convenio MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.892)

Adoptadas el 17 de junio de 2021  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 594]».

- b) En el punto II.3, después de la entrada «En el apéndice I:» se insertan las palabras siguientes:

«En la norma 3, apartado 2 y la norma 7, apartado 2:

Directivas para la exención de las barcas no tripuladas (UNSP) de determinados requisitos de inspección y certificación en virtud del Convenio MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.892)

Adoptadas el 17 de junio de 2021  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 594]».

- c) El punto II.5 se modifica como sigue:

a%6) Después de la entrada «En el apéndice VI» las palabras

«Directivas para los sistemas de purificación de gases de escape 2015 [Resolución MEPC.259.(68), corregida por MEPC.68/21/Add.1/Corr.2] Adoptada el 15 de mayo de 2015 [Boletín de Transporte (VkBl.) 2019, p. 120]»

se sustituyen por las palabras siguientes:

«En la norma 3, apartado 4:

Directivas para la exención de las barcas no tripuladas (UNSP) de determinados requisitos de inspección y certificación en virtud del Convenio MARPOL (Circular MEPC.1/Circ.892)

Adoptadas el 17 de junio de 2021  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 594];

En la norma 4:

Directivas relativas a los sistemas de depuración de gases de escape 2015 [Resolución MEPC.259(68), corregida por la MEPC.68/21/Add.1/Corr.2] Adoptadas el 15 de mayo de 2015 [Boletín de transportes (VkBl). 2019, p. 120]

2021 Directivas relativas a los sistemas de depuración de gases de escape [Resolución MEPC.340(77)]

Adoptadas el 26 de noviembre de 2021  
[Boletín de transportes (VkBl). 2023, p. 194]».

- b%6) En la redacción de la norma 5, apartado 4, después de la entrada (VkBl. 2020 p. 690) y se insertan las palabras siguientes:

«2022 Directivas sobre las visitas relativas a la calificación de eficiencia energética de los buques existentes (EEXI) y a la expedición de certificados al respecto [Resolución MEPC.351(78)]

Adoptadas el 24 de junio de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 902]».

- c%6) De la norma 20, apartado 2 a la norma 22 se redactan como sigue:

«En la norma 22, apartado 2:

2012 Directivas sobre el método de cálculo del indicador de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.212(63)]

Adoptadas el 2 de marzo de 2012  
[Boletín de transportes (VkBl). 2013, p. 128]

- Modificaciones de las Directivas de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.224(64)]

Adoptadas el 5 de octubre de 2012  
[Boletín de transportes (VkBl). 2014, p. 638]

2014 Directivas sobre el método de cálculo del indicador de eficiencia energética para buques nuevos (Resolución MEPC.245(66))

Adoptadas el 4 de abril de 2014  
[Boletín de transportes (VkBl). 2018, p. 771]

- Modificaciones de las Directivas de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.245(66)]

Resolución MEPC. 263(68)  
Adoptada el 15 de mayo de 2015  
[Boletín de transportes (VkBl). 2018, p. 791]

- Modificaciones de las Directivas de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.245(66), modificada por la Resolución MEPC.263(68)] [Resolución MEPC.281(70), corregida por la MEPC.70/18/Corr. 1]

Adoptada el 28 de octubre de 2016  
[Boletín de transportes (VkBl). 2018, p. 792]

2018 Directivas sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos

[Resolución MEPC.308(73), corregida por MEPC 73/19/Add.1/Corr.1]

Adoptada el 26 de octubre de 2018  
[Boletín de transportes (VkBl). 2020 p. 663; 2021, p. 186]

- Modificaciones de las Directivas de 2018 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos

[Resolución MEPC.308(73)] [MEPC.322(74)]

Adoptada el 17 de mayo de 2019  
[Boletín de transportes (VkBl). 2020, p. 692]

- Modificaciones de las Directivas de 2018 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos

[Resolución MEPC.332(76)]

Adoptada el 17 de junio de 2021  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 285]

Directiva preliminar para el cálculo del coeficiente de disminución de la velocidad del buque en condiciones marítimas representativas  $f_w$  para aplicación experimental

(MEPC.1/Circular 796)

Con fecha de 12 de octubre de 2012  
[Boletín de transportes (VkBl). 2021, p. 114]

Guía 2013 sobre el tratamiento de tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y verificación del EEDI logrado

(MEPC.1/Circular 815)

Con fecha de 17 de junio de 2013  
[Boletín de transportes (VkBl). 2021, p. 125]

En la norma 22, apartado 3:

2018 Directivas sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.308(73), corregida por MEPC 73/19/Add.1/Corr.1]

Adoptadas el 26 de octubre de 2018

[Boletín de transportes (VkBl). 2020 p. 663, Boletín de transportes (VkBl). 2021, p. 186]

- Modificaciones de las Directivas de 2018 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.308(73)]

[MEPC.322(74)]

Adoptadas el 17 de mayo de 2019

[Boletín de transportes (VkBl). 2020, p. 692]

- Modificaciones de las Directivas de 2018 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética (EEDI) para buques nuevos [Resolución MEPC.332(76)]

Adoptadas el 17 de junio de 2021

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 285]

En la norma 23:

2022 Directivas sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética para los buques existentes [Resolución MEPC.350(78)]

Adoptadas el 24 de junio de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 896]

En la norma 24:

a) Directivas sobre el cálculo de las líneas de referencia para su uso conjuntamente con el índice de eficiencia energética (EEDI)

[Resolución MEPC.215(63), corregida por MEPC 63/23/Add.1/Corr.1]

Adoptadas el 2 de marzo de 2012

[Boletín de transportes (VkBl). 2013 P. 325; 2020, p. 853]

b) 2013 Directivas para el cálculo de las líneas de referencia para su uso conjuntamente con el índice de eficiencia energética (EEDI) [Resolución MEPC.231(65)]

Adoptadas el 17 de mayo de 2013

[Boletín de transportes (VkBl). 2018, p. 889]

c) 2013 Directivas para el cálculo de las líneas de referencia para su uso conjuntamente con el índice de eficiencia energética (EEDI) en buques de pasaje de propulsión no convencionales utilizados en cruceros

[Resolución MEPC.233(65)]

Adoptadas el 17 de mayo de 2013

[Boletín de transportes (VkBl). 2015, p. 182]

En la norma 24, apartado 5:

2013 Directivas provisionales para fijar la potencia mínima de propulsión necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables

[Resolución MEPC.232(65)]

Adoptadas el 17 de mayo de 2013

[Boletín de transportes (VkBl). 2015, p. 248]

- Modificación de octubre de 2014

MEPC.255(67)

Adoptada el 17 de octubre de 2014



[Boletín de transportes (VkBl). 2018, p. 198]

- Modificación de mayo de 2015 [MEPC.262(68)]

Adoptada el 15 de mayo de 2015

[Boletín de transportes (VkBl). 2018, p. 199]

Directivas para establecer la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)

Adoptadas el 17 de junio de 2021

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 715]

En la norma 25:

2021 Directivas sobre el sistema de estrangulamiento de la potencia del eje/motor para cumplir los requisitos de la EEXI y sobre el uso de una reserva de potencia [Resolución MEPC.335(76)]

Adoptadas el 17 de junio de 2021

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 643]

En la norma 26:

2022 Directivas para la preparación de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (PGEEB) [Resolución MEPC.346(78)]

Adoptadas el 24 de junio de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 857]

Directivas para la revisión de la gestión de la auditoría de la empresa de la parte III del plan de gestión de la eficiencia energética del buque (PGEEB) [Resolución MEPC.347(78)]

Adoptadas el 24 de junio de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 881]

En la norma 28, apartado 1:

2022 Directivas sobre los indicadores de intensidad de carbono operacionales y los métodos de cálculo (Directivas KII, G1) [Resolución MEPC.352(78)]

Adoptadas el 24 de junio de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 909]

En la norma 28, apartado 4:

2022 Directivas sobre las líneas de referencia para la aplicación a los indicadores de intensidad de carbono operacionales (Directivas sobre KII — Líneas de referencia, G2) [Resolución MEPC.353(78)]

Adoptadas el 24 de junio de 2022

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 911]

2021 Directivas sobre los factores operativos de reducción de la intensidad del carbono (Directivas sobre los factores de reducción KII, G3) [Resolución MEPC.338(76)]

Adoptadas el 17 de junio de 2021

[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 605]

Norma 28, apartado 6:

2022 Directivas sobre la clase de intensidad de carbono operacional de los buques (Directivas de clase KII, G4) [Resolución MEPC.354(78)] adoptadas el 24 de junio de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 913]

2022 Directivas preliminares sobre factores de corrección y ajustes de viaje para el cálculo de KII (Directivas KII, G5) [Resolución MEPC.355(78)]  
Adoptadas el 24 de junio de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2022, p. 917]».

- d) En el punto VI.2, en la redacción de la norma B-1, después de la entrada «(VkBl. 2010 p. 188)» se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de octubre de 2018 [MEPC.306(73)]  
Adoptadas el 26 de octubre de 2018  
[Boletín de transportes (VkBl). 2020, p. 364]».

3. La sección E se modifica como sigue:

- a) El punto 2 se modifica como sigue:

- a%6) En la redacción de la letra a), después de «(VkBl. 2015 p. 472)», se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.505(105)]  
Adoptada el 28 de abril de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

- b%6) En la redacción de la letra b), después de «(VkBl. 2018 p. 193)», se insertan las palabras siguientes:

«- Modificaciones de 2022 [MSC.506(105)]  
Adoptadas el 28 de abril de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

- b) El punto 4 se modifica como sigue:

- a%6) En la redacción de la letra a), después de «(VkBl. 2009 p. 272)», se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.502(105)]  
Adoptada el 28 de abril de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

- b%6) En la redacción de la letra b), después de «(VkBl. 2020 p. 48)», se insertan las palabras siguientes:

«- Modificación de 2022 [MSC.503(105)]  
Adoptada el 28 de abril de 2022  
[Boletín de transportes (VkBl). 2023 p. #]».

## **Artículo 2**

### **Modificación del anexo de la Ley federal de responsabilidades marítimas**

El anexo de la Ley federal de responsabilidades marítimas, en su versión modificada por la publicación de 17 de junio de 2016 (Boletín Oficial Federal I p. 1489), modificado en último lugar por el artículo 2 de la Ley de 14 de marzo de 2023 (Boletín Oficial Federal I 2023 n.º 73), queda modificado como sigue:

4. En el punto 1, la entrada «(Boletín Oficial Federal. 2008 II p. 520, 522)» se sustituye por la entrada «(Boletín Oficial Federal. 2023 II n.º #)».
5. En el punto 2, la secuencia de palabras «Resolución MEPC.324(75) de 20 de noviembre de 2020 (Boletín Oficial Federal. 2022 II p. 155)» se sustituye por la secuencia de palabras «Resoluciones MEPC.328(76), MEPC.329(76) y MEPC.330(76) de 17 de junio de 2021 (Boletín Oficial Federal.) 2023 II n.º #)».

## Artículo 3

### Modificación del Reglamento sobre cualificación de la gente de mar

El Reglamento sobre cualificación de la gente de mar, de 8 de mayo de 2014 (Boletín Oficial Federal I p. 460), modificado en último lugar por el artículo 1 de la Ordenanza de 28 de julio de 2021 (Boletín Oficial Federal I, p. 3236), se modifica como sigue:

6. En el artículo 6, apartado 2, punto 5, el punto del final se sustituye por una coma.
7. En el artículo 9, apartado 2, la entrada «(ABl. 2001 C 50, p. 1 ff)» se sustituye por la entrada «(ABl. C 2002 50, p. 1 ff)».
8. En el artículo 39, apartado 1, segunda frase, la letra «c» se sustituye por la letra «d».
9. En el artículo 45, apartado 3, la palabra «SSB» se sustituye por la palabra «SBB».
10. En el artículo 48, apartado 1, primera frase, las palabras «el SRT en el buque» se sustituyen por las palabras «en el SRT del buque».
11. En el apéndice 1 del artículo 2, en la redacción del punto 1, después de las palabras «NWO 500                      Ruta costera del oficial de guarda náutico BRZ 500», se insertan las palabras siguientes:  
  
«NK 500                      Recorrido costero del capitán BRZ 500».
12. El anexo 6 *bis* se modifica como sigue:
  - a) Bajo el título «Trabajo con metales en un taller de formación o un centro de formación interempresarial», en el punto 11.2, la palabra «componente» se sustituye por la palabra «componentes».
  - b) Bajo el título «Producción eléctrica en un taller de formación o un centro de formación interempresarial» en el punto 4.2, se suprime la coma después de las palabras «Instrumentos de medición por tipo».

## Artículo 4

### Entrada en vigor

(2) Este Reglamento entrará en vigor, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, el día siguiente a su publicación.

(3) El artículo 1, apartado 1, letra a), subletra dd), y el artículo 1, apartado 3, entrarán en vigor el 1 de enero de 2024.

## **Notas explicativas**

### **A. Parte general**

#### **I. Objetivo y necesidad de las disposiciones**

La vigésima segunda Ordenanza sobre el ajuste de la seguridad de los buques modifica el anexo de la Ley de seguridad de los buques (SchSG) y el anexo de la Ley federal de responsabilidades marítimas (SeeAufgG), así como el Reglamento sobre la competencia de la gente de mar en el transporte marítimo (See-BV).

Las modificaciones del anexo de la SchSG transponen las obligaciones internacionales de la República Federal de Alemania a la legislación nacional para seguir desarrollando la seguridad del transporte marítimo y la protección del medio marino y establecer obligaciones individuales según se justifiquen.

El objetivo del presente Reglamento es actualizar y adaptar la legislación pertinente en lo que respecta a la transposición nacional de las modificaciones de los convenios y códigos centrales de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de seguridad de los buques, reglamentos técnicos y normas adoptadas por la OMI, así como las interpretaciones uniformes de los reglamentos de diseño.

Solo se realizan correcciones editoriales en el Reglamento de cualificación de la gente de mar (See-BV).

#### **II. Contenido principal del proyecto**

El artículo 1 de este proyecto de Reglamento modifica el anexo de la SchSG para la transferencia de la legislación internacional en materia de seguridad y medio ambiente a la legislación alemana.

En el ámbito de la seguridad de los buques, en particular, las resoluciones adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la modificación de algunos códigos y directivas (IMSBC, IGC, HSC, MODU, SPS) relacionadas con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974 (SOLAS) se introducen en la legislación alemana. Entre otras cosas, se ha actualizado el Código internacional para el transporte de mercancías a granel por mar (Código IMSBC) para incluir nuevas definiciones, referencias y requisitos para cargas que pueden estar sujetas a separación dinámica. Las modificaciones del Código internacional para la construcción y el equipamiento de buques que transportan gases licuados a granel (Código IGC) se refieren a la inclusión de puertas estancas en los cálculos de estabilidad de fugas. Las modificaciones del Código internacional para la seguridad de los vehículos de alta velocidad de 1994 y 2000 (Código HSC 1994 y Código HSC 2000), que entran en vigor el 1 de enero de 2024, se refieren a los equipos y dispositivos de salvamento y a las radiocomunicaciones, así como a la lista de equipos para el certificado de seguridad para vehículos de alta velocidad sobre la modernización del sistema mundial de radiocomunicación de emergencia y seguridad GMDSS. Esta modernización también se refiere a las modificaciones de los códigos MODU de 1989 y 2009 para la construcción y el equipo de plataformas móviles de perforación en alta mar (Código MODU 1989 y Código MODU 2009) y el Código de seguridad de buques especializados de 1983 y 2008.

En el ámbito del medio ambiente, también deben mencionarse las Resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, por las que se modificó el Convenio MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973).

La modificación del Convenio MARPOL añadió al anexo VI del Convenio las disposiciones relativas a la introducción y aplicación de un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y un indicador operativo de intensidad de carbono (CII) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques.

Además, el anexo I del Convenio MARPOL introdujo una prohibición del uso y el traslado para su uso como combustible de petróleo pesado en buques en aguas árticas. La modificación del Convenio AFS adoptó medidas uniformes en todo el mundo para limitar el uso del biocida cibutrina en los sistemas antiincrustantes.

El artículo 2 modifica y actualiza el anexo de la SeeAufgG.

El artículo 3 solo introduce correcciones de redacción en el See-BV.

El artículo 4 establece la entrada en vigor del Reglamento.

### **III. Alternativas**

Ninguna.

Las tareas modificadas y recién introducidas se basan en las obligaciones de Alemania en virtud del Derecho internacional.

### **IV. Compatibilidad con el Derecho de la Unión Europea y los tratados internacionales**

El Reglamento es compatible con el Derecho de la Unión Europea y con los tratados internacionales celebrados por la República Federal, en particular con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

### **V. Consecuencias de la legislación**

#### **1. Simplificación jurídica y administrativa**

Las simplificaciones jurídicas y administrativas no se logran mediante el Reglamento.

#### **2. Aspectos de sostenibilidad**

La iniciativa reguladora tiene un impacto en el Objetivo 8 (Trabajo Decente y Crecimiento Económico) de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al garantizar la seguridad y el estado de la técnica en el funcionamiento de los buques. La gente de mar tiene una profesión que a menudo ejercen en condiciones exigentes. Por lo tanto, su seguridad es de gran importancia, y por ello las normas del Reglamento también sirven a la protección de los trabajadores a bordo. El Reglamento también contribuye a alcanzar el objetivo 14.1 del ODS 14 (Vida submarina) de prevenir o reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la procedente de actividades terrestres, incluidos los desechos marinos y la contaminación por nutrientes para 2025. Por último, la iniciativa reglamentaria también cumple los principios del desarrollo sostenible. Esto implica preservar los recursos naturales y evitar amenazas y riesgos inaceptables para la salud humana y la naturaleza. Lo anteriormente mencionado crea el Reglamento mediante la

transposición de las obligaciones internacionales al Derecho nacional para el desarrollo ulterior de la seguridad marítima y la protección del medio marino a través de las modificaciones del anexo de la SPA y del establecimiento de obligaciones individuales justificadas.

### **3. Gastos presupuestarios sin costes de cumplimiento**

Ninguno.

### **4. Costes de cumplimiento**

No existe ninguna obligación compensatoria por el cumplimiento de las obligaciones internacionales.

#### **4.1 Costes de cumplimiento para la ciudadanía**

Este Reglamento no crea ningún nuevo coste de cumplimiento para los ciudadanos.

#### **4.2 Costes de cumplimiento para la economía**

Las nuevas normas para mejorar la seguridad de los buques y la protección del medio marino pueden suponer costes adicionales para los propietarios y las empresas, en particular las medianas empresas que operan buques marítimos, en nuevas construcciones y readaptaciones; sin embargo, estos son anticompetitivos, ya que los avances debidos a sus obligaciones internacionales también deben cumplirse para los buques de navegación marítima que enarbolan pabellón extranjero. Sin el cumplimiento de las normas establecidas por la OMI en todo el mundo, los buques no pueden hacer escala en puertos extranjeros ni arriesgarse a ser detenidos en ellos bajo el control del Estado del puerto. Sobre la base de estos requisitos, los armadores deben cumplir directamente las normas internacionales. Estas normas internacionales para los armadores y otros usuarios de la norma constituyen la base de las normas nacionales de aplicación.

Además, no existe un coste de cumplimiento para las empresas que vaya más allá de las obligaciones internacionales.

El proyecto de Reglamento aplica las normas internacionales 1:1. Por lo tanto, no se establece la aplicación de la normativa sobre la compensación de cargas administrativas para nuevas iniciativas reglamentarias del Gobierno Federal.

#### **4.3 Costes de cumplimiento para las autoridades**

Las modificaciones a los instrumentos internacionales adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI son aclaraciones, modificaciones o adiciones a las obligaciones existentes, que se tienen en cuenta en los procedimientos administrativos existentes para la verificación de la certificación.

La carga administrativa de cumplimiento de la modificación del Convenio MARPOL de conformidad con el anexo VI para introducir y aplicar un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y un indicador de intensidad operativa de carbono (CII) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques están cubiertas por las estructuras existentes del servicio de seguridad de los buques. Pruebas de certificación únicas para buques sujetos al EEDI y en consonancia con las transferencias (y ensayos) de datos SIGIS existentes al sistema de recopilación de datos sobre fuelóleo (DCS) para la transmisión de datos de intensidad de carbono una vez al año para los buques afectados.

## **5. Otros costes**

No puede excluirse un desbordamiento de los costes que provoque un aumento no cuantificable de los precios unitarios. No cabe esperar efectos directos sobre los niveles de precios, en particular sobre los niveles de precios de consumo.

## **6. Otras repercusiones de la reglamentación**

No cabe esperar otros efectos del Reglamento. En particular, no cabe esperar ningún impacto en la situación específica de la vida de las mujeres y los hombres, ya que las disposiciones del Reglamento no se refieren a situaciones que puedan influir en ello.

## **VI. Plazo; evaluación**

Se examinó la posibilidad de establecer un plazo para las disposiciones previstas, pero debe negarse en la medida en que los plazos no estén incluidos en el texto de las disposiciones. Las modificaciones que sirven para la transposición del Derecho internacional de forma indefinida y que (en la medida en que se trata de Derecho puramente nacional) son constantemente necesarias para el cumplimiento de las tareas de la administración federal, no deben ser limitadas en el tiempo.

El Reglamento no requiere la aprobación del Bundesrat.

## **B. Parte específica**

Por lo que se refiere a las modificaciones individuales:

**En relación con el artículo 1 (Modificación de la Ley de seguridad de los buques):**

**En el punto 1**

**En la letra a)**

**En la subletra aa)**

Como resultado de la adopción del nuevo Reglamento SOLAS II-1/25-1 relativo a la instalación de detectores de nivel de agua en buques de carga con múltiples bodegas (distintas de los graneleros y petroleros) mediante la Resolución MSC.482(103), las normas de rendimiento de los detectores de nivel de agua se modifican en consecuencia. Estas están incluidas en la Resolución MSC.188(79)/Rev.1.

**En la subletra bb)**

La modificación añade la Resolución MSC.500(105) al anexo A de la SchSG.

Las modificaciones se refieren a una actualización del Código internacional para el transporte de mercancías a granel por mar (Código IMSBC) para incluir nuevas definiciones, referencias y requisitos para las cargas que puedan estar sujetas a separación dinámica. Se modifica el artículo 7 para cubrir las cargas que pueden ser licuadas o estar sujetas a separación dinámica. El artículo pretende llamar la atención sobre los riesgos asociados a la licuefacción o separación dinámica y las precauciones para minimizar el riesgo. Otros cambios en el Código IMSBC se refieren a las actualizaciones de las páginas de hojas individuales y a la adición de nuevas páginas de hojas individuales. Se espera que los cambios entren en vigor internacionalmente el 1 de



diciembre de 2023, pero las administraciones podrán aplicarlas de forma voluntaria a partir del 1 de enero de 2023.

**En la subletra cc)**

La Resolución MSC.492(104) contiene modificaciones del Código internacional de construcción y equipamiento de buques para el transporte de gases licuados a granel (Código IGC) en el capítulo 2 (Supervivencia de los buques y ubicación de los depósitos de carga) en lo que respecta a la inclusión de puertas impermeables en los cálculos de estabilidad de fugas para armonizar con los requisitos del SOLAS.

**En la subletra dd)**

**En la subsubletra aaa)**

La modificación añade la Resolución MSC.498(105) al anexo A de la Ley de seguridad marítima. En el contexto de las enmiendas a la Resolución MSC.496(105), se modifican la Resolución MSC.498(105) y los capítulos 8 y 14 del Código HSC de 1994. Estos incluyen un texto de reemplazo completo para el capítulo 14 del Código HSC, y un aplazamiento de las disposiciones relativas al equipo de comunicación para equipos de rescate del capítulo 8 al capítulo 14. Estas modificaciones se refieren a los equipos y dispositivos de salvamento y las radiocomunicaciones, así como al inventario de equipos para el certificado de seguridad de vehículos de alta velocidad sobre la modernización del GMDSS. Estas modificaciones entrarán en vigor el 1 de enero de 2024. La entrada en vigor nacional de las modificaciones SOLAS contenidas en la Resolución MSC.496(105) se lleva a cabo en un procedimiento legislativo paralelo sobre el trigésimo Reglamento modificativo del Convenio SOLAS.

**En la subsubletra bbb)**

Las enmiendas del MSC.499(105) son las mismas que en el punto 1, letra a), subletra dd, subsubletra aaa), pero se refieren al código HSC 2000. Estas modificaciones entrarán también en vigor el 1 de enero de 2024.

**En la subletra ee)**

Véase el punto 1, letra a), subletra aa).

**En la letra b)**

La Resolución MEPC.328(76) contiene modificaciones del anexo VI (Reglamento sobre la prevención de la contaminación atmosférica por los buques) del Convenio MARPOL. Además, se revisa el anexo VI del Convenio MARPOL.

La presente revisión tiene en cuenta todas las modificaciones del anexo VI del Convenio MARPOL adoptadas y puestas en vigor desde el 10 de octubre de 2008.

También complementa las normas sobre la introducción y aplicación de un índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y un indicador operativo de intensidad de carbono (CII) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques.

En el futuro, las barcasas no tripuladas (barcasas UNSP) sin su propio impulso podrán quedar exentas de determinados requisitos de inspección y certificación de conformidad con el anexo VI del MARPOL. Se introducirá un nuevo certificado de exención para estas barcasas UNSP.

La Resolución MEPC.329(76) contiene modificaciones del anexo I (Reglamentos sobre la prevención de la contaminación por hidrocarburos) del Convenio MARPOL. En el futuro,

se aplicará una prohibición fundamental del uso y el transporte de petróleo pesado con fines de combustible en buques en aguas árticas.

La Resolución MEPC.330(76) también contiene modificaciones del anexo I (Normas sobre la prevención de la contaminación por hidrocarburos) y modificaciones del anexo IV (Reglamentos sobre la prevención de la contaminación por aguas residuales marinas) del Convenio MARPOL.

Las barcasas no tripuladas (barcasas UNSP) sin su propio impulso podrán quedar exentas en el futuro de determinados requisitos de inspección y certificación de conformidad con los anexos I y IV del MARPOL. Se introducirá un nuevo certificado de exención para estas barcasas UNSP.

#### **En la letra c)**

La Resolución MSC.486(103) contiene modificaciones de los convenios internacionales sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW).

La MSC.486(103) incorpora una nueva definición de «alta tensión» en la norma I/1 del Convenio STCW. La modificación entró en vigor internacionalmente el 1 de enero de 2023.

#### **En la letra d)**

Las modificaciones del Convenio AFS adoptadas por la Resolución MEPC.331(76) adoptaron medidas para restringir el uso de cibutrina en sistemas antiincrustantes y se adaptaron en consecuencia a la forma modelo del certificado internacional sobre un sistema antiincrustante. A partir del 1 de enero de 2023, los nuevos sistemas antiincrustantes que se instalen en los buques no podrán contener cibutrina. En el caso de los buques en los que se haya aplicado un sistema antiincrustante que contenga cibutrina antes de esa fecha, es necesario retirar el sistema antiincrustante, o debe aplicarse una capa superior que actúe como barrera para evitar que esta sustancia escape del sistema antiincrustante subyacente que ya no cumple las normas, a más tardar 60 meses después de la última aplicación.

A más tardar 24 meses después de la entrada en vigor de las modificaciones del Convenio AFS adoptadas por la presente Resolución, el certificado internacional modificado sobre un sistema antiincrustación deberá llevarse a bordo en todos los buques cuyo sistema antiincrustación existente contenga cibutrina.

#### **En el punto 2**

##### **En la letra a)**

La circular MEPC.1/Circ.892 establece las directivas relativas a la exención de las barcasas no tripuladas (UNSP) de determinados requisitos de inspección y certificación en virtud del Convenio MARPOL. Las directivas describen las condiciones técnicas para la posibilidad de exención de las barcasas de la UNSP previstas en los apéndices I, IV y VI del Convenio MARPOL y describen el procedimiento para demostrar el cumplimiento de las condiciones, la verificación y la expedición del certificado de exención. Las directivas deben utilizarse en el examen de las exenciones mediante la inclusión de la sección C del anexo de la SchSG.

##### **En la letra b)**

Véase el punto 2, letra a).

### **En la letra c)**

### **En la subletra aa)**

Las Directivas de 2015 relativas a los sistemas de depuración de gases de escape [Resolución MEPC.259(68), corregida por MEPC.68/21/Add.1/Corr.2], se sustituyen por la Resolución MEPC.340(77) para los sistemas de purificación de gases de escape recién instalados, actualizando así ambas Directivas en el anexo de la sección «En la norma 4». [Véase el punto 2, letra c), subletra cc).

Además, debe hacerse referencia a los motivos del punto 2, letra a) y el punto 2, letra c), subletra aa).

### **En la subletra bb)**

La Resolución MEPC.351(78) establece las directrices para la inspección y expedición de certificados sobre el valor de la eficiencia energética de un buque existente.

### **En la subletra cc)**

Se revisan de la norma 20, apartado 2, a la norma 22.

La norma 20, apartado 2, pasa a ser la norma 22, apartado 2. La norma 20, apartado 3, pasa a ser la norma 22, apartado 3.

Se introduce la norma 23 en la MEPC.350(78). La Resolución MEPC.350(78) establece los métodos de cálculo para determinar la característica de eficiencia energética de un buque existente. La Directiva se basa estrechamente en el concepto de la Directiva existente sobre la característica de eficiencia energética de los buques nuevos.

La norma 21 pasa a ser la norma 24. La norma 21, apartado 5, pasa a ser la norma 24, apartado 5. La MEPC.1/Circ.850/Rev.3 se añade al texto de la norma 24, apartado 5. La circular MEPC.1/Circ. 850/Rev.3 introduce las directivas revisadas exhaustivamente para determinar la potencia mínima de propulsión necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones adversas se incluyen en el anexo C. La Circular sustituye a la MEPC.1/Circ. 850/Rev.2, que recogía las directivas provisionales originales de 2013 y sus modificaciones de octubre de 2014 y 2015 en versiones consolidadas. En las directivas que ahora deben tenerse en cuenta en el contexto de la evaluación del requisito EEDI, se han revisado las condiciones de navegación marítima y el segundo procedimiento de evaluación exhaustiva para determinar el rendimiento mínimo en particular.

Se introduce la norma 25 en la MEPC.335(76). La Resolución MEPC.335(76) se refiere a los sistemas para el eje de hélice o las restricciones de potencia del motor que puedan ser necesarias para cumplir los requisitos de eficiencia energética característicos de un buque existente. Se describen las condiciones generales para tales sistemas, las funciones de supervisión necesarias y el manejo de la activación de energía en casos especiales.

La norma 22 pasa a ser la norma 26. Se revisa la redacción de la norma 26.

La MEPC.346(78) sustituye a la Resolución anterior MEPC.282(70) sobre la preparación de un plan de gestión de la eficiencia energética marina (SEEMP).

La MEPC.347(78) se refiere a las directrices para la revisión de la parte III del plan de gestión de la eficiencia energética marina (SEEMP) para ayudar a las administraciones a llevar a cabo las auditorías y auditorías corporativas exigidas por la norma 26.3.3 del anexo VI del Convenio MARPOL.

Se introducen las normas relativas a la norma 28, apartado 1, la norma 28, apartado 4, y la norma 28, apartado 6.

La inclusión está destinada a implementar las resoluciones sobre la gestión del indicador de intensidad de carbono operacional (KII).

La Resolución MEPC.352(78) —la llamada Directiva G1— trata de los métodos de determinación y cálculo de cómo se calcula el valor del indicador para cada buque una vez al año sobre la base de los datos operativos.

Algunos factores de corrección para determinadas aplicaciones o tipos de buques siguen aplicándose al cálculo real. La aplicación de estos factores de corrección se ha recogido en la Resolución MEPC.338(76), la llamada Directiva G3.

La Resolución MEPC.353(78) —la llamada Directiva G2— define las respectivas líneas de referencia para cada tipo de buque. Después de eso, los buques individuales se clasifican con su indicador de intensidad de carbono operacional alcanzada y se evalúan en su posición en relación con la línea de referencia. Esta evaluación se lleva a cabo sobre la base de la Resolución MEPC.354(78), la llamada Directiva G4.

#### **En la letra d)**

La Resolución MEPC.306(73) amplía la Directiva MEPC.127(53) «Directivas para el tratamiento de aguas de lastre y la preparación de planes de tratamiento de aguas de lastre (G4)» con la posibilidad de complementar el plan de tratamiento de aguas de lastre con medidas de emergencia

#### **En el punto 3**

Las modificaciones a las letras a) a d) entrarán en vigor internacionalmente el 1 de enero de 2024.

#### **En la letra a)**

##### **En la subletra aa)**

En relación con las modificaciones de las Resoluciones MSC.496(105) relativas a la modernización del GMDSS, la Resolución MSC.505(105) modifica el Código MODU de 1989.

##### **En la subletra bb)**

Las modificaciones del MSC.506(105) son las mismas que en el punto 3, letra a), pero se refieren al código MODU de 2009.

#### **En la letra b)**

##### **En la subletra aa)**

En relación con las modificaciones de la Resolución MSC.496(105) relativa a la modernización del GMDSS, la Resolución MSC.502(105) modifica el Código MSF de 1983.

##### **En la subletra bb)**

Las modificaciones que figuran en el documento MSC.503(105) son las mismas que en el punto 3, letra c), pero se refieren al código MSF de 2008.

## **En el artículo 2 (Modificación del anexo de la Ley federal de responsabilidades marítimas)**

### **En el punto 1**

Las modificaciones actualizan el anexo de la Ley federal de responsabilidades marítimas

### **En el punto 2**

Las modificaciones actualizan el anexo de la Ley federal de responsabilidades marítimas

## **En el artículo 3 (Modificación del Reglamento sobre la cualificación de la gente de mar)**

### **En el punto 1**

Se trata de una corrección de redacción.

### **En el punto 2**

Se trata de una corrección de redacción.

### **En el punto 3**

Se trata de una corrección de redacción.

### **En el punto 4**

Se trata de una corrección de redacción.

### **En el punto 5**

Se trata de una corrección de redacción.

### **En el punto 6**

Se trata de una corrección de redacción.

### **En el punto 7**

#### **En la letra a)**

Se trata de una corrección de redacción.

#### **En la letra b)**

Se trata de una corrección de redacción.

## **En el artículo 4 (Entrada en vigor)**

La disposición regula la entrada en vigor de la Ordenanza y corresponde al artículo 82, apartado 2, punto 2, de la Ley Fundamental. Por consiguiente, las disposiciones no mencionadas en el apartado 2 entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial Federal.

Las disposiciones mencionadas en el apartado 2, que contienen las Resoluciones MSC.498(105) y MSC.499(105), se refieren a las modificaciones del SOLAS de la MSC.496(105). La entrada en vigor nacional de la MSC.496(105) es el trigésimo

Reglamento de modificación SOLAS, aún en curso, que también entrará en vigor el 1 de enero de 2024.