

ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI  
Phiên họp thứ 102  
Mục chương trình nghị sự 24

MSC 102/24  
Ngày 30 Tháng 11 năm 2020  
Phiên bản gốc: TIẾNG ANH

## **BÁO CÁO CỦA ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI TẠI PHIÊN HỌP THỨ 102**

### **Mục lục**

Mục		Trang
1	GIỚI THIỆU - THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ	5
2	QUYẾT ĐỊNH CỦA CÁC CƠ QUAN IMO KHÁC	7
3	XEM XÉT VÀ THÔNG QUA CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÁC VĂN KIẾN BẮT BUỘC	8
4	NÂNG CAO NĂNG LỰC ĐỂ THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP MỚI	16
5	THỰC HIỆN PHẠM VI QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI VIỆC SỬ DỤNG CÁC TÀU MẶT NƯỚC TỰ HÀNH TRÊN BIỂN (KHỐI LƯỢNG LỚN)	17
6	PHÁT TRIỂN CÁC BIỆN PHÁP TIẾP THEO ĐỂ TĂNG CƯỜNG AN TOÀN CỦA TÀU LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC SỬ DỤNG DẦU NHIÊN LIỆU	17
7	TIÊU CHUẨN ĐÓNG TÀU MỚI DỰA TRÊN MỤC TIÊU	17
8	CÁC BIỆN PHÁP CẢI THIỆN AN TOÀN PHÀ NỘI ĐỊA	20
9	CÁC BIỆN PHÁP TĂNG CƯỜNG AN NINH HÀNG HẢI	20
10	CƯỚP BIỂN VÀ CƯỚP CÓ VŨ TRANG CHỐNG LẠI TÀU	20
11	DI CƯ HỖN HỢP KHÔNG AN TOÀN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	20
12	ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CHÍNH THỨC	20
13	YẾU TỐ CON NGƯỜI, ĐÀO TẠO VÀ CANH GÁC Báo cáo HTW 6 (báo cáo phiên họp thứ sáu của Tiểu ban)	21

14	TRIỂN KHAI CÁC VĂN KIẾN IMO (báo cáo phiên họp thứ sáu của Tiểu ban)	24
15	VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ CONTAINER (báo cáo phiên họp thứ sáu của Tiểu ban)	26
16	ĐIỀU HƯỚNG, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (báo cáo phiên họp thứ bảy của Tiểu ban)	30
17	THIẾT KẾ VÀ ĐÓNG TÀU (báo cáo phiên họp thứ bảy của Tiểu ban)	35
18	PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ Ô NHIỄM (các vấn đề phát sinh từ phiên họp thứ bảy của Tiểu ban)	42
19	HỆ THỐNG VÀ THIẾT BỊ TÀU (báo cáo phiên họp thứ bảy của Tiểu ban)	43
20	ÁP DỤNG PHƯƠNG PHÁP LÀM VIỆC CỦA ỦY BAN	51
21	CHƯƠNG TRÌNH LÀM VIỆC	52
22	BẤT KỲ CÔNG VIỆC NÀO KHÁC (chỉ những vấn đề liên quan đến đại dịch COVID-19)	57
23	BẦU CHỦ TỊCH VÀ PHÓ CHỦ TỊCH NĂM 2021	62
24	HÀNH ĐỘNG YÊU CẦU CỦA CÁC CƠ QUAN IMO KHÁC VÀ HOÃN LẠI	62

### **BẢNG PHỤ LỤC**

PHỤ LỤC 1	NGHỊ QUYẾT MSC.474 (102) - SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG TRÊN BIỂN (SOLAS), 1974, ĐÃ ĐƯỢC SỬA ĐỔI
PHỤ LỤC 2	NGHỊ QUYẾT MSC.475 (102) - SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI QUY TẮC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN CHO TÀU SỬ DỤNG KHÍ HOẶC NHIÊN LIỆU CÓ ĐIỂM CHỚP CHÁY THẤP KHÁC (BỘ LUẬT IGF)
PHỤ LỤC 3	NGHỊ QUYẾT MSC.476 (102) - SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ CẤU TRÚC VÀ THIẾT BỊ CỦA TÀU CHỜ XÔ KHÍ HÓA LỎNG (BỘ LUẬT IGC)
PHỤ LỤC 4	NGHỊ QUYẾT MSC.477 (102) - SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG ĐƯỜNG BIỂN (BỘ LUẬT IMDG)

---

PHụ Lục 5	Dự THẢO SỬA ĐỔI HƯỚNG DẪN SƠ CỨU Y TẾ IMO/WHO/ILO ĐỂ SỬ DỤNG TRONG CÁC SỰ CỐ LIÊN QUAN ĐẾN HÀNG HÓA NGUY HIỂM (MFAG) (MSC/CIRCLE.857)
PHụ Lục 6	NGHỊ QUYẾT MSC.478 (102) - SỬA ĐỔI PHẦN B CỦA BỘ LUẬT ĐÀO TẠO, CHỨNG NHẬN VÀ CANH GÁC CỦA THUYỀN VIÊN (STCW)
PHụ Lục 7	Dự THẢO NGHỊ QUYẾT MSC VỀ SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ TIÊU CHUẨN ĐÀO TẠO, CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ CANH GÁC CHO THUYỀN VIÊN (STCW), 1978, ĐÃ ĐƯỢC SỬA ĐỔI
PHụ Lục 8	Dự THẢO NGHỊ QUYẾT MSC VỀ VIỆC SỬA ĐỔI MỘT PHẦN CỦA BỘ LUẬT ĐÀO TẠO, CHỨNG NHẬN VÀ CANH GÁC CỦA THUYỀN VIÊN (STCW)
PHụ Lục 9	NGHỊ QUYẾT MSC.479 (102) - HƯỚNG DẪN SỬA ĐỔI ĐỂ ĐẢM BẢO SẮP XẾP VIỆC VẬN CHUYỂN CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN TÀU RO-RO
PHụ Lục 10	NGHỊ QUYẾT MSC.480 (102) - TIÊU CHUẨN HIỆU SUẤT CHO THIẾT BỊ THU HỆ THỐNG VỆ TINH QUASI-ZENITH NHẬT BẢN (QZSS) TRÊN TÀU
PHụ Lục 11	Dự THẢO NGHỊ QUYẾT TẬP HỢP VỀ HƯỚNG DẪN CHO CÁC DỊCH VỤ LƯU THÔNG TÀU
PHụ Lục 12	NGHỊ QUYẾT MSC.429 (98) /REV.2 - GHI CHÚ GIẢI THÍCH SỬA ĐỔI CHƯƠNG II-1 CÔNG ƯỚC SOLAS CÁC QUY ĐỊNH VỀ PHÂN KHU VÀ ỔN ĐỊNH THIẾT HẠI (CÓ HIỆU LỰC TỪ NGÀY 1 THÁNG 1 NĂM 2024)
PHụ Lục 13	NGHỊ QUYẾT MSC.429 (98) /REV.1 - GHI CHÚ GIẢI THÍCH SỬA ĐỔI CHƯƠNG II-1 CÔNG ƯỚC SOLAS CÁC QUY ĐỊNH VỀ PHÂN KHU VÀ ỔN ĐỊNH THIẾT HẠI (CÓ HIỆU LỰC ĐẾN NGÀY 31 THÁNG 12 NĂM 2023)
PHụ Lục 14	Dự THẢO SỬA ĐỔI CÁC CHƯƠNG II-1 VÀ III CỦA CÔNG ƯỚC SOLAS
PHụ Lục 15	Dự THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT ESP 2011
PHụ Lục 16	Dự THẢO SỬA ĐỔI NGHỊ ĐỊNH THƯ LL NĂM 1988
PHụ Lục 17	Dự THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT IBC
PHụ Lục 18	Dự THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT IGC

- PHỤ LỤC 19 NGHỊ QUYẾT MSC.62 (67) /REV.1 - HƯỚNG DẪN SỬA ĐỔI ĐỂ TIẾP CẬN AN TOÀN VỚI MŨI TÀU CHỜ DÀU
- PHỤ LỤC 20 DỰ THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT FSS
- PHỤ LỤC 21 DỰ THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT LSA
- PHỤ LỤC 22 DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT MSC VỀ SỬA ĐỔI KHUYẾN NGHỊ SỬA ĐỔI VỀ THỬ NGHIỆM THIẾT BỊ CỨU SINH (NGHỊ QUYẾT MSC.81 (70))
- PHỤ LỤC 23 NGHỊ QUYẾT MSC.481 (102) - KHUYẾN NGHỊ SỬA ĐỔI VỀ VIỆC SỬ DỤNG VÀ LẮP ĐẶT CÁC VẬT LIỆU PHÂN CHIẾU NGƯỢC TRÊN CÁC THIẾT BỊ CỨU SINH
- PHỤ LỤC 24 ĐỀ XUẤT TÁI ĐỊNH VỊ ĐẦU RA
- PHỤ LỤC 25 BÁO CÁO TÌNH HÌNH HAI NĂM CỦA CÁC TIỂU BAN
- PHỤ LỤC 26 CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ TẠM THỜI CỦA CÁC TIỂU BAN
- PHỤ LỤC 27 BÁO CÁO TÌNH TRẠNG HAI NĂM CỦA ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI
- PHỤ LỤC 28 CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ SAU HAI NĂM CỦA ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI
- PHỤ LỤC 29 CÁC MỤC QUAN TRỌNG ĐỂ ĐƯA VÀO CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ CHO MSC 103 VÀ MSC 104
- PHỤ LỤC 30 TUYÊN BỐ CỦA CÁC PHÁI ĐOÀN VÀ QUAN SÁT VIÊN

## 1 GIỚI THIỆU - THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ

1.1 Phiên họp thứ 102 của Ủy ban An toàn Hàng hải, ban đầu dự kiến được tổ chức từ ngày 13 đến ngày 22 tháng 5 năm 2020, đã bị hoãn lại do đại dịch COVID-19 (Thông tư số 4213/Bổ sung 2) và cuối cùng được tổ chức từ xa từ ngày 4 đến ngày 11 tháng 11 năm 2020, do ông Brad Groves (Úc) chủ trì. Phó Chủ tịch Ủy ban, ông Juan Carlos Cubisino (Argentina), cũng có mặt.

1.2 Phiên họp có sự tham gia của các Thành viên và Thành viên liên kết; đại diện từ các Chương trình của Liên hợp quốc, các cơ quan chuyên môn và các đơn vị khác; quan sát viên từ các tổ chức liên chính phủ có thỏa thuận hợp tác; và các quan sát viên từ các tổ chức phi chính phủ trong tình trạng tham vấn, như được liệt kê trong tài liệu MSC 102/INF.1.

### **Bài phát biểu khai mạc của Tổng thư ký**

1.3 Tổng thư ký hoan nghênh các đại biểu và phát biểu khai mạc, toàn văn có thể tải về từ trang web của IMO tại liên kết sau:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings.aspx>

### **Bày tỏ sự đồng cảm**

1.4 Trong bài phát biểu khai mạc, Tổng thư ký đã thông báo cho Ủy ban về việc ông William O'Neil, Tổng thư ký danh dự IMO, đã qua đời vào ngày 29 tháng 10 năm 2020. Ông O'Neil đã lãnh đạo Tổ chức từ năm 1990 đến năm 2004, khiến ông trở thành Tổng thư ký phục vụ lâu thứ hai. Ông vẫn là một phần của đại gia đình IMO sau khi kết thúc nhiệm kỳ, tích cực tham gia nhiều sự kiện IMO và tiếp tục làm việc không mệt mỏi cho cộng đồng hàng hải.

1.5 Đoàn đại biểu Canada, được sự ủng hộ của những người khác, cảm ơn sự quan tâm của Tổng Thư ký và cũng cảm ơn các đại biểu và các thành viên Ban Thư ký đã nhận được nhiều ghi chú chu đáo kể từ khi ông O'Neil qua đời.

1.6 Tổng Thư ký cũng bày tỏ sự cảm thông chân thành của các đoàn đại biểu của Hy Lạp và Thổ Nhĩ Kỳ đối với các nạn nhân của trận động đất xảy ra vào ngày 30 tháng 10 năm 2020 tại khu vực bờ biển Thổ Nhĩ Kỳ giáp Biển Aegean, đồng thời khen ngợi những người tham gia hoạt động tìm kiếm cứu nạn.

### **Nhận xét của chủ tịch**

1.7 Chủ tịch cảm ơn Tổng thư ký về bài phát biểu khai mạc và tuyên bố rằng lời khuyên và yêu cầu của ông sẽ được xem xét trong quá trình cân nhắc của Ủy ban.

## Sự cố hàng hải

1.8 Ủy ban đã ghi nhận tuyên bố của phái đoàn Malaysia liên quan đến vụ va chạm giữa tàu hỗ trợ ngoài khơi **Dayang Topaz** và dàn khoan dầu **Baram B**. Toàn văn của tuyên bố được nêu trong phụ lục 30.

1.9 Phái đoàn Thái Lan đã thông báo cho Ủy ban về vụ chìm phà **Seatran Ferry 12** ở Biển Đông vào ngày 23 tháng 10 năm 2020. Phà đang trên đường từ Nhật Bản đến Thái Lan với 10 công dân Thái Lan phục vụ trên tàu. Năm người đã được cứu kịp thời và năm người còn lại vẫn mất tích. Phái đoàn bày tỏ lòng biết ơn tới Quốc gia ven biển vì những nỗ lực cứu hộ.

1.10 Ủy ban ghi nhận một tuyên bố của phái đoàn Singapore bày tỏ sự cảm kích sâu sắc đối với các bên đã hỗ trợ tàu chở dầu Torm Alexandra có đăng ký Singapore, đã bị những thủ phạm chưa rõ danh tính nhảy lên tàu ở Vịnh Guinea vào ngày 7 tháng 11 năm 2020. Nhanh chóng sự hợp tác giữa các bên đã ngăn chặn con tàu bị các thủ phạm chiếm đoạt.

1.11 Ủy ban đã ghi nhận tuyên bố của phái đoàn Quần đảo Marshall về các cuộc tấn công của các tàu buôn và thủy thủ đoàn của họ ở Vịnh Guinea, bao gồm cả các cuộc tấn công vào các tàu chở dầu La Boheme và Jane. Toàn văn tuyên bố của họ được nêu trong phụ lục 30.

## Các biện pháp được thực hiện để tạo điều kiện thuận lợi cho phiên họp từ xa

1.12 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp bất thường thứ hai vào tháng 9 năm 2020, là một phần của phiên họp bất thường của tất cả các Ủy ban IMO (ALCOM/ES), nó đã đồng ý từ bỏ quy tắc 3 trong các quy tắc thủ tục của mình, một phần, để cho phép các phiên họp được tổ chức từ xa; và quy tắc 4, một phần, cho phép các phiên họp được tổ chức với thông báo trước ít hơn 2 tháng. Các Ủy ban cũng đã cùng nhau thông qua MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1 về *Hướng dẫn tạm thời nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các phiên họp từ xa của các Ủy ban trong đại dịch COVID-19*.

1.13. , Ủy ban, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban, đã đồng ý hoãn việc xem xét các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23, và các tài liệu tương ứng được nộp theo các mục đó, cho MSC 103. Nó cũng đồng ý hoãn MSC 103 xem xét bất kỳ đề xuất nào về kết quả đầu ra mới theo mục chương trình nghị sự 21 (Chương trình làm việc), và các tài liệu được đệ trình theo mục chương trình nghị sự 22 (Bất kỳ công việc nào khác) trước khi MSC 102 bị hoãn lại.

1.14 Ủy ban lưu ý rằng, dựa trên các quyết định của Hội đồng (C/ES.32/D) và tham khảo ý kiến của Ban thư ký, Chủ tịch đã quyết định rằng, kể từ khi việc đổi lịch MSC 102 xảy ra chưa đầy 6 tháng sau khi hoãn, việc đệ trình các tài liệu bổ sung sẽ không được phép, ngoại trừ các tài liệu liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với các vấn đề liên quan đến an toàn, sẽ được đệ trình theo mục 22 của chương trình nghị sự (Bất kỳ hoạt động kinh

doanh nào khác) (xem phần 22).

### **Thông qua chương trình nghị sự và các vấn đề liên quan**

1.15 Ủy ban đã thông qua chương trình nghị sự (MSC 102/1/Rev.1) và đồng ý được hướng dẫn trong công việc của mình, nói chung, bằng các chú thích có trong tài liệu MSC 102/1/1/Rev.1 và theo thời gian biểu tạm thời (MSC 102/1/1/Rev.1, phụ lục, đã được sửa đổi).

1.16 Trong bối cảnh các biện pháp cải thiện an toàn phà nội địa (mục 8 chương trình nghị sự được hoãn lại đến MSC 103), Ủy ban đã ghi nhận và nhất trí với tuyên bố của phái đoàn Thái Lan, nhắc lại tầm quan trọng của mục chương trình nghị sự, cần sự hỗ trợ liên tục của các bên liên quan để cải thiện sự an toàn của dịch vụ phà; bày tỏ quan điểm cho rằng công việc đã đi đúng hướng và đoàn rất hài lòng về những tiến bộ đã đạt được cho đến nay; duy trì rằng đại dịch COVID-19 không được ngăn cản sự phát triển về an toàn phà nội địa, bao gồm cả sự hợp tác liên quan; và yêu cầu Ban thư ký<sup>1</sup> tiếp tục công việc phối hợp với các bên liên quan và báo cáo tiến độ đã đạt được để MSC 103 xem xét.

### **Thông tin xác thực**

1.17 Ủy ban lưu ý rằng giấy ủy nhiệm của 106 phái đoàn tham dự phiên họp là đúng hạn và đúng hình thức.

## **2 QUYẾT ĐỊNH CỦA CÁC CƠ QUAN IMO KHÁC**

2.1 Ủy ban, đã ghi nhận các quyết định TC 69 (MSC 102/2), C 122, C/ES.30, C 123 (MSC 102/2/1), C/ES.31, C/ES.32 và ALCOM/ES (MSC 102/2/5), đã đồng ý thực hiện hành động thích hợp theo các mục liên quan trong chương trình nghị sự.

### **Kết quả và hành động do A 31 yêu cầu**

2.2 Ủy ban đã ghi nhận kết quả của A 31 (MSC 102/2/2), đặc biệt là A 31 đã mời MSC 102 và MEPC 75 xem xét các đề xuất được đưa ra trong tài liệu A 31/10/2 (Đức và cộng sự) về quy trình cập nhật *Hướng dẫn khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và chứng nhận (HSSC)* và thực hiện các hành động khi thích hợp. Ủy ban cũng lưu ý rằng, trong mỗi liên hệ này, các tài liệu MSC 102/2/3 và MSC 102/2/4 (Liên bang Nga và các cộng sự) đã được đệ trình cho phiên họp này. Do các hạn chế về thời gian, Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét vấn đề này, bao gồm các tài liệu A 31/10/2, MSC 102/2/3 và MSC 102/2/4, cho MSC 103 và yêu cầu Ban Thư ký thông báo cho MEPC 75 cho phù hợp.

---

<sup>1</sup>Đầu mối liên hệ:  
Ông Irfan Rahim  
Trưởng Dự án đặc biệt  
Ban An toàn Hàng hải  
Email: [IRahim@imo.org](mailto:IRahim@imo.org)

2.3 Ủy ban cũng lưu ý rằng A 31 đã mời MSC 102 xem xét các vấn đề được nêu ra trong tài liệu A 31/10/4 (Hoa Kỳ và IACS) về dự thảo sửa đổi đối với việc *Sử dụng và lắp các vật liệu phản chiếu ngược trên các thiết bị cứu sinh* (nghị quyết A.658 (16)), cùng với các nhận xét được đưa ra trong Ủy ban 2, và thực hiện hành động, nếu thích hợp. Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng vấn đề sẽ được xem xét theo mục 19 của chương trình nghị sự (Hệ thống và thiết bị trên tàu), cùng với tài liệu MSC 102/19/1 (Vương quốc Anh và cộng sự) (xem đoạn 19.37 đến 19.39).

2.4 Ủy ban cũng lưu ý rằng A 31 đã yêu cầu MSC và MEPC xem xét các Báo cáo Tóm tắt Đánh giá Hợp nhất (CASRs) bao gồm các bài học kinh nghiệm từ 17 cuộc đánh giá bắt buộc đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 (Thông tư số 4028) và, trong thời gian thích hợp, đề tư vấn cho Hội đồng về kết quả của việc xem xét của họ. Ủy ban đã đồng ý thực hiện theo thông lệ trước đây và theo quyết định đồng thời của MEPC 75, đã chỉ đạo Tiểu ban III xem xét CASR của các cuộc đánh giá đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 và báo cáo cho các Ủy ban kết quả xem xét của họ.

### **3 XEM XÉT VÀ THÔNG QUA CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÁC VĂN KIẾN BẮT BUỘC**

#### **KHÁI QUÁT**

3.1 Các chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974 đã được mời xem xét và thông qua các đề xuất sửa đổi đối với:

- .1 chương II-1 Công ước SOLAS, phù hợp với các quy định tại Điều VIII của Công ước;
- .2 Bộ luật Quốc tế về An toàn cho Tàu sử dụng Khí hoặc Nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp khác (Bộ luật IGF), phù hợp với các quy định của điều VIII và quy định II-1/2.28 của Công ước;
- .3 Bộ luật quốc tế về kết cấu và thiết bị của tàu chở xô khí hóa lỏng (Bộ luật IGC), phù hợp với các quy định tại điều VIII và quy định VII/11.1 của Công ước; và
- .4 Bộ luật Quốc tế về Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm bằng đường biển (Bộ luật IMDG), phù hợp với các quy định của điều VIII và quy định VII/1.1 của Công ước.

3.2 Hơn 1/3 các Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974 đã có mặt trong quá trình xem xét và thông qua các sửa đổi nói trên của Ủy ban An toàn Hàng hải mở rộng, phù hợp với các điều VIII (b) (iii) và VIII (b) (iv) của Công ước. Các đề xuất sửa đổi đối với Công ước và các Bộ quy tắc bắt buộc áp dụng theo Công ước đã được phổ biến, phù hợp với điều VIII (b) (i) của Công ước SOLAS, cho tất cả các Thành viên IMO và các Chính phủ ký kết



Công ước theo Thông tư số 3999 ngày 11 tháng 7 năm 2019 và No.4135 ngày 7 tháng 11 năm 2019.

3.3 Liên quan đến việc thông qua các sửa đổi nói trên, Ủy ban cũng đã được mời xem xét và:

- .1 phê duyệt dự thảo thông tư MSC về việc sửa đổi *Quy trình ứng phó khẩn cấp đã sửa đổi đối với tàu chở hàng hóa nguy hiểm (Hướng dẫn EmS)* (MSC.1/Circ.1588);
- .2 đồng ý về nguyên tắc dự thảo sửa đổi đối với *Hướng dẫn sơ cứu y tế của IMO/WHO/ILO để sử dụng trong các sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm* (MFAG) (MSC/Circ.857);
- .3 phê duyệt dự thảo thông tư MSC về hướng dẫn thiết kế bố trí neo đậu và lựa chọn thiết bị và phụ kiện neo đậu thích hợp để neo đậu an toàn;
- .4 phê duyệt dự thảo thông tư MSC về hướng dẫn kiểm tra và bảo dưỡng thiết bị neo bao gồm cả dây neo; và
- .5 phê duyệt dự thảo thông tư MSC về hướng dẫn sửa đổi đối với thiết bị lai đất và neo tàu trên tàu (MSC.1/Circ.1175).

#### **ĐỀ XUẤT SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÔNG ƯỚC SOLAS NĂM 1974**

3.4 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101 đã phê duyệt dự thảo sửa đổi đối với chương II-1 của Công ước SOLAS liên quan đến thiết bị kéo và neo và tính toàn vẹn kín nước (MSC 101/24, đoạn 12.12) và xem xét các ngày thực hiện khác nhau trong dự thảo sửa đổi các quy định II-1 của SOLAS /1.3.2.3 (Ứng dụng) và II-1/3-8,2,3 (Thiết bị kéo và neo), tương ứng là ngày 1 tháng 1 năm 2028 và ngày 1 tháng 1 năm 2027.

3.5 Sau khi xem xét và nhận thấy rằng không có ý kiến đóng góp nào được trình lên phiên họp, Ủy ban:

- .1 xác nhận nội dung của các đề xuất sửa đổi đối với chương II-1 của phụ lục của Công ước SOLAS 1974, như được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MSC 102/WP.5, tùy thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu có; và
- .2 đã hướng dẫn Nhóm soạn thảo điều tra các ngày thực hiện khác nhau nói trên và tư vấn cho Ủy ban cho phù hợp (xem đoạn 3.29).

Sửa đổi biên tập bổ sung

3.6 Ủy ban đã xem xét dự thảo biên tập bổ sung sửa đổi đối với chương II-1 của phụ lục của Công ước đã được Ban Thư ký xác định khi chuẩn bị Phiên bản Hợp nhất Công ước SOLAS 2020 mới, cũng như những sửa đổi do các Quốc gia Thành viên thu hút sự chú ý của

Ban Thư ký (MSC 102/WP.5, phụ lục 2).

3.7 Sau đó, Ủy ban xác nhận các sửa đổi biên tập bổ sung đối với chương II-1 của phụ lục của Công ước, như được nêu trong phụ lục 2 của tài liệu MSC 102/WP.5, và đồng ý đưa chúng vào dự thảo sửa đổi sẽ được thông qua, tùy thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu có (xem đoạn 3.5).

### **Ngày có hiệu lực của các đề xuất sửa đổi**

3.8 Ủy ban nhất trí rằng dự thảo sửa đổi chương II-1 của phụ lục Công ước SOLAS 1974 được đề xuất thông qua tại phiên họp này phải được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2023 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, phù hợp với *Hướng dẫn sửa đổi Công ước SOLAS 1974 có hiệu lực và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

### **Tự nguyện thực hiện sớm quy định II-1/12.6.2**

3.9 Đã xem xét các ý kiến của phái đoàn Ý về sự cần thiết phải tự nguyện thực hiện sớm dự thảo mới của SOLAS quy định II-1/12.6.2 (Vách ngăn khoang đỉnh và máy móc, đường hầm trục, v.v.) liên quan đến loại van sẽ được sử dụng cho các đường ống đi qua các vách ngăn va chạm, nhằm đảm bảo rằng quy định mới cũng sẽ được áp dụng cho các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2024, Ủy ban đã đồng ý hướng dẫn Nhóm soạn thảo chuẩn bị dự thảo Thông tư MSC về việc tự nguyện thực hiện sớm các sửa đổi theo quy định II-1/12.6.2 của SOLAS (xem đoạn 3.29.10).

## **ĐỀ XUẤT SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI BỘ LUẬT IGF, IGC VÀ IMDG, BẮT BUỘC THEO CÔNG ƯỚC SOLAS 1974**

### **Dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật IGF**

3.10 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101 đã phê duyệt dự thảo sửa đổi cho các mục 6 (Hệ thống ngăn chứa nhiên liệu), 11 (An toàn cháy nổ) và 16 (Sản xuất, tay nghề và thử nghiệm) của Bộ luật IGF, liên quan đến các quy định đối với hệ thống giảm áp và phòng chuẩn bị nhiên liệu hệ thống chữa cháy và hàn vật liệu kim loại và thử nghiệm không phá hủy đối với hệ thống chứa nhiên liệu (MSC 101/24, đoạn 9.2 và 9.3).

3.11 Sau khi đồng ý rằng dự thảo quy định mới 11.8 của phần A-1 của Bộ luật IGF dành cho các tàu mới và lưu ý rằng không có ý kiến thích hợp nào được đệ trình, Ủy ban:

- .1 đã sửa đổi phần đầu của dự thảo quy định mới 11.8, như sau: "Đối với tàu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2024, phòng chuẩn bị nhiên liệu..."; và
- .2 xác nhận nội dung của các đề xuất sửa đổi đối với Bộ luật IGF, như được nêu trong phụ lục 3 của tài liệu MSC 102/WP.5, tùy thuộc vào các cải tiến

biên tập, nếu có

### ***Ngày có hiệu lực của các sửa đổi được đề xuất***

3.12 Ủy ban nhất trí rằng dự thảo sửa đổi Bộ luật IGF được đề xuất thông qua tại phiên họp này nên được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2023 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, theo *Hướng dẫn sửa đổi có hiệu lực Công ước SOLAS 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

### **Dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật IGC**

3.13 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101 đã phê duyệt dự thảo sửa đổi chương 6 (Vật liệu xây dựng và kiểm soát chất lượng) của Bộ luật IGC, liên quan đến các thử nghiệm quy trình hàn đối với các thùng chứa hàng và bình chịu áp lực (MSC 101/24, đoạn 9.3).

3.14 Lưu ý rằng không có ý kiến thích hợp nào được đệ trình, Ủy ban đã xác nhận nội dung của các đề xuất sửa đổi đối với Bộ luật IGC, như được nêu trong phụ lục 4 của tài liệu MSC 102/WP.5, tùy thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu có..

### ***Ngày có hiệu lực của các đề xuất sửa đổi***

3.15 Ủy ban nhất trí rằng dự thảo sửa đổi Bộ luật IGC được đề xuất thông qua tại phiên họp này nên được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2023 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, theo *Hướng dẫn về việc sửa đổi có hiệu lực Công ước SOLAS 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

### **Dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật IMDG**

3.16 Ủy ban nhắc lại rằng dự thảo sửa đổi (40-20) đối với Bộ luật IMDG đã được CCC 6 đồng ý, được E&T 32 hoàn thiện và sau đó được chuyển đến tất cả các Quốc gia thành viên IMO và các Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974 theo điều VIII của SOLAS và Bộ luật IMDG (MSC 75/24, đoạn 7.36.3), để xem xét nhằm thông qua tại phiên họp này.

3.17 Ủy ban cũng nhắc lại rằng, phù hợp với quyết định được đưa ra tại MSC 87, Bộ luật IMDG nên được sửa đổi 2 năm một lần và một văn bản hợp nhất của Bộ luật phải được tạo ra sau mỗi 4 năm (MSC 87/26, đoạn 10.21). Do đó, một văn bản hợp nhất của Bộ luật dự kiến sẽ được thông qua tại phiên họp này.

3.18 Lưu ý rằng không có ý kiến nào được gửi về các đề xuất sửa đổi đối với Bộ luật IMDG, Ủy ban đã xác nhận nội dung của họ, như được nêu trong phụ lục 5 của tài liệu MSC 102/WP.5, tùy thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu có.

### ***Biên tập sửa đổi phiên bản tiếng Tây Ban Nha của Bộ luật***

3.19 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/3/2 (Tây Ban Nha), đề xuất biên tập phiên bản tiếng Tây Ban Nha của dự thảo sửa đổi 40-20 đối với Bộ luật IMDG, liên quan đến

tên và mô tả trong Bộ luật, để hài hòa chúng với Liên hợp quốc. Khuyến nghị về Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm - Quy định Mẫu, chỉ theo quan điểm biên tập.

3.20 Do đó, Ủy ban đã đồng ý kết hợp các sửa đổi biên tập này trong phiên bản tiếng Tây Ban Nha của sửa đổi 40-20 đối với Bộ luật IMDG.

#### ***Ngày có hiệu lực của các sửa đổi được đề xuất***

3.21 Ủy ban nhất trí rằng dự thảo sửa đổi Bộ luật IMDG, được đề xuất thông qua tại phiên họp hiện tại, nên được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 12 năm 2021 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 6 năm 2022 và các Chính phủ ký kết Công ước SOLAS có thể áp dụng các sửa đổi trong toàn bộ hoặc một phần trên cơ sở tự nguyện kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2021.

#### **SỬA LỖI TRONG BỘ LUẬT HSC 1994**

3.22 Ủy ban ghi nhận thông tin liên quan đến việc sửa đổi các sửa đổi đối với Bộ luật Quốc tế về An toàn cho Tàu cao tốc, 1994 (Bộ luật HSC 1994), được thông qua bởi các nghị quyết MSC.259 (84) và MSC.438 (99), được cung cấp trong tài liệu MSC 102/3 (Ban thư ký); và cũng lưu ý rằng Note Verbale NV.024 đã được phát hành vào ngày 10 tháng 12 năm 2019, xác nhận các chỉnh sửa trong Procès-Verbal of Rectification.

#### **CÁC VĂN KIẾN KHÔNG BẮT BUỘC**

##### **Hướng dẫn EmS sửa đổi**

3.23 Ủy ban nhắc lại rằng E&T 32 đã chuẩn bị dự thảo sửa đổi do hậu quả cho *Quy trình ứng phó khẩn cấp được sửa đổi đối với tàu chở hàng hóa nguy hiểm* (MSC.1/Circ.1588), xuất phát từ dự thảo sửa đổi 40-20 cho Bộ luật IMDG (E&T 32/WP.1, phụ lục 5).

3.24 Lưu ý rằng không có ý kiến nào về dự thảo sửa đổi Hướng dẫn EmS sửa đổi đã được đệ trình, Ủy ban đã xác nhận nội dung của nó, như được nêu trong phụ lục 6 của tài liệu MSC 102/WP.5, tùy thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu có.

##### **Hướng dẫn sơ cứu y tế (MFAG)**

3.25 Ủy ban nhắc lại rằng CCC 6 đã ghi nhận cuộc thảo luận và ý kiến của E&T 32 về dự thảo sửa đổi *Hướng dẫn sơ cứu y tế IMO/WHO/ILO để sử dụng trong các sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm* (MFAG) (MSC/Circ.857) và đã đồng ý đệ trình dự thảo sửa đổi lên Ủy ban để phê duyệt, về nguyên tắc, tùy thuộc vào sự phê duyệt đồng thời của WHO và ILO (CCC 6/14, đoạn 6.55).

3.26 Lưu ý rằng không có ý kiến đóng góp nào về dự thảo sửa đổi MFAG, Ủy ban đã xác nhận nội dung của nó, như được nêu trong phụ lục 7 của tài liệu MSC 102/WP.5, tùy

thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu có.

### **Bố trí neo đậu và thiết bị neo đậu**

3.27 Ủy ban nhắc lại rằng SDC 6 đã đồng ý soạn thảo các thông tư của MSC về:

- .1 hướng dẫn về thiết kế bố trí neo đậu và lựa chọn thiết bị và phụ kiện neo đậu phù hợp để neo đậu an toàn;
- .2 hướng dẫn kiểm tra và bảo dưỡng thiết bị neo đậu bao gồm cả dây neo; và
- .3 sửa đổi hướng dẫn về thiết bị lai dặt và neo đậu tàu (MSC.1/Circ.1175),

nhằm thông qua cùng với việc thông qua dự thảo sửa đổi quy định II-1/3-8 của Công ước SOLAS (SDC 6/13, đoạn 3.18, 3.19 và 3.22 và các phụ lục 2, 3 và 4, tương ứng).

3.28 Nhận thấy rằng không có ý kiến thích đáng nào được đệ trình, Ủy ban xác nhận nội dung của ba dự thảo thông tư, như được nêu trong các phụ lục 8, 9 và 10, tương ứng đối với tài liệu MSC 102/WP.5, tùy thuộc vào các cải tiến biên tập, nếu cần.

### **THÀNH LẬP NHÓM SOẠN THẢO**

3.29 Sau khi xem xét các vấn đề nêu trên, Ủy ban đã thành lập Nhóm soạn thảo về Sửa đổi các Văn kiện Bắt buộc và hướng dẫn nhóm này, xem xét các ý kiến được đưa ra và các quyết định được đưa ra trong phiên họp toàn thể, để chuẩn bị, xem xét bởi Ủy ban nhằm thông qua hoặc phê duyệt, nếu thích hợp:

- .1 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi chương II-1 của Công ước SOLAS 1974, đã được sửa đổi, bao gồm cả nghị quyết MSC liên quan;
- .2 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi các mục 6, 11 và 16 của Bộ luật IGF, bao gồm cả nghị quyết MSC liên quan;
- .3 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi chương 6 của Bộ luật IGC, bao gồm cả nghị quyết MSC liên quan;
- .4 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi Bộ luật IMDG, bao gồm cả nghị quyết MSC liên quan;
- .5 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi *Quy trình ứng phó khẩn cấp được sửa đổi đối với tàu chở hàng hóa nguy hiểm (Hướng dẫn EmS)* (MSC.1/Circ.1588), bao gồm cả thông tư MSC liên quan;
- .6 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi *Hướng dẫn sơ cứu y tế*

*IMO/WHO/ILO để sử dụng trong sự có liên quan đến hàng hóa nguy hiểm (MFAG) (MSC/Circ.857);*

- .7 văn bản cuối cùng của dự thảo hướng dẫn về thiết kế các bố trí neo đậu và lựa chọn các thiết bị và phụ kiện neo đậu thích hợp để neo an toàn, bao gồm cả thông tư MSC liên quan;
- .8 văn bản cuối cùng của dự thảo hướng dẫn kiểm tra và bảo dưỡng thiết bị neo đậu bao gồm cả dây neo, bao gồm cả thông tư MSC liên quan;
- .9 văn bản cuối cùng của dự thảo hướng dẫn sửa đổi về thiết bị lai dốt và neo đậu trên tàu (MSC.1/Circ.1175), bao gồm cả thông tư MSC liên quan, nhằm phổ biến như MSC.1/Circ.1175/Rev.1; và
- .10 dự thảo thông tư MSC về việc tự nguyện thực hiện sớm các sửa đổi đối với quy định II-1/12.6.2 của SOLAS.

## **BÁO CÁO CỦA NHÓM SOẠN THẢO**

3.30 Sau khi xem xét báo cáo của Nhóm soạn thảo (MSC 102/WP.7 và MSC 102/WP.7/Add.1), Ủy ban đã thông qua nó nói chung và thực hiện hành động như được nêu dưới đây.

Thông qua các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các quy tắc bắt buộc liên quan

### ***Các sửa đổi đối với chương II-1 của phụ lục của Công ước SOLAS 1974***

3.31 Ủy ban mở rộng, bao gồm các phái đoàn của 106 Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974, đã coi văn bản cuối cùng của các đề xuất sửa đổi đối với chương II-1 của phụ lục của Công ước, do Nhóm soạn thảo lập (MSC 102/WP.7, phụ lục 1), và đã nhất trí thông qua chúng theo nghị quyết MSC.474 (102), như được nêu trong phụ lục 1.

3.32 Khi thông qua nghị quyết MSC.474 (102), Ủy ban mở rộng đã xác định, phù hợp với Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS 1974, rằng các sửa đổi đã được thông qua đối với Công ước phải được coi là có được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2023 (trừ khi, trước ngày đó, các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký, như quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, phù hợp với *Hướng dẫn sửa đổi Công ước SOLAS 1974 có hiệu lực và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

### ***Các sửa đổi đối với Bộ luật IGF***

3.33 Ủy ban mở rộng, bao gồm các phái đoàn của 106 Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974, đã xem xét văn bản cuối cùng của các đề xuất sửa đổi đối với các phần 6, 11

và 16 của Bộ luật IGF, do Nhóm soạn thảo lập (MSC 102/WP.7, phụ lục 2), và đã nhất trí thông qua chúng theo nghị quyết MSC.475 (102), như được nêu trong phụ lục 2.

3.34 Khi thông qua nghị quyết MSC.475 (102), Ủy ban mở rộng đã xác định, theo điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS 1974, rằng các sửa đổi đã được thông qua đối với Bộ luật IGF phải được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2023 (trừ khi, trước ngày đó, các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký, như quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, phù hợp với *Hướng dẫn sửa đổi Công ước SOLAS 1974 có hiệu lực và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

### ***Các sửa đổi đối với Bộ luật IGC***

3.35 Ủy ban mở rộng, bao gồm các phái đoàn của 106 Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974, đã xem xét văn bản cuối cùng của các đề xuất sửa đổi đối với chương 6 của Bộ luật IGC, do Nhóm soạn thảo lập (MSC 102/WP.7, phụ lục 3) và được nhất trí thông qua bằng nghị quyết MSC.476 (102), như được nêu trong phụ lục 3.

3.36 Khi thông qua nghị quyết MSC.476 (102), Ủy ban mở rộng đã xác định, theo điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS 1974, rằng các sửa đổi được thông qua đối với Bộ luật IGC phải được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2023 (trừ khi, trước ngày đó, các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký, như quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, phù hợp với *Hướng dẫn sửa đổi Công ước SOLAS 1974 có hiệu lực và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

### ***Các sửa đổi Bộ luật IMDG***

3.37 Ủy ban mở rộng, bao gồm các phái đoàn của 106 Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974, đã xem xét văn bản cuối cùng của các đề xuất sửa đổi đối với Bộ luật IMDG áp dụng cho dự thảo sửa đổi 40-20 của Bộ luật IMDG (Thông tư số 4135, phụ lục 1 và 2), do Nhóm soạn thảo lập (MSC 102/WP.7/Add.1), và được nhất trí thông qua bằng nghị quyết MSC.477 (102), như được nêu trong phụ lục 4.

3.38 Khi thông qua nghị quyết MSC.477 (102), Ủy ban mở rộng đã xác định, theo điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS 1974, rằng các sửa đổi đã được thông qua đối với Bộ luật IMDG phải được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 12 năm 2021 (trừ khi, trước ngày đó, các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký, như quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 6 năm 2022, phù hợp với các quy định của SOLAS điều VIII.

3.39 Ủy ban đã đồng ý, như đã nêu trong đoạn 4 của nghị quyết MSC.477 (102), rằng các Chính phủ Ký kết có thể áp dụng toàn bộ hoặc một phần các sửa đổi nói trên trên cơ sở tự nguyện kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2021, và sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 6 năm 2022.

Phê duyệt các sửa đổi và các văn kiện mới, không bắt buộc

3.40 Ủy ban đã xem xét văn bản cuối cùng của các sửa đổi, và/hoặc mới, các văn kiện không bắt buộc, nếu thích hợp, do Nhóm soạn thảo lập (MSC 102/WP.7, phụ lục 4 đến 8, tương ứng), và:

- .1 đã phê duyệt MSC.1/Circ.1588/Rev.1 về *Quy trình ứng phó khẩn cấp được sửa đổi đối với tàu chở hàng hóa nguy hiểm* (Hướng dẫn EmS) (MSC.1/Circ.1588);
- .2 đã đồng ý về nguyên tắc dự thảo sửa đổi đối với *Hướng dẫn sơ cứu y tế của IMO/WHO/ILO sử dụng trong các sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm* (MFAG) (MSC/Circ.857), như được nêu trong phụ lục 5, nhằm đồng thời được ILO và WHO phê duyệt;
- .3 đã phê duyệt MSC.1/Circ.1619 về *Hướng dẫn thiết kế các bố trí neo đậu và lựa chọn các thiết bị và phụ tùng neo phù hợp để neo đậu an toàn*;
- .4 đã được phê duyệt MSC.1/Circ.1620 về *Hướng dẫn kiểm tra và bảo dưỡng thiết bị neo đậu bao gồm cả dây neo*;
- .5 phê duyệt MSC.1/Circ.1175/Rev.1 về *Hướng dẫn sửa đổi đối với thiết bị lai đất và neo đậu trên tàu*; và
- .6 phê duyệt MSC.8/Circ.1 về việc *Tự nguyện thực hiện sớm các sửa đổi đối với quy định II-1/12 của Công ước SOLAS*.

### **Hướng dẫn cho Ban thư ký**

3.41 Ủy ban đã ủy quyền cho Ban Thư ký, khi chuẩn bị các văn bản xác thực của các sửa đổi được thông qua tại phiên họp này, thực hiện bất kỳ chỉnh sửa biên tập nào có thể được xác định, bao gồm cập nhật các tham chiếu đến các đoạn được đánh số lại và thông báo cho Ủy ban về bất kỳ sai sót hoặc thiếu sót nào mà cần phải có hành động của các Chính phủ ký kết Công ước SOLAS 1974.

3.42 Ủy ban cũng yêu cầu Ban Thư ký đảm bảo rằng văn bản cuối cùng của các sửa đổi có trong các phụ lục của báo cáo được trình bày dưới dạng văn bản rõ ràng (tức là không hiển thị các thay đổi theo dõi).

## **4 NÂNG CAO NĂNG LỰC ĐỂ THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP MỚI**

4.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét nội dung chương trình này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).



---

## 5 THỰC HIỆN PHẠM VI QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI VIỆC SỬ DỤNG CÁC TÀU MẶT NƯỚC TỰ HÀNH TRÊN BIỂN (KHỐI LƯỢNG LỚN)

5.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## 6 PHÁT TRIỂN CÁC BIỆN PHÁP TIẾP THEO ĐỂ TĂNG CƯỜNG AN TOÀN CỦA TÀU LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC SỬ DỤNG DẦU NHIÊN LIỆU

6.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## 7 TIÊU CHUẨN ĐÓNG TÀU MỚI DỰA TRÊN MỤC TIÊU

7.1 Với việc thông qua chương trình nghị sự sửa đổi và các chú thích của nó (xem đoạn 1.15), Ủy ban đã đồng ý chỉ xem xét tại phiên họp này các báo cáo đánh giá GBS và hoãn việc cân nhắc các tài liệu MSC 102/7 và MSC 102/7/4, như tài liệu thông tin MSC 102/INF.15, MSC 102/INF.20 và MSC 102/INF.24, cho một phiên họp trong tương lai.

7.2 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban cũng nhất trí rằng các tài liệu MSC 102/7/5 (Trung Quốc và IACS) và MSC 102/7/6 (ASEF và CESA) về việc giải thích thống nhất quy định II-1/3-10 của Công ước SOLAS liên quan đến thuật ngữ "sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu" sẽ được xem xét theo mục 22 của chương trình nghị sự (Bất kỳ hoạt động kinh doanh nào khác), cùng với các vấn đề liên quan đến COVID-19 (xem đoạn 22.14 đến 22.17).

### **Báo cáo đánh giá GBS**

7.3 Ủy ban nhắc lại rằng, để thiết lập sự phù hợp liên tục với *Các tiêu chuẩn đóng tàu dựa trên mục tiêu đối với tàu chở hàng rời và tàu chở dầu* (nghị quyết MSC.287 (87)) (GBS), các cuộc đánh giá bảo trì theo lịch trình đã được tiến hành hàng năm vào năm 2018 và 2019 theo Hướng dẫn xác minh GBS (nghị quyết MSC.296 (87)) và với Nguyên tắc xác minh GBS đã sửa đổi (nghị quyết MSC.454 (100)) có hiệu lực, khoảng thời gian dự kiến cho các đợt đánh giá bảo trì hiện đã thay đổi thành 3 năm.

### ***Chỉnh sửa đánh giá sự không tuân thủ của Türk Loydu***

7.4 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 100, sau khi xác minh ban đầu về các quy tắc đóng tàu đối với tàu chở hàng rời và tàu chở dầu của Tổ chức được công nhận (RO) Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. (Türk Loydu) và quyết định rằng thông tin do Türk Loydu cung cấp đã chứng minh rằng các quy tắc của nó tuân theo GBS, đã yêu cầu Türk Loydu khắc phục những điểm không tuân thủ được xác định bởi Nhóm Đánh giá GBS (MSC 100/20, đoạn 6.10).

7.5 Ủy ban lưu ý rằng, sau khi nhận được yêu cầu của Türk Loydu về một cuộc đánh giá cải chính, Tổng thư ký đã thành lập một Nhóm đánh giá GBS gồm hai người, kết luận rằng ba điểm không phù hợp được xác định trong cuộc đánh giá xác minh ban đầu (MSC 100/6/4) đã được sửa chữa, dựa trên các hành động sửa chữa được thực hiện bởi Türk Loydu.

7.6 Về mặt này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/7/1 (Tổng thư ký), bao gồm báo cáo đánh giá GBS về việc sửa chữa các điểm không phù hợp được xác định trong cuộc đánh giá xác minh ban đầu đối với các quy tắc đóng tàu của Türk Loydu, như đã được đệ trình bởi Nhóm đánh giá và trong bối cảnh này, đã ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 102/INF.7, bao gồm báo cáo trạng thái về các hành động khắc phục do Türk Loydu thực hiện trong việc giải quyết các quan sát đánh giá ban đầu của GBS và để giải quyết kết quả của cuộc đánh giá GBS về sửa chữa sự không phù hợp.

7.7 Sau đó, Ủy ban xác nhận rằng yêu cầu của MSC 100 rằng các điểm không phù hợp được xác định đã được hoàn thành một cách hợp lệ và cuộc đánh giá ban đầu đã được hoàn thành thành công đối với các quy tắc đóng tàu của Türk Loydu theo các đoạn từ 6 đến 18 của Hướng dẫn Xác minh GBS (nghị quyết MSC.296 (87)).

### **Đánh giá bảo trì GBS lần thứ hai**

7.8 Với mục đích thiết lập sự phù hợp liên tục với GBS theo Hướng dẫn Xác minh GBS (nghị quyết MSC.296 (87)), Ủy ban đã xem xét các tài liệu MSC 102/7/2 và Add.1 (Tổng thư ký) chứa báo cáo cuối cùng của cuộc đánh giá bảo trì GBS lần thứ hai của 11 tổ chức được công nhận và Quy tắc kết cấu chung (CSR) của IACS đối với tàu chở hàng rời và tàu chở dầu.

7.9 Về mặt này, Ủy ban lưu ý rằng cuộc đánh giá đã được tiến hành vào năm 2019 khi Nguyên tắc xác minh GBS được thông qua theo nghị quyết MSC.296 (87) vẫn còn được áp dụng, nhưng Nhóm đánh giá đã tính đến Nguyên tắc xác minh GBS đã sửa đổi (nghị quyết MSC. 454 (100)) khi cần thiết.

7.10 Ủy ban đã ghi nhận các khuyến nghị cuối cùng của Nhóm đánh giá trong phần 1.4 của báo cáo, khuyến nghị rằng các quy tắc của tất cả các RO được liệt kê trong đoạn 2 phải tuân thủ GBS, với điều kiện là các điểm không tuân thủ được xác định đã được sửa chữa và các khuyến nghị của Nhóm đánh giá đã được tính đến và RO và/hoặc IACS gửi yêu cầu kiểm tra sửa đổi theo Nguyên tắc xác minh GBS đã sửa đổi.

7.11 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban đã ghi nhận một tuyên bố của quan sát viên từ IACS, được nêu trong phụ lục 30. Ủy ban cũng ghi nhận thông tin về hành động khắc phục do Hiệp hội phân loại Trung Quốc thực hiện đối với sự không phù hợp CCS/2019/Maint/NC/1 (MSC 102/7/2, phụ lục 1).

7.12 Khi xem xét báo cáo cuối cùng của cuộc đánh giá bảo trì GBS lần thứ hai của 11 tổ

chức được công nhận và CSR của IACS đối với tàu chở hàng rời và tàu chở dầu, Ủy ban:

- .1 xác nhận rằng thông tin được cung cấp bởi Người gửi (tất cả RO thành viên của IACS, ngoại trừ DNV-GL) đã chứng minh sự tuân thủ liên tục với GBS;
- .2 nhất trí rằng các điểm không phù hợp đã được xác định cần được sửa chữa, có tính đến các khuyến nghị của Nhóm đánh giá; và
- .3 đã yêu cầu những RO có sự không phù hợp riêng lẻ gửi yêu cầu đánh giá khắc phục và ROs thành viên của IACS gửi yêu cầu chung để đánh giá xác minh về việc khắc phục sự không phù hợp đối với những trường hợp không phù hợp đã được xác nhận liên quan đến CSR của IACS một cách kịp thời.

### ***Đánh giá xác minh lại DNV-GL***

7.13 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 100 đã lưu ý rằng Nhóm Đánh giá GBS đã không thể tiến hành đợt kiểm tra xác minh duy trì đầu tiên đối với các thay đổi quy tắc do DNV-GL đệ trình do số lượng lớn các thay đổi được thực hiện do việc sáp nhập DNV và GL ngày 12 tháng 9 năm 2013 (MSC 100/6/5, đoạn 5).

7.14 Ủy ban cũng nhắc lại rằng, có tính đến trường hợp đặc biệt của DNV-GL, MSC 100 đã đồng ý tiến hành đánh giá xác minh lại các quy tắc của DNV-GL theo đoạn 20 của phần A của Hướng dẫn Xác minh GBS (nghị quyết MSC. 296 (87)) trong khi xác nhận rằng các tàu do DNV-GL ký hợp đồng kể từ cuộc đánh giá xác minh ban đầu thành công (MSC 96/25, đoạn 5.8) được coi là đáp ứng GBS, trong khi chờ xem xét báo cáo đánh giá về việc xác minh lại quy tắc đóng tàu của DNV-GL.

7.15 Về mặt này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/7/3 (Ban thư ký), bao gồm báo cáo của Nhóm đánh giá GBS về việc xác minh lại các quy tắc đóng tàu của DNV-GL, và đặc biệt là các khuyến nghị cuối cùng của Nhóm đánh giá trong phần 1.4.

7.16 Khi xem xét báo cáo đánh giá và thông tin do Ban thư ký cung cấp mà DNV-GL đã yêu cầu Tổng thư ký tiến hành điều chỉnh việc đánh giá sự không phù hợp vào ngày 14 tháng 9 năm 2020, trong khi chờ xác nhận kết quả đánh giá của Ủy ban tại phiên họp này, Ủy ban:

- .1 xác nhận rằng thông tin do DNV-GL cung cấp đã chứng minh rằng các quy tắc đóng tàu của họ tiếp tục tuân theo các *Tiêu chuẩn đóng tàu dựa trên mục tiêu cho các tàu chở hàng rời và tàu chở dầu*;
- .2 đồng ý với những điểm không phù hợp đã được xác định đang được khắc phục và các quan sát đang được giải quyết, có tính đến các khuyến nghị của Nhóm đánh giá; và

- .3 lưu ý rằng DNV-GL đã gửi yêu cầu sửa lỗi đánh giá sự không phù hợp lên Tổng thư ký.

### ***Đánh giá GBS đã lên kế hoạch***

7.17 Ủy ban đã ghi nhận thông tin do Ban Thư ký cung cấp rằng, để giảm chi phí và gánh nặng hành chính cho Tổ chức, Tổng Thư ký dự định thành lập một Nhóm đánh giá duy nhất để đánh giá tổng hợp việc khắc phục các lỗi không phù hợp đã được MSC 100 xác nhận, bắt nguồn từ cuộc đánh giá bảo trì GBS đầu tiên vào năm 2018 và những điểm không phù hợp đã được Ủy ban xác nhận tại phiên họp này liên quan đến cuộc đánh giá xác minh lại DNV-GL.

7.18 Ủy ban cũng lưu ý rằng việc kiểm tra sự không tuân thủ kết hợp của GBS nói trên sẽ sử dụng quỹ dự phòng từ Quỹ ủy thác GBS mà không phải trả thêm chi phí nào cho RO đã được kiểm toán và nó sẽ được thông báo và tư vấn một cách hợp lệ về tiến độ đánh giá và các cuộc đánh giá đã lên kế hoạch trong tương lai..

## **8 CÁC BIỆN PHÁP CẢI THIỆN AN TOÀN PHÀ NỘI ĐỊA**

8.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét nội dung chương trình này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## **9 CÁC BIỆN PHÁP TĂNG CƯỜNG AN NINH HÀNG HẢI**

9.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét nội dung chương trình này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## **10 CƯỚP BIỂN VÀ CƯỚP CÓ VŨ TRANG CHỐNG LẠI TÀU**

10.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## **11 DI CƯ HỖN HỢP KHÔNG AN TOÀN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**

11.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## **12 ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CHÍNH THỨC**

12.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103

(xem đoạn 1.13).

### **13 YẾU TỐ CON NGƯỜI, ĐÀO TẠO VÀ CANH GÁC Báo cáo HTW 6**

13.1 Nhắc lại rằng MSC 101 đã thực hiện hành động đối với các vấn đề khẩn cấp phát sinh từ HTW 6 (MSC 101/24, đoạn 15.1 đến 15.8), nói chung, Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ sáu của Tiểu ban về Yếu tố con người, Đào tạo và Canh gác (HTW 6/13 và MSC 102/13) và thực hiện hành động như được chỉ ra bên dưới.

#### ***Chuyển đổi tài liệu đào tạo thành tài liệu đào tạo e-learning***

13.2 Ủy ban lưu ý lời khuyên của HTW 6 rằng việc chuyển đổi các khóa học mẫu STCW thành các khóa học mẫu e-learning sẽ thay đổi cách tiếp cận và mục tiêu hiện tại của các khóa học mẫu, vì chúng không phải là các khóa học sẵn sàng được cung cấp mà là các công cụ hỗ trợ các Quốc gia Thành viên và các bên liên quan khác xây dựng chương trình đào tạo chi tiết; và điều này sẽ đòi hỏi sự cân nhắc kỹ lưỡng hơn nữa về mọi ý nghĩa trách nhiệm đối với việc đánh giá năng lực, chất lượng đào tạo và các đánh giá độc lập liên quan đến tài liệu đào tạo này theo Công ước STCW..

13.3 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban đã yêu cầu Tiểu ban III xem xét cách thức tài liệu đào tạo e-learning có thể hỗ trợ việc thực hiện các văn kiện khác với Công ước STCW và tư vấn cho Ủy ban một cách phù hợp.

#### ***Sử dụng Quỹ ủy thác khóa học mẫu***

13.4 Ủy ban tán thành việc sử dụng một cách có hệ thống Quỹ ủy thác khóa học mẫu để thuê các chuyên gia phát triển và sửa đổi các khóa học mẫu, tuân theo quy trình ký hợp đồng của Ban Thư ký, để áp dụng cho tất cả các cơ quan IMO xử lý các khóa học mẫu, nếu cần, theo quyết định đồng thời của MEPC 75.

#### ***Hướng dẫn y tế chung mới của ILO/IMO đối với tàu biển***

13.5 Ủy ban đã tán thành sáng kiến phát triển một hướng dẫn y tế chung của ILO/IMO đối với tàu biển (HTW 6/13, đoạn 3.12 đến 3.15).

#### ***Dự thảo sửa đổi bảng B-I/2 của Bộ luật STCW***

13.6 Ủy ban đã xem xét dự thảo nghị quyết MSC về việc sửa đổi bảng BI/2 của Bộ luật STCW, cùng với tài liệu MSC 102/13/3 (ICS), đề xuất một sửa đổi nhỏ đối với "Ghi chú" nằm trong dự thảo sửa đổi bảng BI/2. để đảm bảo các ghi chú phù hợp với các quy định của Công ước và Bộ luật STCW.

13.7 Sau khi xem xét và đã đồng ý với các sửa đổi được đề xuất trong tài liệu MSC 102/13/3, Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.478 (102) về *Sửa đổi phần B của Bộ luật Đào tạo, Chứng nhận và Canh gác của Thuyền viên (STCW)*, như đã thiết lập ra trong

phụ lục 6.

***Xem xét danh sách kiểm tra để xem xét các vấn đề về yếu tố con người của các cơ quan IMO***

13.8 Ủy ban đã tán thành quyết định của HTW 6 thực hiện việc xem xét *Danh sách kiểm tra để xem xét các vấn đề về yếu tố con người của các cơ quan IMO* (MSC-MEPC.7/Circ.1) và hướng dẫn và chỉ dẫn liên quan theo đầu ra hiện có về "Vai trò của yếu tố con người".

***Dự thảo định nghĩa về "điện áp cao"***

13.9 Ủy ban đã thông qua dự thảo định nghĩa về "điện áp cao" do HTW 6 chuẩn bị, như được nêu trong phụ lục 7, được đưa vào quy định I/1 của STCW, và đề nghị Tổng thư ký lưu hành dự thảo sửa đổi này theo Điều XII của Công ước STCW, với mục tiêu thông qua tại MSC 103.

***Dự thảo sửa đổi định nghĩa "cấp độ hoạt động"***

13.10 Ủy ban đã thông qua dự thảo sửa đổi phần A-I/1 của Bộ luật STCW do HTW 6 soạn thảo, như được nêu trong phụ lục 8, để đưa năng lực "cán bộ kỹ thuật điện" vào định nghĩa "cấp độ hoạt động", và yêu cầu Thư ký - Chung để lưu hành nó theo Điều XII của Công ước STCW, với mục tiêu thông qua tại MSC 103.

***Các báo cáo của Tổng thư ký theo quy định của STCW***

***Báo cáo của Tổng thư ký theo quy định I/7 của STCW***

13.11 Ủy ban lưu ý rằng không có báo cáo nào về việc truyền đạt thông tin ban đầu theo quy định I/7 của STCW, đoạn 2, đã được hoàn thành để xem xét tại phiên họp này.

***Báo cáo của Tổng thư ký theo quy định I/8 của STCW***

13.12 Ủy ban đã xem xét các báo cáo cho Antigua và Barbuda, Úc, Brazil, Canada, Trung Quốc, Colombia, Séc, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Triều Tiên, Đan Mạch, Estonia, Đức, Iran (Cộng hòa Hồi giáo), Ireland, Israel, Nhật Bản, Latvia, Luxembourg, Mexico, Morocco, Ba Lan, Bồ Đào Nha, Romania, Slovenia, Thụy Điển, Thổ Nhĩ Kỳ, Thái Lan, Ukraine và Hồng Kông (Trung Quốc), như được nêu trong tài liệu MSC 102/WP.3 và Add.1; và xác nhận rằng thông tin do các Bên nói trên cung cấp chứng tỏ rằng họ tiếp tục có hiệu lực đầy đủ và đầy đủ các quy định của Công ước STCW; và yêu cầu Ban thư ký cung cấp thông tin cập nhật liên quan đến các báo cáo tiếp theo bằng MSC.1/Circ.1164/Rev.22.

13.13 Ủy ban cũng khuyến khích các Bên tham gia Công ước STCW gửi các báo cáo tiếp theo của họ, phù hợp với các phần A-I/7 và A-I/8 của Bộ luật STCW.

13.14 Ghi nhận sự can thiệp của phái đoàn Nhật Bản, với sự hỗ trợ của phái đoàn Malaysia, Na Uy, Philippines và Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất, bày tỏ quan điểm rằng hướng dẫn thống nhất và rõ ràng cho những người có thẩm quyền, giải quyết quá trình đánh giá, cũng như hỗ trợ kỹ thuật, là cần thiết; cùng với thông tin bổ sung do Chủ tịch Tiểu ban HTW cung cấp, Ủy ban nhất trí rằng vấn đề này, đã được Tiểu ban xem xét trong đầu ra "Thực hiện Công ước STCW", nên được ưu tiên và hướng dẫn Tiểu ban Ủy ban hành động phù hợp.<sup>2</sup>

### ***Phê duyệt của người có thẩm quyền***

13.15 Ủy ban đã xem xét các tài liệu MSC 102/13/1 và Add.1 (Ban Thư ký), chứa thông tin do các Bên STCW cung cấp liên quan đến các chuyên gia được cung cấp hoặc đề nghị đưa vào danh sách những người có thẩm quyền, cũng như những người có thẩm quyền bị rút khỏi danh sách.

13.16 Sau khi xem xét, Ủy ban:

- .1 phê duyệt việc đưa 12 người có thẩm quyền do bốn Bên giới thiệu vào *Danh sách những người có thẩm quyền do Tổng thư ký duy trì theo mục A-I/7 của Bộ luật STCW (MSC.1/Circ.797/Rev.33)* và yêu cầu Ban thư ký ban hành danh sách sửa đổi bằng MSC.1/Circ.797/Rev.34;
- .2 lưu ý những người có thẩm quyền đã bị hai Bên STCW rút khỏi Danh sách;
- .3 đã mời các Bên STCW thông báo cho Ban Thư ký về bất kỳ sửa đổi nào mà Danh sách có thể yêu cầu (rút, bổ sung, thay đổi địa chỉ, v.v.), nhằm đảm bảo rằng những người được liệt kê trong bản sửa đổi mới nhất luôn sẵn sàng phục vụ với tư cách là những người có thẩm quyền và sẵn sàng có thể liên lạc được; và
- .4 cảm ơn các Bên STCW đã đề cử người có thẩm quyền, khuyến khích tất cả các Bên gửi đề cử bổ sung để đảm bảo rằng các quy định của Công ước STCW được thực hiện một cách hiệu quả.

Nhóm công tác chung của ILO/IMO để xác định và giải quyết các vấn đề của thuyền viên và yếu tố con người

13.17 Ủy ban lưu ý rằng việc xem xét tài liệu MSC 102/13/2 (Ban Thư ký), liên quan đến việc thành lập một nhóm công tác chung của ILO/IMO để xác định và giải quyết các

---

<sup>2</sup>Mô-đun STCW GISIS mới, sự phát triển đã được thống nhất tại MSC 98, đang trong giai đoạn chuẩn bị cuối cùng và mục đích của nó là hài hòa và hợp lý hóa việc tuân thủ các yêu cầu về báo cáo và thông tin liên lạc theo Công ước STCW 1978.

vấn đề của thuyền viên và yếu tố con người, đã bị hoãn lại, trong khi chờ kết quả của các cuộc thảo luận về vấn đề này trong Ủy ban pháp lý.

## 14 TRIỂN KHAI CÁC VĂN KIẾN IMO

14.1 Nhìn chung, Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ sáu của Tiểu ban về Triển khai các Văn kiện IMO (III) (III 6/15 và Bổ sung 1, và MSC 102/14) và thực hiện các hành động như được chỉ ra dưới đây.

14.2 Đối với các hành động được yêu cầu trong các đoạn 2.2, 2.4, 2.7 và 2.8 của tài liệu MSC 102/14, Ủy ban lưu ý rằng A 31 đã thông qua bốn nghị quyết sau do Tiểu ban lập:

- .1 *Thủ tục kiểm tra của chính quyền cảng, 2019* (nghị quyết A.1138 (31));
- .2 *Hướng dẫn truyền thông tin liên lạc của các Quốc gia Thành viên* (nghị quyết A.1139 (31));
- .3 *Hướng dẫn khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và chứng nhận (HSSC), 2019* (nghị quyết A.1140 (31)); và
- .4 *2019 Danh sách không đầy đủ các nghĩa vụ theo các văn kiện liên quan đến Bộ luật thực hiện các Văn kiện IMO (Bộ luật III)* (nghị quyết A.1141 (31)).

14.3 Nhắc lại quyết định trước đó của mình rằng tất cả các đề xuất cho các đầu ra mới sẽ được xem xét tại MSC 103 (xem đoạn 1.13), Ủy ban lưu ý rằng việc xem xét các mục hành động 2.3 và 2.5 của tài liệu MSC 102/14, liên quan đến hai đầu ra mới do Tiểu ban đề xuất, tức là □ Phát hành sổ tay đào tạo mới cho nhân viên PSC□ và □ Xây dựng hướng dẫn liên quan đến IMSAS để hỗ trợ việc thực hiện Bộ luật III□ (MSC 102/14), đã được hoãn lại cho MSC 103.

### **Phương pháp luận để xây dựng các hướng dẫn về kiểm tra của chính quyền cảng**

14.4 Ủy ban khẳng định lại phương pháp luận được III 3 nhất trí và được MSC 97 và MEPC 70 (MSC 97/22, đoạn 9.6) tán thành để phát triển các hướng dẫn về kiểm tra của chính quyền cảng (PSC) và các sửa đổi theo đó, dưới sự điều phối của Tiểu ban, để hợp nhất trong các *Thủ tục kiểm tra của chính quyền cảng*, khi quyết định phân bổ nhiệm vụ mới cho các tiểu ban.

### **Thỏa thuận mẫu về việc ủy quyền RO thay mặt cho Cơ quan quản lý**

14.5 Ủy ban đã xem xét dự thảo thông tư MSC-MEPC.5 về thỏa thuận mẫu để ủy quyền cho các tổ chức được công nhận thay mặt cho Chính quyền (III 6/15, phụ lục 8), cùng với tài liệu MSC 102/14/1 (Na Uy và cộng sự), đề xuất xóa bỏ hoặc sửa đổi đoạn 6.5.5 của dự thảo thỏa thuận mẫu vì nó sẽ chứa các cách diễn đạt mơ hồ và không xác định. Về mối liên



hệ này, Ủy ban lưu ý rằng văn bản của đoạn 6.5.5 giống với văn bản của đoạn 5.3.2.4 của phần III tuyên bố điện tử của Bộ luật dành cho các tổ chức được công nhận (Bộ luật RO) (các nghị quyết MSC.349 (92) và MEPC.237 (65)).

14.6 Trong cuộc tranh luận rộng rãi diễn ra sau đó, một số phái đoàn đã bày tỏ sự ủng hộ đối với các sửa đổi được đề xuất trong tài liệu MSC 102/14/1, chỉ ra sự cần thiết phải làm rõ các biểu hiện "sự cố nguy hiểm" và "tai nạn" khi ký kết hiệp định, và nêu rõ rằng các yêu cầu báo cáo trong các điều khoản cụ thể đang được xem xét vượt ra ngoài phạm vi của các điều khoản bắt buộc liên quan có trong các văn kiện IMO liên quan.

14.7 Các phái đoàn khác, nhắc lại rằng MSC 101 đã xem xét vấn đề một cách chi tiết, bày tỏ quan điểm rằng văn bản của thỏa thuận mẫu, như được đề xuất bởi III 6, nên được thông qua tại phiên họp này, nhấn mạnh tầm quan trọng của các thủ tục báo cáo cho các Cơ quan quản lý cờ theo trình tự để cho phép họ giám sát công việc của RO, đặc biệt là trong tình huống mà RO trước đây ngày càng phụ thuộc vào sau này.

14.8 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban, nhận thấy rằng các quan điểm về vấn đề này hầu như không đồng đều, đã chỉ thị III 7 chỉ xem xét thêm nội dung của đoạn 6.5.5, có tính đến văn bản sửa đổi được đề xuất trong đoạn 10 của tài liệu MSC 102/14./1. Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng đã hướng dẫn Tiểu ban xem xét đoạn 5.3.2.4 của phần khuyến nghị III của Bộ luật RO, nhằm tư vấn cho các Ủy ban về việc liệu nội dung của cả hai đoạn có nên được thống nhất hay không; và đồng ý thông báo cho MEPC một cách phù hợp.

### **Văn kiện không bắt buộc về quy định đối với tàu hoạt động không theo công ước**

14.9 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 96 đã chỉ đạo Tiểu ban xây dựng một khóa học mẫu về sự an toàn của các tàu chở khách không thuộc phạm vi điều chỉnh của Công ước SOLAS, trên cơ sở các tài liệu hiện có, ví dụ: GlobalReg và Tuyên bố Manila; và MSC 101 đã bao gồm một mục về "Các biện pháp cải thiện an toàn phà nội địa" trong chương trình nghị sự tạm thời cho MSC 102, đồng ý rằng công việc được thực hiện theo đầu ra hiện có OW 33 (Hoàn thiện một văn kiện không bắt buộc về các quy định đối với tàu hoạt động không theo công ước), với Tiểu ban III là cơ quan liên quan.

14.10 Lưu ý rằng việc phát triển tài liệu đào tạo về an toàn phà nội địa có thể có ý nghĩa liên quan đến hướng dẫn trước đây của MSC 96 để phát triển một khóa học mẫu, Ủy ban nhất trí rằng Tiểu ban không nên tiến hành xây dựng một khóa học mẫu vào lúc này, trong khi chờ chỉ thị thêm từ Ủy ban có tính đến kết quả của công việc về các biện pháp cải thiện an toàn phà nội địa.

### **Sắp xếp công việc cho III 7**

14.11 Ủy ban nhắc lại rằng III 7 ban đầu dự kiến diễn ra vào tháng 7 năm 2020 và công việc của nó là bao gồm, cụ thể là, dự kiến xây dựng các dự thảo nghị quyết của

Hội đồng về Thủ tục cho PSC, năm 2021; Hướng dẫn khảo sát theo HSSC 2021; và danh sách không đầy đủ năm 2021 các nghĩa vụ theo các văn kiện liên quan đến Bộ luật III.

14.12 Xem xét việc hoãn III 7 đến 2021, Ủy ban nhất trí rằng, theo quyết định đồng thời của MEPC 75, các nhóm liên lạc do III 6 thành lập nên tiếp tục công việc của họ trên cơ sở các điều khoản tham chiếu đã thống nhất của họ. Các nhóm cũng cần lưu ý, theo hướng dẫn nhận được từ Chủ tịch Tiểu ban với sự tham vấn của các chủ tịch của các cơ quan liên quan khác, bất kỳ kết quả thích hợp nào của các cơ quan IMO đã họp kể từ III 6. Công việc bổ sung đó phải tương ứng với công việc thường xuyên của các nhóm thư từ được thành lập tại mỗi phiên họp để tiến độ công việc của Tiểu ban càng nhiều càng tốt, đặc biệt là liên quan đến việc lập dự thảo nghị quyết của Hội đồng.

### **Thương vong trên tàu MSC Zoe**

14.13 Ủy ban ghi nhận một tuyên bố của phái đoàn Hà Lan, cung cấp thông tin về cuộc điều tra về thương vong trên tàu MSC Zoe (IMO số 9703318), được thực hiện bởi Ban An toàn Hà Lan, với sự hợp tác của Cơ quan Hàng hải Panama (PMA) và Cục Điều tra Thương vong Hàng hải Liên bang của Đức (BSU). Toàn bộ nội dung của tuyên bố được nêu trong phụ lục 30. Về vấn đề này, phái đoàn chỉ ra rằng một báo cáo điều tra an toàn hàng hải về sự mất mát 342 container trong một cơn bão ngoài khơi của Đức và Hà Lan, vào ngày 2 tháng 1 năm 2019, có đã được tải lên mô-đun Thương vong và Sự cố Hàng hải GISIS (C0012974) để Nhóm Liên lạc về Phân tích Báo cáo Điều tra An toàn Hàng hải xem xét.

## **15 VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ CONTAINER**

### **Báo cáo của CCC 6**

15.1 Nhìn chung, Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ sáu của Tiểu ban Vận chuyển hàng hóa và container (CCC) (CCC 6/14 và MSC 102/15) và thực hiện các hành động như được nêu dưới đây.

### ***Dự thảo hướng dẫn tạm thời về an toàn của tàu sử dụng rượu metylic/etylic làm nhiên liệu***

15.2 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1621 về *Hướng dẫn tạm thời đối với an toàn của tàu sử dụng rượu metylic/etylic làm nhiên liệu*.

### ***Ứng dụng thép Austenit mangan cao cho dịch vụ đông lạnh***

15.3 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1622 về *Hướng dẫn chấp nhận các vật liệu kim loại thay thế cho dịch vụ đông lạnh trên tàu chở xô khí hóa lỏng và tàu sử dụng khí hoặc nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp khác*.

15.4 Sau khi ghi nhận thông tin liên quan đến kết quả đạt yêu cầu của thử nghiệm mới được cung cấp trong tài liệu MSC 102/INF.14 (Hàn Quốc), Ủy ban cũng đã phê duyệt MSC.1/Cir.1599/Rev.1 về *Hướng dẫn tạm thời được sửa đổi về việc áp dụng thép Austenit mang an cao cho dịch vụ đông lạnh*.

***Dự thảo sửa đổi (40-20) đối với Bộ luật IMDG và các thông tư liên quan***

15.5 Ủy ban nhắc lại rằng dự thảo sửa đổi (40-20) đối với Bộ luật IMDG (MSC 102/3/1) và các thông tư liên quan, được E&T 32 hoàn thiện ngay sau CCC 6, đã được xem xét theo mục 3 của chương trình nghị sự (xem đoạn 3.16 đến 3.21 và 3.23 đến 3.26).

***Dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật CSS và các sửa đổi do hậu quả đối với các văn kiện khác***

15.6 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1623 về các *Sửa đổi đối với Bộ luật về thực hành an toàn đối với việc sắp xếp và chằng buộc hàng hóa (Bộ luật CSS)*. Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng đã phê duyệt các sửa đổi do hậu quả như sau:

- .1 MSC.1/Circ.1353/Rev.2 về *Hướng dẫn soạn thảo Sổ tay Chằng buộc Hàng hóa*; và
- .2 MSC.1/Circ.1624 về *Sửa đổi Bộ luật về thực hành an toàn đối với tàu chở gỗ trên boong, 2011 (Bộ luật TDC 2011)*.

15.7 Về vấn đề này, Ủy ban cũng đã thông qua nghị quyết MSC.479 (102) về *Hướng dẫn sắp xếp chằng buộc cho việc vận chuyển các phương tiện giao thông đường bộ trên tàu ro-ro*, như được nêu trong phụ lục 9, sẽ thay thế nghị quyết A.581 (14), như đã được sửa đổi, có tính đến quyết định của Hội đồng (nghị quyết A.886 (21)) rằng chức năng thông qua các tiêu chuẩn hiệu suất và thông số kỹ thuật, cũng như các sửa đổi theo đó, sẽ được thực hiện bởi MSC. Do đó, Ủy ban đã mời Hội đồng tán thành hành động do Ủy ban thực hiện và hủy bỏ nghị quyết A.581 (14).

***Giải thích thống nhất về Bộ luật IGC và IMDG***

15.8 Khi xem xét dự thảo thông tư MSC về giải thích thống nhất Bộ luật IGC, như được nêu trong phụ lục 9 của tài liệu CCC 6/14, Ủy ban đã lưu ý các quan điểm sau về thuật ngữ  ống dẫn  (CCC 6/14, phụ lục 9, đoạn 3.1):

- .1 không phải lúc nào ống dẫn cũng có nghĩa là vỏ bọc thiết bị, do đó, cụm từ  có nghĩa là  nên được sửa đổi thành "có nghĩa bao gồm
- .2 thuật ngữ  đường ống bên ngoài hoặc ống dẫn  không chỉ bao gồm ống bên ngoài mà còn bao gồm cả ống dẫn cấu trúc cho đường ống bên trong;

- .3 Thuật ngữ □ bất cứ cấu trúc nào □ nên bị xóa vì nó có thể bao gồm các phòng Thiết bị van khí (GVU), không nên được coi là ống dẫn bên ngoài;
- .4 thuật ngữ □ ống dẫn kết cấu □ cho đường ống bên trong cần được làm rõ thêm; và
- .5 Việc sửa đổi thuật ngữ □ có nghĩa □ thành □ có nghĩa là □ **ch** thể được ủng hộ, nhưng việc xóa tham chiếu đến đoạn 16.4.3.1 cần được xem xét cẩn thận.

15.9 Sau khi thảo luận và ghi nhận những quan ngại liên quan đến dự thảo giải thích thống nhất của thuật ngữ □ ống dẫn □, Ủy ban:

- .1 đã chỉ đạo Tiểu ban CCC tiếp tục xem xét dự thảo giải thích thống nhất trong đoạn 3.1 và mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm gửi thêm ý kiến và đề xuất cho CCC 7, theo mục chương trình nghị sự "Giải thích thống nhất các điều khoản của các công ước liên quan đến an toàn, an ninh và môi trường của IMO □ ; và
- .2 sau đó đã được phê duyệt MSC.1/Circ.1625 về *Giải thích thống nhất của Bộ luật IGC*, theo quan điểm của quyết định vừa được đưa ra (xem đoạn 15.9.1), không bao gồm việc giải thích đoạn 3.1 do CCC 6 đề xuất.

15.10 Ủy ban cũng đã phê duyệt MSC.1/Circ.1626 về *Giải thích thống nhất Bộ luật IMDG*.

### ***Sửa đổi chương trình kiểm tra đơn vị vận tải hàng hóa chở hàng hóa nguy hiểm***

15.11 Ủy ban ghi nhận thảo luận và tiến độ đạt được của Tiểu ban về việc sửa đổi các *Chương trình kiểm tra đối với các đơn vị vận tải hàng hóa có vận chuyển hàng hóa nguy hiểm* (MSC.1/Circ.1442, được sửa đổi bởi MSC.1/Circ.1521), đặc biệt tầm quan trọng của việc IMO tham gia vào công việc của Công ước Bảo vệ Thực vật Quốc tế (IPPC) liên quan đến việc kiểm soát dịch hại liên quan đến việc di chuyển các CTU và hàng hóa; và Ban thư ký đã được yêu cầu theo dõi chặt chẽ công việc của IPPC và tham gia với tư cách là thành viên của Lực lượng Đặc nhiệm về các Container trên Biển.

15.12 Trong bối cảnh đó, Ủy ban ghi nhận tuyên bố của quan sát viên từ FAO, bày tỏ sự ủng hộ đối với công việc do Tiểu ban CCC và Nhóm liên lạc của nó thực hiện về việc sửa đổi các chương trình kiểm tra đối với các đơn vị vận tải hàng hóa chuyên chở hàng hóa nguy hiểm, đặc biệt là sự tham gia của Ban thư ký với tư cách là thành viên của Lực lượng đặc nhiệm về các container trên biển của IPPC; và khuyến khích các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế cùng hành động nhằm cải thiện việc quản lý ô nhiễm các CTU và hàng hóa. Toàn văn của tuyên bố

được nêu trong phụ lục 30.

15.13 Ủy ban cũng khuyến khích các Quốc gia Thành viên thực hiện thanh tra CTU theo các chương trình thanh tra và báo cáo kết quả của họ cho Tổ chức..

### ***E&T 34 và 35***

15.14 Ủy ban lưu ý rằng phiên họp bất thường thứ ba mươi hai của Hội đồng đã thông qua danh sách ưu tiên tái thiết cuộc họp (C/ES.32/D, phụ lục 1) và đặc biệt đã đồng ý rằng:

- .1 Nhóm Biên tập & Kỹ thuật (E&T) 34, tùy thuộc vào việc hoàn thiện các sửa đổi đối với Sách màu Cam của LHQ, có thể được tổ chức cùng với các cuộc họp khác và có thể chuyển sang năm 2021; và
- .2 CCC 7 có thể chuyển sang năm 2021, được tổ chức cùng với phiên họp của Nhóm E&T để hoàn thiện cả Bộ luật IMSBC và IMDG.

15.15 Trong bối cảnh này, Ủy ban lưu ý rằng tất cả bốn nhóm liên lạc do CCC 6 thành lập đang tiếp tục công việc của họ, với các điều khoản tham chiếu đã được CCC 6 phê duyệt; rằng các báo cáo có thể được gửi như một bản sửa đổi của các tài liệu hiện có được gửi trong thời hạn tài liệu của CCC 7 (CCC 7/3, CCC 7/4, CCC 7/6/2 và CCC 7/10, tương ứng); và thời hạn tạm thời để nộp các báo cáo sửa đổi đã được dự kiến đặt ra là ngày 30 tháng 4 năm 2021, nhằm cho phép thời gian để có thể đệ trình lên CCC 7 các tài liệu bình luận về các báo cáo này (xem thêm đoạn 15.17 và 21.23).

15.16 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban:

- .1 phê duyệt việc nắm giữ E&T 34 (Bộ luật IMDG, tùy thuộc vào việc hoàn thiện các sửa đổi đối với Sách màu Cam của LHQ), sẽ diễn ra vào mùa xuân năm 2021, nhằm soạn thảo bộ dự thảo sửa đổi tiếp theo (41-22) cho Bộ luật IMDG;
- .2 phê duyệt việc nắm giữ E&T 35 (Bộ luật IMDG và IMSBC) sẽ diễn ra ngay sau CCC 7; và
- .3 ủy quyền cho E&T 33<sup>3</sup> và E&T 34 xem xét các đệ trình CCC 7 liên quan đến Bộ luật IMDG và IMSBC (theo mục 5 và 6 của CCC 7), tương ứng với mục đích báo cáo lại cho CCC 7 (xem thêm đoạn 21.23).

15.17 Sau đó, Ủy ban đã cho phép một thời hạn bổ sung được thiết lập để gửi các tài liệu góp ý cho CCC 7, có tính đến các thỏa thuận cho các Nhóm E&T, sự tiếp tục của các

---

<sup>3</sup>E&T 33 dự kiến sẽ diễn ra vào quý đầu tiên của năm 2021, như một cuộc họp từ xa. Thư mời sẽ được gửi đúng hạn bằng một thông tư.

nhóm liên lạc và sự chậm trễ của CCC 7 (xem thêm đoạn 21.23).

## 16 ĐIỀU HƯỚNG, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN

### BÁO CÁO NCSR 7

16.1 Nhìn chung, Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ bảy của Tiểu ban về Hàng hải, Thông tin liên lạc và Tìm kiếm Cứu nạn (NCSR) (NCSR 7/23 và MSC 102/16) và thực hiện các hành động như được chỉ ra bên dưới.

#### Đề án phân luồng lưu thông và các biện pháp định tuyến

16.2 Ủy ban đã thông qua, theo *Thủ tục thông qua và sửa đổi các phương án phân luồng lưu thông, các biện pháp định tuyến khác với các phương án phân luồng lưu thông, bao gồm việc chỉ định và thay thế các tuyến đường biển quần đảo, và hệ thống báo cáo tàu* (nghị quyết A.858 (20)), các chương trình phân tách lưu thông (TSS) và các biện pháp liên quan sẽ được thực hiện vào ngày 1 tháng 6 năm 2021, để phổ biến bằng COLREG.2/Circ.75, như sau:

- .1 các TSS hợp nhất và các biện pháp liên quan "Ngoài khơi Na Uy", thay thế các TSS hiện có và các biện pháp liên kết của chúng "Ngoài khơi Na Uy từ Vardø đến Røst" (COLREG.2/Circ.58, phụ lục 1) và "Ngoài khơi phía Tây bờ biển Na Uy "và" Ngoài khơi phía nam bờ biển Na Uy "(COLREG.2/Circ.62, phụ lục 1 và 2);
- .2 TSS sửa đổi thay thế TSS hiện có ở "Bờ biển Slupska" (Ba Lan) (COLREG.2/Circ.61, phụ lục 2); và
- .3 sửa đổi đối với TSS hiện có và các biện pháp liên quan trong "Off Ushant" (Pháp) (COLREG.2/Circ.51, phụ lục 3, được sửa đổi bởi COLREG.2/Circ.64, phụ lục 5).

16.3 Trong bối cảnh đó, Ủy ban đã đồng ý hủy bỏ các biện pháp hiện hành có liên quan đã được thông qua có trong COLREG.2/Circ.58, COLREG.2/Circ.61 và COLREG.2/Circ.62, do chúng được thay thế hoàn toàn bằng các biện pháp mới đã được thông qua (xem đoạn 16.2 ở trên).

16.4 Ủy ban cũng đã thông qua, theo nghị quyết A.858 (20), các sửa đổi đối với tuyến đường hai chiều hiện có "Trong tuyến đường bên trong rạn san hô Great Barrier (phía Bắc)" (Úc) sẽ được thực hiện vào ngày 1 tháng 6 năm 2021, để phổ biến bởi SN.1/Circ.339.

Công nhận IRNSS như là một thành phần của Hệ thống Điều hướng Vô tuyến toàn cầu

16.5 Ủy ban đã phê duyệt SN.1/Circ.340 về việc *Công nhận Hệ thống Vệ tinh Điều*

*hướng Khu vực Ấn Độ (IRNSS) như một thành phần của Hệ thống Điều hướng Vô tuyến Toàn cầu.*

### **Tiêu chuẩn hiệu suất cho thiết bị thu QZSS của Nhật Bản trên tàu biển**

16.6 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.480 (102) về *Tiêu chuẩn hoạt động cho thiết bị thu Hệ thống vệ tinh Quasi-Zenith của Nhật Bản (QZSS) trên tàu*, như được nêu trong phụ lục 10.

### **Nguyên tắc sửa đổi đối với Dịch vụ lưu thông tàu**

16.7 Ủy ban đã thông qua dự thảo nghị quyết của Hội đồng về *Hướng dẫn cho các dịch vụ lưu thông tàu*, như được nêu trong phụ lục 11, bao gồm một bản sửa đổi của nghị quyết A.857 (20), để đệ trình lên A 32 với mong muốn được thông qua. Khi làm như vậy, Ủy ban lưu ý quan điểm của Tiểu ban rằng không cần sự tham gia cụ thể nào của MEPC và LEG đối với nghị quyết.

Phổ biến thông tin liên quan đến MSI và SAR qua nhiều dịch vụ vệ tinh di động được GMDSS công nhận

16.8 Ủy ban ghi nhận các cuộc thảo luận tại NCSR 7 về phổ biến thông tin an toàn hàng hải (MSI) và thông tin liên quan đến tìm kiếm và cứu nạn (SAR) qua nhiều dịch vụ vệ tinh di động được công nhận để sử dụng trong Hệ thống Thông tin An toàn và Cứu nạn Hàng hải toàn cầu (GMDSS). Các cuộc thảo luận đã đề cập đến các tác động chi phí đối với các nhà cung cấp MSI (tức là Điều phối viên NAVAREA và METAREA) và các cơ quan chức năng của SAR, các vấn đề giám sát và tương tác phát sóng MSI, và thực tế là Tiểu ban đã mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm gửi các đề xuất liên quan cho Ủy ban về các vấn đề liên quan đến chi phí, vì đây được coi là vấn đề chính sách (NCSR 7/23, đoạn 9.15 đến 9.24).

16.9 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban đã xem xét các tài liệu MSC 102/16/3 (IMSO), MSC 102/16/4 (Canada và các cộng sự) và MSC 102/16/5 (New Zealand), đưa ra các nhận xét và đề xuất giải quyết các tác động chi phí cho các nhà cung cấp thông tin MSI và SAR và các vấn đề khác.

16.10 Ủy ban đã nhận thấy nhu cầu cấp thiết phải giải quyết các tác động về chi phí đối với các nhà cung cấp thông tin MSI và SAR qua nhiều dịch vụ vệ tinh di động được công nhận. Tuy nhiên, do thời gian hạn chế để xem xét chuyên sâu tại phiên họp này, Ủy ban đã đồng ý với đề xuất của Chủ tịch để hoãn việc xem xét vấn đề này lên MSC 103. Khi làm như vậy, Ủy ban:

- .1 ghi nhận các nhận xét về khả năng tương tác và những lo ngại được bày tỏ

về tác động chi phí liên quan đến việc phổ biến thông tin liên quan đến MSI và SAR qua nhiều dịch vụ vệ tinh di động được GMDSS công nhận, bao gồm cả thiết bị và nhân sự bổ sung;

- .2 đã mời IMSO làm liên lạc với các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được GMDSS công nhận về việc nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh triển khai chức năng phát sóng tự xác nhận tự động và khả năng giám sát và tư vấn cho Tiểu ban NCSR, nếu thích hợp; và
- .3 đã chỉ đạo Tiểu ban NCSR xem xét:
  - .1 các giải pháp kỹ thuật để phổ biến thông tin liên quan đến MSI và SAR, chẳng hạn như việc triển khai một giao diện web duy nhất đang được IHO và các Quốc gia Thành viên quan tâm xem xét; và
  - .2 sự cần thiết phải sửa đổi các nghị quyết A.706 (17), như đã được sửa đổi, và A.1051 (27), như đã được sửa đổi, và các nghị quyết khác, để giải quyết các yêu cầu giám sát phát sóng,

và tư vấn cho Ủy ban, khi thích hợp.

16.11 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm đã được bày tỏ nhấn mạnh tầm quan trọng của:

- .1 phát thông tin liên quan đến MSI và SAR ở tất cả các khu vực được bao phủ bởi tất cả các dịch vụ vệ tinh di động được công nhận, đặc biệt là các vùng biển cực;
- .2 giải quyết các vấn đề về khả năng tương tác trong môi trường nhiều dịch vụ vệ tinh di động được công nhận;
- .3 có tính đến bất kỳ giải pháp kỹ thuật nào có thể được đề xuất bởi Tiểu ban NCSR trong quá trình cân nhắc thêm; và
- .4 xem xét sự cần thiết phải sửa đổi các nghị quyết khác, chẳng hạn như *Thông báo về tính phí đối với sự cố, khẩn cấp và an toàn thông qua hệ thống Inmarsat* (nghị quyết A.707 (17)) và *Tiêu chí cung cấp dịch vụ thông tin vệ tinh di động trong Hệ thống Thông tin An toàn và Cứu nạn Hàng hải toàn cầu (GMDSS)* (nghị quyết A.1001 (25)).

16.12 Hơn nữa, quan sát viên từ WMO nhấn mạnh rằng quyết định của IMO liên quan đến việc công nhận các dịch vụ vệ tinh di động bổ sung đã tạo ra một "nhiệm vụ chưa hoàn thành" đối với Điều phối viên NAVAREA và METAREA và do đó, IMO phải nộp đơn tìm giải pháp cho những vấn đề đó.



16.13 Xem xét các ý kiến nêu trên, Ủy ban đã mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm đệ trình thêm các đề xuất lên MSC 103, đặc biệt là về cách phân bổ chi phí phổ biến MSI cho các tàu và/hoặc để loại bỏ phí từ bờ đến tàu đối với MSI.

Tài liệu liên quan đến MSI

16.14 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1364/Rev.2 trên *Hướng dẫn sử dụng dịch vụ SafetyNET quốc tế* và MSC.1/Circ.1635 trên *Bảng điều phối cuộc gọi nhóm nâng cao của IMO*, bao gồm một sửa đổi biên tập do quan sát viên yêu cầu từ WMO cập nhật tài liệu tham khảo cho công ty con của WMO cơ thể.

### Các vấn đề ITU

16.15 Ủy ban tán thành hành động mà NCSR 7 đã thực hiện trong việc yêu cầu Ban thư ký chuyển tải các tuyên bố liên lạc tới:

- .1 ITU về việc sửa đổi khuyến nghị ITU-R M.585-7 về *Chỉ định và sử dụng danh tính trong dịch vụ di động hàng hải*, cho AMRD Nhóm B sử dụng công nghệ AIS (NCSR 7/WP.5, phụ lục 8); và
- .2 CEPT liên quan đến việc bảo vệ thông tin liên lạc vệ tinh hàng hải băng L (NCSR 7/WP.5, phụ lục 9).

### Sửa đổi Hướng dẫn về nơi trú ẩn cho tàu cần hỗ trợ

16.16 Ủy ban đã xem xét các lựa chọn để tiến độ nhanh hơn và phê duyệt việc sửa đổi *Hướng dẫn về nơi trú ẩn cho các tàu cần hỗ trợ* (nghị quyết A.949 (23)), lưu ý rằng các sửa đổi đối với văn kiện trên sẽ cần có sự tham vấn của cả MEPC và LEG.

16.17 Để đạt được mục tiêu hoàn thành và thông qua các hướng dẫn sửa đổi theo A 32 vào năm 2021, Ủy ban đã ủy quyền cho Tiểu ban NCSR trực tiếp trình các Hướng dẫn sửa đổi lên MEPC và LEG để phê duyệt đồng thời, nhằm mục đích thông qua A 32 sau đó.

### Hướng dẫn tạm thời cho các dịch vụ SAR liên quan đến việc thực hiện theo dõi sự cố tự động của máy bay đang bay

16.18 Ủy ban đã tán thành hành động được thực hiện bởi NCSR 7 trong việc phê duyệt COMSAR.1/Circ.59 về *Hướng dẫn tạm thời cho các dịch vụ SAR liên quan đến việc thực hiện theo dõi sự cố tự động của máy bay đang bay*.

### Hướng dẫn trình bày các ký hiệu, thuật ngữ và chữ viết tắt liên quan đến điều hướng

16.19 Ủy ban đã phê duyệt SN.1/Circ.243/Rev.2/Corr.1 giải quyết vấn đề với hướng dẫn mô tả MSI đã được xác định sau khi phê duyệt SN.1/Circ.243/Rev.2 về *Hướng dẫn trình*

*bày các ký hiệu, thuật ngữ và chữ viết tắt liên quan đến điều hướng.*

## **CHỈ ĐỊNH DỰ ĐỊNH CÁC TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN QUẦN ĐẢO MỚI CỦA PHILIPPINES**

16.20 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/16/2 (Philippines) cung cấp thông tin về đề xuất dự kiến của Philippines về việc chỉ định các tuyến đường biển quần đảo (ASL) nhằm thúc đẩy an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường biển và an ninh quốc gia..

16.21 Do hạn chế về thời gian và nhận thấy ý định của Philippines trong việc đệ trình đề xuất để Tiểu ban NCSR xem xét, Ủy ban đã đồng ý với đề xuất của Chủ tịch về việc mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm cung cấp hỗ trợ và hỗ trợ cho Philippines trong việc phát triển đề xuất của họ về việc chỉ định ASL, nếu thích hợp.

16.22 Sau quyết định nêu trên, các quan điểm đã được bày tỏ xác nhận rằng yêu cầu của Philippines về việc thông qua ASL của IMO là hợp pháp theo các quy định của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển (UNCLOS) và ủng hộ, nói chung, xem xét chi tiết hơn về đề xuất của Tiểu ban NCSR theo đầu ra hiện có OW 4 (Các biện pháp định tuyến và hệ thống báo cáo tàu bắt buộc).

16.23 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã ghi nhận một tuyên bố có liên quan của phái đoàn Indonesia, như được nêu trong phụ lục 30.

## **SỰ PHÁT TRIỂN LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ VỆ TINH DI ĐỘNG GMDSS**

16.24 Ủy ban đã ghi nhận thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 102/16/1 (IMSO) nhắc nhở Ủy ban về việc ngừng dịch vụ Fleet 77 (F77) của Inmarsat kể từ ngày 1 tháng 12 năm 2020 và về vấn đề này, khuyến khích các Chính phủ ký kết Công ước SOLAS khẩn cấp thông báo cho tất cả các bên liên quan đến việc ngừng dịch vụ này.

16.25 Ủy ban cũng lưu ý thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 102/INF.16 (IMSO) tư vấn rằng Thư tuân thủ Iridium liên quan đến các dịch vụ GMDSS được quy định trong nghị quyết MSC.451 (99) đã được IMSO ban hành vào ngày 19 tháng 12 năm 2019 và rằng, do đó, thỏa thuận dịch vụ công (PSA) giữa IMSO và Iridium, bao gồm các nhiệm vụ của IMSO đối với việc giám sát GMDSS, cũng như những thỏa thuận liên quan đến nghĩa vụ tài chính của Iridium, có hiệu lực vào ngày đó.

## **SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG IAMSAR**

16.26 Ủy ban lưu ý rằng Nhóm công tác chung của ICAO/IMO về hài hòa tìm kiếm và cứu nạn hàng không và hàng hải, tại cuộc họp thứ hai mươi bảy, được tiến hành hầu như

vào ngày 12, 13 và 15 tháng 10 năm 2020, đã hoàn thiện dự thảo sửa đổi Hướng dẫn sử dụng IAMSAR để đệ trình lên Tiểu ban NCSR và sau đó được MSC và ICAO phê duyệt để đưa vào ấn bản năm 2022 của Hướng dẫn sử dụng. Để tránh bất kỳ sự chậm trễ nào có thể xảy ra do việc dời lịch họp vào năm 2021, Ủy ban đã ủy quyền cho Ban Thư ký trình dự thảo sửa đổi Hướng dẫn sử dụng IAMSAR, đã được Nhóm công tác chung của ICAO/IMO hoàn thiện, trực tiếp lên MSC 103 để phê duyệt.

## CÁC VẤN ĐỀ KHÁC

16.27 Ủy ban đã ghi nhận tuyên bố của phái đoàn Brazil liên quan đến sự cố tràn dầu xảy ra trên bờ biển Brazil vào tháng 8 năm 2019, như được nêu trong phụ lục 30.

## 17 THIẾT KẾ VÀ ĐÓNG TÀU

### BÁO CÁO PHIÊN HỌP THỨ BẢY CỦA TIỂU BAN

17.1 Nhìn chung, Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ bảy của Tiểu ban Thiết kế và Đóng tàu (SDC) (SDC 7/16 và MSC 102/17) và thực hiện các hành động như được chỉ ra dưới đây.

Các ghi chú giải thích sửa đổi cho chương II-1 của Công ước SOLAS và các quy định về độ ổn định của hư hỏng

17.2 Liên quan đến việc xem xét và thông qua dự thảo sửa đổi tiếp theo chương II-1 của SOLAS (xem đoạn 3.31), Ủy ban đã xem xét dự thảo giải thích sửa đổi cho chương II-1 của SOLAS và các quy định về ổn định thiết hại, được phát triển để đảm bảo áp dụng thống nhất các sửa đổi. Sau khi đồng ý với một sửa đổi nhỏ đối với ghi chú các quy định II-1/17.1 và II-1/17.2 đối với các tiêu chuẩn an toàn cháy nổ bằng cách bổ sung các tham chiếu vào bảng 9.3 và quy định II-2/9.2.2.1.1.2 đối với tàu chở khách ít hơn 36 hành khách, Ủy ban đã thông qua, theo nghị quyết MSC.429 (98) /Rev.2, các *Ghi chú giải thích sửa đổi cho chương II-1 của Công ước SOLAS và các quy định về phân khu và ổn định thiết hại* (Các ghi chú giải thích sửa đổi), như được nêu trong phụ lục 12, sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024 đối với các tàu như được định nghĩa trong quy định II-1/1.1.1 của Công ước SOLAS.

17.3 Sau khi thông qua Ghi chú giải thích sửa đổi, Ủy ban cũng đã thông qua, theo nghị quyết MSC.429 (98) /Rev.1, các sửa đổi mang tính hệ quả đối với các *Ghi chú giải thích sửa đổi đối với chương II-1 Công ước SOLAS các quy định về phân khu ổn định thiết hại* được thông qua bởi Nghị quyết MSC.429 (98), như được nêu trong phụ lục 13, liên quan đến đoạn 4 của ghi chú giải thích cho quy định II-1/17.1 của Công ước SOLAS, áp dụng cho các tàu được định nghĩa trong quy định II-1/1.1.1 của Công ước SOLAS, như đã được thông qua theo nghị quyết MSC.421 (98), nghĩa là các tàu được đóng hoặc bàn giao theo

hình thức ba ngày (hợp đồng đóng mới được đặt vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2020; sống tàu được đặt hoặc đang ở giai đoạn xây dựng tương tự vào hoặc sau ngày 1 Tháng 7 năm 2020; hoặc giao hàng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2024).

### **Các sửa đổi đối với cách giải thích thống nhất của các chương II-1 và XII của Công ước SOLAS**

17.4 Ủy ban, sau khi đồng ý với những sửa đổi nhỏ đối với đoạn 3.5.4 của mục 3 và cập nhật tài liệu tham khảo trong mục 10 của quy định II-1/12.6.1 của Công ước SOLAS về các giải thích thống nhất có trong MSC.1/Circ.1572, đã phê duyệt MSC.1/Circ.1572/Rev.1 về *Giải thích thống nhất các chương II-1 và XII của Công ước SOLAS về các quy định kỹ thuật đối với các phương tiện tiếp cận để kiểm tra (nghị quyết MSC.158 (78)) và các tiêu chuẩn hiệu suất đối với thiết bị dò mực nước trên tàu chở hàng rời và tàu chở hàng đơn khoang không phải tàu chở hàng rời (nghị quyết MSC.188 (79))*.

### **Các biện pháp an toàn cho tàu không hoạt động theo Công ước SOLAS hoạt động ở vùng biển cực**

17.5 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 98 đã đồng ý phát triển các biện pháp an toàn cho các tàu không hoạt động theo Công ước SOLAS hoạt động ở vùng biển cực và các loại tàu được xem xét xây dựng các biện pháp an toàn đó là tàu đánh cá, du thuyền trên 300 GT không tham gia buôn bán và tàu chở hàng dưới 500 GT đến 300 GT.

#### ***Hướng dẫn các biện pháp an toàn cho tàu cá từ 24m trở lên***

17.6 Xem xét tiến độ thực hiện của SDC 7 về dự thảo hướng dẫn các biện pháp an toàn cho tàu cá từ 24m trở lên hoạt động ở vùng biển cực (SDC 7/16, phụ lục 3), Ủy ban lưu ý rằng SDC 7 đã mời HTW 7 tham gia bình luận về đoạn 11.5 (Tập huấn) của dự thảo hướng dẫn liên quan đến tính đúng đắn của thuật ngữ được sử dụng và để xác định bất kỳ mâu thuẫn nào giữa văn bản và các văn kiện IMO hiện có, nhằm tư vấn trực tiếp cho MSC 103 khi Ủy ban dự kiến sẽ xem xét các dự thảo hướng dẫn đã đề cập để phê duyệt.

17.7 Ủy ban lưu ý rằng, ngoại trừ đầu vào đang chờ xử lý về hướng dẫn tàu cá từ Tiểu ban HTW (xem đoạn 17.6), việc xây dựng hướng dẫn cho tàu cá và du thuyền không tham gia hoạt động thương mại ở vùng biển cực đã được hoàn thành bởi SDC 7.

#### ***Hướng dẫn cho du thuyền thương mại và tàu chở hàng từ 300 GT trở lên nhưng dưới 500 GT***

17.8 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban đã xem xét liệu các hướng dẫn an toàn cũng nên được xây dựng cho các du thuyền từ 300 GT trở lên nhưng dưới 500 GT tham gia buôn bán (tức là du thuyền thương mại) và cho các tàu chở hàng từ 300 GT trở lên nhưng dưới 500 GT, và đồng ý rằng hướng dẫn cho những con tàu như vậy nên được xây dựng. Do đó, Ủy ban đã chỉ đạo Tiểu ban SDC thực hiện công việc này theo kết quả hiện có về □ Các

biện pháp an toàn cho các tàu không hoạt động theo Công ước SOLAS hoạt động ở vùng biển cực□.

### **Hoàn thiện các tiêu chí ổn định nguyên vẹn của thể hệ thứ hai**

17.9 Sau khi đồng ý với các chỉnh sửa biên tập nhỏ đối với các đoạn 1.3.6 và 2.6.3.4.5, Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1627 về *Hướng dẫn tạm thời cho tiêu chí ổn định nguyên vẹn thể hệ thứ hai*.

### **Tiêu chuẩn an toàn cho việc vận chuyển nhân viên công nghiệp (IP)**

#### ***Ứng dụng cho các tàu hiện có***

17.10 Ủy ban đã xem xét việc áp dụng dự thảo SOLAS chương XV (Các biện pháp an toàn cho tàu chở nhân viên công nghiệp) đối với các tàu hiện có được chứng nhận theo *Khuyến nghị tạm thời về việc vận chuyển an toàn hơn 12 nhân viên công nghiệp trên tàu tham gia các chuyến đi quốc tế* (nghị quyết MSC.418 (97)) (Khuyến nghị tạm thời) và điều khoản trong đó khuyến nghị tạm thời nên được áp dụng cho đến khi các quy định bắt buộc có hiệu lực.

17.11 Về vấn đề này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/17/2 (Vanuatu và IMCA), nêu rõ rằng một số tàu chở nhân viên công nghiệp trên các chuyến đi quốc tế theo Khuyến nghị tạm thời sẽ không đáp ứng các yêu cầu của Bộ luật IP mới và do đó, đề xuất rằng các điều khoản về quy chế, miễn trừ và tương đương cần được xây dựng để các tàu hiện có tiếp tục được Cơ quan quản lý cho phép chở nhân viên công nghiệp theo các Khuyến nghị tạm thời hoặc các tiêu chuẩn khác, với điều kiện chúng đáp ứng mức độ an toàn tương đương được Cơ quan quản lý chấp nhận..

17.12 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đây đã được bày tỏ:

- .1 khi xem xét việc đóng mới cho các tàu hiện có, đoạn 2 của phần mở đầu của MSC/Circ.765 (*Hướng dẫn tạm thời về việc áp dụng có hệ thống các điều khoản miễn trừ*), trong đó nêu rõ rằng □ dường như khá không chính đáng rằng các tàu hiện có nên được miễn trừ một cách có chủ ý từ những cải tiến trong tiêu chuẩn của chúng, cần được tính đến một cách hợp lý, vì sử dụng cách tiếp cận như vậy sẽ đảm bảo một sân chơi bình đẳng cho các tàu mới và tàu hiện có;
- .2 các điều khoản miễn trừ chỉ nên áp dụng cho các tàu hiện đã được chứng nhận theo Khuyến nghị tạm thời (nghị quyết MSC.418 (97)), với Bộ luật IP nêu rõ các điều khoản mà các tàu đó phải đáp ứng, cùng với chỉ dẫn rõ ràng trong giấy chứng nhận tàu rằng tàu đã được khảo sát theo nghị quyết MSC.418 (97) hoặc Bộ luật IP;
- .3 Các tàu hiện có cần được xem xét trước khi áp dụng một văn kiện bắt

- buộc để cho phép đổi mới và đảm bảo an toàn phù hợp với văn bản hiện hành của quy định 3.2 của dự thảo Bộ luật IP (SDC 7/WP.3, phụ lục 2);
- .4 dự thảo SOLAS chương XV hiện tại và dự thảo Bộ luật IP đã đề cập đến vấn đề tổng hợp và không cần phải mở rộng thêm;
  - .5 Các tàu hiện có tuân thủ các Khuyến nghị Tạm thời và Bộ luật SPS 2008 nên được phép chứng nhận theo Bộ luật IP mới bằng cách áp dụng khung thời gian thích hợp và với các miễn trừ có thể chấp nhận được (ví dụ: các yêu cầu về cấu trúc); và
  - .6 với việc Bộ luật IP mới có hiệu lực, chứng nhận theo các Khuyến nghị tạm thời sẽ không còn được áp dụng nhưng các tàu hiện có được chứng nhận theo chúng sẽ được phép tiếp tục hoạt động trong khi phải đáp ứng các yêu cầu về vận hành và thiết bị của Bộ luật IP.

17.13 Xem xét các quan điểm nêu trên, Ủy ban nhất trí rằng, với việc Bộ luật IP có hiệu lực, các tàu hiện có được chứng nhận theo Khuyến nghị tạm thời (nghị quyết MSC.418 (97)) nên được phép hoạt động, với điều kiện là chúng cũng đáp ứng một số yêu cầu về hoạt động và thiết bị trong Bộ luật IP mới, có thể bao gồm giai đoạn chuyển tiếp. Do đó, Ủy ban đã hướng dẫn SDC 8 phát triển các điều khoản về tổng thể cho các tàu hiện có được chứng nhận theo Khuyến nghị tạm thời.

17.14 Ủy ban cũng đồng ý rằng chương XV mới của SOLAS nên áp dụng cho các tàu mới và hiện có (tức là các tàu không được chứng nhận theo Khuyến nghị Tạm thời) nếu các tàu đó dự định chở nhân viên công nghiệp vào hoặc sau ngày chương mới có hiệu lực..

#### ***Hiệu lực của chương XV của Công ước SOLAS mới và Bộ luật IP***

17.15 Trong bối cảnh SDC 8 bị hoãn đến đầu năm 2022 do đại dịch COVID-19 và hậu quả là sự chậm trễ trong việc thông qua dự thảo SOLAS mới chương XV và dự thảo Bộ luật IP mới, Ủy ban đã đồng ý miễn các văn kiện đó khỏi chu kỳ sửa đổi 4 năm theo mục 4 (Các trường hợp ngoại lệ) của *Hướng dẫn sửa đổi Công ước SOLAS 1974 có hiệu lực và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

17.16 Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển kịp thời dự thảo SOLAS chương XV và dự thảo Bộ luật IP, Ủy ban đã thông qua việc tổ chức cuộc họp Nhóm công tác về nhân viên công nghiệp không chuyên trách ảo vào tháng 3 năm 2021, với sự tán thành của Hội đồng, với mục đích hoàn thiện dự thảo Chương Công ước SOLAS và dự thảo Bộ luật.

17.17 Sau đó, Ủy ban đã thành lập Nhóm công tác chuyên trách về việc chuyên chở hơn 12 nhân viên công nghiệp trên các tàu tham gia các chuyến đi quốc tế và hướng dẫn nhóm này, có tính đến các tài liệu SDC 5/INF.2, SDC 7/WP.3, phần 2 của Báo cáo của Nhóm Công tác nhân viên công nghiệp, báo cáo của Nhóm liên lạc nhân viên công

nghiệp không chuyên trách được thành lập tại SDC 7 và các quyết định được thực hiện tại MSC 102, để:

- .1 tiếp tục xây dựng dự thảo Bộ luật IP nhằm hoàn thiện;
- .2 lập các dự thảo sửa đổi Công ước SOLAS liên quan đến việc miễn trừ dựa trên các quyết định của MSC 102;
- .3 Xem xét thêm dự thảo SOLAS mới chương XV về các vấn đề liên quan đến tàu cao tốc, dựa trên phụ lục 1 của tài liệu SDC 7/WP.3;
- .4 xem xét thêm dự thảo phần V (Quy định bổ sung đối với tàu được chứng nhận phù hợp với chương X của SOLAS) của dự thảo Bộ luật IP; và
- .5 nộp báo cáo cho SDC 8.

17.18 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban đã hướng dẫn Nhóm liên lạc nhân viên công nghiệp liên tục do SDC 7 thành lập nộp báo cáo trực tiếp cho Nhóm công tác nhân viên công nghiệp liên tục nêu trên và đồng ý rằng phần II của báo cáo của Nhóm công tác nhân viên công nghiệp được thành lập tại SDC 7 phải được thực hiện sẵn trên IMODOCS trong khóa học phù hợp.

#### ***Phương pháp tiếp cận hai giai đoạn trong quá trình xây dựng Bộ luật IP***

17.19 Liên quan đến việc xây dựng các điều khoản cho tàu cao tốc chở nhân viên công nghiệp, Ủy ban đã tán thành cách tiếp cận hai giai đoạn, theo đó, trong trường hợp các điều khoản tương ứng không thể được hoàn thiện kịp thời để có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, dự thảo Công ước SOLAS mới chương XV và dự thảo Bộ luật IP sẽ được hoàn thành tại SDC 8 cho các tàu được chứng nhận theo SOLAS chương I, và giai đoạn thứ hai sẽ giải quyết việc xây dựng các điều khoản cho tàu được chứng nhận theo Công ước SOLAS chương X.

#### ***Đầu vào từ các Tiểu ban HTW và CCC***

17.20 Ủy ban lưu ý rằng HTW 7 đã được mời lưu ý kết quả của các vấn đề liên quan đến đào tạo nhân viên công nghiệp và CCC 7 đã được mời lưu ý, và ESPH 26 đã được mời để xem xét, các điều khoản liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm trong dự thảo Bộ luật IP và tư vấn cho SDC 8 khi thích hợp. Về mặt này, Ủy ban lưu ý rằng ESPH 26 đã xem xét mục 8.4 của dự thảo Bộ luật IP, đưa ra các yêu cầu đối với việc vận chuyển các loại hóa chất lỏng nguy hiểm, khí hóa lỏng và dầu với số lượng lớn, và đã đề xuất xóa bỏ tham chiếu đến 'hóa chất nguy hiểm' và được thay thế bằng chất lỏng độc hại□, có nghĩa là nhiều sản phẩm hơn trong Bộ luật IBC sẽ được coi là □ sản phẩm có điểm chớp cháy thấp□ theo mục đích của Bộ luật IP. ESPH 26 cũng đề xuất một số thay đổi biên tập và làm rõ trong văn bản dự thảo và khuyến nghị rằng báo cáo của nó sẽ được xem

xét tại PPR 8, kết quả của báo cáo này sẽ được báo cáo cho SDC 8.

### **Máy dò mực nước trên tàu chở hàng không chở hàng rời có nhiều hầm hàng**

17.21 Ủy ban đã xem xét dự thảo quy định mới của SOLAS II-1/25-1, yêu cầu thiết bị dò mực nước trên các tàu chở hàng nhiều hầm không phải tàu chở hàng rời và tàu chở dầu, như được nêu trong phụ lục 6 của tài liệu SDC 7/16, cùng với tài liệu MSC 102/17/1 (Bỉ và Hoa Kỳ), đề xuất bổ sung một điều khoản mới cho phép các cảm biến báo động mức nước tàu được sử dụng thay thế cho máy dò mực nước, như một sự sắp xếp tương đương.

17.22 Về vấn đề này, Ủy ban ghi nhận một tuyên bố của quan sát viên từ IACS bày tỏ lo ngại về đề xuất nêu trên vì các thiết bị dò mực nước và cảm biến cảnh báo mức nước thả nằm trong giếng la canh hầm hàng khác nhau; tuyên bố cũng đề xuất sự cần thiết phải sửa đổi do hậu quả của Tiêu chuẩn Hiệu suất trong nghị quyết MSC.188 (79), hiện không đề cập đến máy dò cho các tàu chở hàng nhiều hầm. Toàn văn của tuyên bố được nêu trong phụ lục 30.

17.23 Sau đó, Ủy ban, đã đồng ý với một sửa đổi nhỏ do IACS đề xuất để soạn thảo quy định SOLAS II-1/25-1.2.1 và đã kết hợp đề xuất trong tài liệu MSC 102/17/1, đã phê duyệt dự thảo quy định II-1/của Công ước SOLAS mới. 25-1, như được quy định trong phụ lục 14, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành nó theo điều VIII của Công ước SOLAS, nhằm thông qua tại MSC 103.

### **Các sửa đổi đối với Bộ luật ESP 2011**

17.24 Sau khi xem xét dự thảo sửa đổi Bộ luật ESP năm 2011, được SDC 7 lập theo thủ tục tiến hành cập nhật thường xuyên Bộ luật đã được MSC 92 nhất trí (MSC 92/26, đoạn 13.31), Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi Bộ luật ESP 2011, như được quy định trong phụ lục 15, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo điều VIII của SOLAS, nhằm thông qua tại MSC 103.

### **Giải thích thống nhất về bố trí thùng chứa phục vụ**

17.25 Ủy ban lưu ý rằng IACS đã rút lại bản sửa đổi 4 của Bản Giải thích thống nhất SC123 về việc bố trí các thùng chứa phục vụ để xem xét thêm và các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm đã được mời tham gia IACS trong công việc của mình về vấn đề này.

### **Yêu cầu bắt buộc đối với cửa kín nước trên tàu hàng**

17.26 Ủy ban đã xem xét dự thảo sửa đổi Nghị định thư LL năm 1988, Bộ luật IBC và IGC và Phụ lục MARPOL I liên quan đến cửa kín nước trên tàu chở hàng, do Tiểu ban xây dựng.

17.27 Trong mỗi liên hệ này, phái đoàn của Australia, được hỗ trợ bởi quan sát viên từ IACS, nhắc lại mối quan tâm của họ được bày tỏ tại SDC 7 liên quan đến dự thảo sửa đổi



đối với cửa ra vào kín nước có bản lề, yêu cầu rằng các yêu cầu đối với loại tác động nhanh hoặc tác động đơn cũng phải bao gồm cửa kín nước có bản lề đã được đóng vĩnh viễn trên biển, chẳng hạn như các cửa như vậy, do lỗi của con người, có thể không được đóng đúng cách trước khi tiến ra biển; và thông báo cho Ủy ban về ý định đệ trình các ý kiến liên quan lên MSC 103.

17.28 Sau đó, sau khi đồng ý với một chỉnh sửa biên tập nhỏ, Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi liên quan đến cửa kín nước trên tàu chở hàng đối với các thiết bị sau:

- .1 Nghị định thư LL năm 1988, như được nêu trong phụ lục 16;
- .2 Bộ luật IBC, như được nêu trong phụ lục 17, phải được MEPC 76 phê duyệt đồng thời; và
- .3 Bộ luật IGC, như được nêu trong phụ lục 18,

và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo điều VI của Nghị định thư LL năm 1988 và điều VIII của SOLAS, nếu thích hợp, với mục tiêu thông qua MSC 103 để có hiệu lực trước ngày 1 tháng 1 năm 2024, ngoại trừ những sửa đổi đối với Bộ luật IBC được MEPC 76 phê duyệt đồng thời.

17.29 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban đã mời MEPC 76 phê duyệt dự thảo sửa đổi tương ứng đối với Công ước MARPOL Phụ lục I (SDC 7/16, phụ lục 8) (xem đoạn 17.26) và đồng tình với việc phê duyệt các sửa đổi đối với Bộ luật IBC (xem đoạn 17.28.2), nhằm mục đích áp dụng sau này.

17.30 Ủy ban, đã lưu ý rằng dự thảo sửa đổi nêu trên sẽ không ảnh hưởng đến các tàu hiện có, đã đồng ý áp dụng chúng cho tất cả các tàu và mời MEPC 76 đồng tình với quyết định này khi xem xét dự thảo sửa đổi Phụ lục I của Công ước MARPOL..

### **Các sửa đổi đối với Hướng dẫn tiếp cận an toàn với mũi tàu chở dầu**

17.31 Ủy ban, có tính đến các chỉ đạo liên quan của Hội đồng (C/ES.27/D, đoạn 3.2 (vi)), đã xem xét dự thảo sửa đổi Hướng dẫn tiếp cận an toàn với mũi tàu chở dầu (nghị quyết MSC.62 (67)) liên quan đến chân dưng ở một sửa đổi nhỏ và đã thông qua Hướng dẫn sửa đổi theo nghị quyết MSC.62 (67) /Rev.1, như được nêu trong phụ lục 19.

### **Sửa đổi nhỏ đối với Nghị định thư năm 1988 LL**

17.32 Ủy ban đã thông qua dự thảo sửa đổi Nghị định thư LL năm 1988, như được nêu trong phụ lục 16, là những sửa đổi nhỏ, có tính đến các chỉ đạo liên quan của Hội đồng (C/ES.27/D, đoạn 3.2 (vi)) và yêu cầu Tổng Thư ký lưu hành chúng theo Điều VI của Nghị định thư LL năm 1988, với mục tiêu được thông qua tại MSC 103.

### **Hướng dẫn chế tạo phương tiện cánh đối đất**

17.33 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101 đã xem xét đề xuất của SDC 6 về việc cập nhật các tài liệu tham khảo lỗi thời trong *Hướng dẫn về phương tiện cánh đối đất* (MSC.1/Circ.1592) vì một số trong số đó đã được soạn thảo trên cơ sở các quy định của Công ước SOLAS không còn áp dụng cho các tàu hoạt động theo Công ước SOLAS thông thường và đã chuyển Hướng dẫn sửa đổi trở lại SDC 7.

17.34 Về mối liên hệ này, Ủy ban lưu ý rằng SDC 7 đã xem xét các tài liệu tham khảo lỗi thời nói trên và đã mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm liên lạc với Liên bang Nga để hỗ trợ việc đệ trình một đề xuất cho một đầu ra mới để phân tích toàn diện về Hướng dẫn chế tạo phương tiện cánh đối đất.

### **Bày tỏ sự đánh giá cao**

17.35 Ủy ban bày tỏ lời cảm ơn chân thành và đánh giá cao ông Kevin Hunter, Vương quốc Anh, Chủ tịch sắp mãn nhiệm của Tiểu ban SDC, đã hướng dẫn thành công Tiểu ban trong 5 năm qua và chúc ông mọi điều tốt đẹp nhất khi nghỉ hưu..

## **18 PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ Ô NHIỄM**

### **Báo cáo của PPR 7**

18.1 Nhắc lại rằng Tiểu ban Phòng ngừa và Ứng phó với Ô nhiễm (PPR) đã tổ chức phiên họp thứ bảy từ ngày 17 đến ngày 21 tháng 2 năm 2020 và báo cáo của nó về phiên họp đó đã được lưu hành dưới dạng tài liệu PPR 7/22 và PPR 7/22/Add. 1 (MSC 102/18), Ủy ban đã hành động như được chỉ ra bên dưới.

### ***Thời gian thay thế các Giấy chứng nhận Bộ luật IBC hiện có***

18.2 Ủy ban đã phê duyệt, theo quyết định đồng thời của MEPC 75, MSC-MEPC.5/Circ.7 sửa đổi về *Hướng dẫn về thời gian thay thế các giấy chứng nhận hiện có bằng giấy chứng nhận sửa đổi do các sửa đổi có hiệu lực đối với chương 17 và 18 của Bộ luật IBC* (sẽ được ban hành sau MEPC 75).

### ***Các yêu cầu vận chuyển được sửa đổi đối với methyl acrylat và methyl metacrylat***

18.3 Lưu ý rằng PPR 7 đã phê duyệt và ban hành PPR.1/Circ.9 về *Yêu cầu vận chuyển được sửa đổi đối với methyl acrylate và methyl methacrylate* trước khi MEPC 75 và MSC 102 diễn ra, để thông báo kịp thời cho các bên liên quan rằng các yêu cầu vận hành 16.6 .1 và 16.6.2 của Bộ luật IBC áp dụng đối với methyl acrylat và methyl metacrylat, Ủy ban đã tán thành thông tư PPR.

### ***Sửa đổi chương 17 của Bộ luật IBC***

18.4 Ủy ban đồng tình với khuyến nghị của Tiểu ban rằng chương 17 của Bộ luật IBC nên được sửa đổi để bao gồm các yêu cầu vận chuyển cập nhật đối với metyl acrylat và metyl metacrylat (xem đoạn 18.3).

## **19 HỆ THỐNG VÀ THIẾT BỊ TÀU**

### **BÁO CÁO CỦA SSE 7**

19.1 Nhìn chung, Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ bảy của Tiểu ban về Hệ thống và Thiết bị Tàu (SSE) (SSE 7/21 và MSC 102/19) và thực hiện các hành động như được nêu dưới đây.

#### **Yêu cầu mới đối với hệ thống thông gió của tàu cứu sinh**

19.2 Ủy ban lưu ý rằng Tiểu ban đã hoàn thành dự thảo sửa đổi cuối cùng đối với Bộ luật LSA liên quan đến các yêu cầu mới đối với hệ thống thông gió của tàu cứu sinh, với mục đích được Ủy ban xem xét như một gói sau khi dự thảo sửa đổi liên quan đối với *Khuyến nghị sửa đổi về thử nghiệm thiết bị cứu sinh* (nghị quyết MSC.81 (70)) đã được hoàn thiện.

#### **Công việc hậu quả liên quan đến Bộ luật về tàu hoạt động tại các vùng nước thuộc cực trái đất**

19.3 Đặc biệt, Ủy ban đã ghi nhận những tiến bộ mà Tiểu ban đã đạt được về công việc hậu quả liên quan đến Bộ luật quốc tế về tàu biển hoạt động ở vùng biển cực (Bộ luật về tàu hoạt động tại các vùng nước thuộc cực trái đất), đặc biệt, rằng Tiểu ban đã xem xét các vấn đề liên quan đến các thiết bị và sắp xếp cứu sinh. được sử dụng ở vùng biển cực, bao gồm tính toán thời gian tiếp xúc và thời gian dự kiến cứu hộ và ước tính nhu cầu năng lượng, hydrat hóa và dinh dưỡng; và việc xác định thời gian cứu hộ dự kiến tối đa sẽ được thảo luận thêm tại SSE 8.

#### **Sửa đổi chương III của SOLAS và Bộ luật LSA**

19.4 Ủy ban đã thông qua kế hoạch hành động cho việc sửa đổi chương III của Công ước SOLAS và Bộ luật LSA đã được Tiểu ban nhất trí (SSE 7/21, phụ lục 1).

#### **Sửa đổi chương III của Công ước SOLAS và Bộ luật LSA**

19.5 Ủy ban lưu ý:

- .1 kết quả của việc Tiểu ban xem xét báo cáo của Nhóm chuyên gia FSA về việc xem xét các nghiên cứu FIRESAFE I và II, và những tiến bộ đạt được liên quan đến việc xem xét chương II-2 của Công ước SOLAS và các quy tắc liên quan để giảm thiểu sự cố và hậu quả cháy trong khoang ro-ro và khoang hạng đặc biệt của tàu chở khách ro-ro mới và hiện có; và

- .2 một tuyên bố của phái đoàn Nhật Bản, toàn văn được nêu trong phụ lục 30, lưu ý rằng có một số vấn đề đang được Tiểu ban xem xét mà không được chứng minh bằng các phân tích hiệu quả chi phí thông qua phương pháp luận đánh giá an toàn chính thức.

### **Dự thảo sửa đổi MSC.1/Circ.1430/Rev.1**

19.6 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1430/Rev.2 về *Hướng dẫn sửa đổi để thiết kế và phê duyệt các hệ thống chữa cháy dựa trên nước cố định cho khoang ro-ro và khoang hạng đặc biệt.*

### **Dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật FSS**

19.7 Ủy ban đã xem xét dự thảo sửa đổi đối với chương 9 của Bộ luật FSS do Tiểu ban soạn thảo, nhằm mục đích làm rõ khả năng chấp nhận của việc cách ly lỗi có thể nhận dạng phần ít phức tạp và tốn kém hơn đối với các hệ thống đầu báo cháy có thể nhận dạng riêng được lắp đặt trên tàu chở hàng và ban công cabin tàu khách.

19.8 Sau đó, Ủy ban đã thông qua dự thảo sửa đổi chương 9 của Bộ luật FSS, như được nêu trong phụ lục 20, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo điều VIII của Công ước SOLAS, nhằm thông qua tại MSC 103.

### **Các thiết bị nâng trên tàu và tời xử lý neo**

#### ***Dự thảo sửa đổi Công ước SOLAS chương II-1***

19.9 Ủy ban đã xem xét dự thảo sửa đổi chương II-1 của Công ước SOLAS liên quan đến các thiết bị nâng trên tàu và tời xử lý neo (OLAW) đã được Tiểu ban hoàn thiện, nhằm mục đích phát triển các tiêu chuẩn thống nhất để ngăn ngừa các sự cố nghiêm trọng liên quan đến hoạt động của OLAW; và ghi nhận các quan điểm sau:

- .1 *Hướng dẫn khảo sát theo Hệ thống hài hòa về khảo sát và chứng nhận (HSSC), 2019 (nghị quyết A.1140 (31)) sẽ cần được sửa đổi đúng hạn để phản ánh các yêu cầu khảo sát mới và các sửa đổi đối với HSSC có thể tương tự như các sửa đổi đã được giới thiệu đối với quy định II-1/3-9 của Công ước SOLAS (Phương tiện lên và xuống tàu);*
- .2 do không có phiên họp nào của Tiểu ban được lên kế hoạch cho năm 2021 và mục chương trình nghị sự này vẫn chưa được hoàn thiện, việc thông qua các sửa đổi sẽ bỏ lỡ thời hạn cho chu kỳ sửa đổi 4 năm hiện tại có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024 và, vì vậy:
  - .1 đây nên được coi là những trường hợp ngoại lệ theo *Hướng dẫn sửa đổi Công ước SOLAS 1974 có hiệu lực và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481); và

.2 dự thảo sửa đổi nên được thông qua trong thời gian sớm nhất.

19.10 Sau đó, Ủy ban, đã đồng ý rằng các sửa đổi nên được thông qua càng sớm càng tốt, ngoài chu kỳ sửa đổi 4 năm do các trường hợp ngoại lệ, đã phê duyệt dự thảo sửa đổi về nguyên tắc chương II-1 của Công ước SOLAS, như được nêu trong phụ lục 14, với mục tiêu thông qua tiếp theo tại một phiên họp tương lai của Ủy ban, cùng với việc phê duyệt dự thảo hướng dẫn liên quan cho các thiết bị nâng và dự thảo hướng dẫn cho tời xử lý neo, sau khi được hoàn thiện.

### ***Dự thảo hướng dẫn cho các thiết bị nâng***

19.11 Về dự thảo hướng dẫn cho các thiết bị nâng, Ủy ban ghi nhận một tuyên bố của quan sát viên từ IACS, bày tỏ quan điểm rằng một số định nghĩa và cách diễn đạt trong dự thảo hướng dẫn cần được phân biệt rõ ràng và làm rõ, ví dụ: "người có thẩm quyền" và "người có trách nhiệm", và "được Cơ quan quản lý chấp nhận"; liên quan đến việc thử tải và kiểm tra kỹ lưỡng, cần cung cấp sự tương đương giữa các tiêu chuẩn được Cơ quan quản lý và các tiêu chuẩn của tổ chức phân loại nên được cung cấp; cần làm rõ liệu việc hoãn khảo sát có áp dụng cho việc thử nghiệm lại 5 năm một lần hay không; và một số yêu cầu chi tiết đối với tải trọng bằng chứng của bánh răng rời cần được bao gồm. Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban ghi nhận ý định của IACS trong việc đề xuất các giải pháp cho các mối quan tâm nêu trên, cũng như một số mẫu ví dụ cho "sổ đăng ký thiết bị nâng và thiết bị xếp dỡ hàng của tàu" và "giấy chứng nhận thử nghiệm và kiểm tra kỹ lưỡng" để được đưa vào dự thảo hướng dẫn; và khuyến IACS gửi đề xuất lên Tiểu ban SSE.

19.12 Sau đó, về nguyên tắc, Ủy ban đã phê duyệt dự thảo thông tư MSC về hướng dẫn sử dụng thiết bị nâng, nhằm mục đích phê duyệt lần cuối cùng với việc thông qua dự thảo sửa đổi liên quan đến chương II-1 của Công ước SOLAS (xem đoạn 19.10).

19.13 Về vấn đề này, theo yêu cầu của Tiểu ban, Ủy ban đã chuyển vấn đề đào tạo, làm quen và trình độ của nhân viên trên bờ vận hành các thiết bị nâng hạ trên tàu và các thiết bị rời cho Ủy ban FAL để xem xét và hành động nếu thích hợp..

### **Chuyển đầu ra cho Tiểu ban SDC**

19.14 Ủy ban đã xem xét đề xuất chuyển giao đầu ra "Các mục tiêu an toàn và các yêu cầu chức năng của Hướng dẫn về thiết kế và bố trí thay thế cho các chương II-1 và III của Công ước SOLAS" cho SDC 8, nhằm cân bằng khối lượng công việc giữa hai Tiểu ban.

19.15 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã lưu ý các quan điểm sau:

- .1 chương trình nghị sự của Tiểu ban SDC sẽ cho phép chuyển giao như vậy; tuy nhiên, Ủy ban nên bố trí một nhóm chuyên gia để giải quyết vấn đề này để không làm ảnh hưởng đến số lượng nhóm công tác và soạn thảo tối đa được phép trong cuộc họp;
- .2 vấn đề yêu cầu chuyên môn thường không có mặt trong Tiểu ban SDC và

do đó, những chuyên gia đó sẽ cần phải tham dự các cuộc họp của Tiểu ban SDC; và

- .3 Ủy ban nên đưa ra các hướng dẫn rõ ràng liên quan đến đầu ra dự kiến, có tính đến:
  - .1 Tiểu ban SSE đã dành thời gian đáng kể để thảo luận về phạm vi đầu ra khi phát triển các yêu cầu chức năng cho chương III của Công ước SOLAS, tức là liệu có cải thiện các yêu cầu của Công ước SOLAS hay chỉ để phát triển các yêu cầu chức năng cho các điều khoản hiện có; và
  - .2 cách tiếp cận nghiên cứu nhận dạng mối nguy sẽ không phù hợp, vì mục đích của đầu ra là phát triển các yêu cầu chức năng để cung cấp hướng dẫn cho các Cơ quan quản lý về cách xem xét các giải pháp thiết kế tương đương và thay thế, dựa trên các yêu cầu hiện có của Công ước SOLAS và không phát triển các quy định mới hoặc sửa đổi những cái hiện có.

19.16 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban:

- .1 đồng ý chuyển kết quả này sang chương trình nghị sự tạm thời của SDC 8;
- .2 đã yêu cầu Nhóm liên lạc về Mục tiêu An toàn và Yêu cầu Chức năng đối với Chương II-1 Công ước SOLAS được thành lập tại SSE 7 báo cáo cho SDC 8;
- .3 đã mời các đệ trình liên quan đến SDC 8 (thay vì SSE 8); và
- .4 ủy quyền cho Tiểu ban SDC thành lập một nhóm chuyên gia vào phiên họp tiếp theo để giải quyết vấn đề, ngoài số lượng nhóm được phân bổ sẽ được thành lập, và khuyến khích các phái đoàn cử các chuyên gia về chủ đề đến SDC 8.

19.17 Ngoài ra, Ủy ban lưu ý thông tin do Ban Thư ký cung cấp liên quan đến cuộc thảo luận về phạm vi đầu ra, đặc biệt là SSE 6, khi xây dựng dự thảo các yêu cầu chức năng và tiêu chí thực hiện dự kiến cho chương III của Công ước SOLAS, đã đồng ý rằng một nghiên cứu xác định mối nguy là không cần thiết vì phạm vi công việc là phát triển các yêu cầu chức năng cho các văn kiện IMO hiện có (SSE 6/18, đoạn 3.8). Về vấn đề này, Ủy ban cũng nhắc lại rằng MSC 101 đã tính đến các quan điểm nêu trên khi phê duyệt *Hướng dẫn sửa đổi về thiết kế và bố trí thay thế cho các chương II-1 và III của Công ước SOLAS* (MSC.1/Circ.1212/Rev.1) và do đó, đã đồng ý rằng nên áp dụng cách tiếp cận tương tự đối với chương II-1 của SOLAS mà không nhằm mục đích cải thiện các yêu cầu của Công ước SOLAS.

---

**Dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA liên quan đến hệ thống rơi và móc đơn**

19.18 Ủy ban lưu ý rằng Tiểu ban đã hoàn thành dự thảo sửa đổi cuối cùng đối với đoạn 4.4.7.6.17 của Bộ luật LSA liên quan đến hệ thống rơi và móc đơn với khả năng giải phóng khi tải, để đệ trình lên phiên họp tương lai của Ủy ban, dưới dạng một gói, kết hợp với dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA liên quan đến hệ thống thông gió của tàu cứu sinh (xem đoạn 19.2 ở trên).

**Đã sửa đổi các biểu mẫu báo cáo đánh giá và kiểm tra LSA được tiêu chuẩn hóa**

19.19 Ủy ban đã phê duyệt:

- .1 MSC.1/Circ.1628 về các biểu mẫu báo cáo thử nghiệm và đánh giá thiết bị cứu sinh được tiêu chuẩn hóa đã được sửa đổi (thiết bị cứu sinh cá nhân);
- .2 MSC.1/Circ.1629 về các biểu mẫu báo cáo thử nghiệm và đánh giá thiết bị cứu sinh được tiêu chuẩn hóa đã được sửa đổi (dấu hiệu trực quan);
- .3 MSC.1/Circ.1630 về các biểu mẫu báo cáo thử nghiệm và đánh giá thiết bị cứu sinh được tiêu chuẩn hóa đã được sửa đổi (tàu cứu sinh);
- .4 MSC.1/Circ.1631 về các biểu mẫu báo cáo thử nghiệm và đánh giá thiết bị cứu sinh được tiêu chuẩn hóa đã được sửa đổi (thuyền cứu hộ);
- .5 MSC.1/Circ.1632 về các biểu mẫu báo cáo thử nghiệm và đánh giá thiết bị cứu sinh được tiêu chuẩn hóa đã được sửa đổi (các thiết bị khởi động và lên thuyền); và
- .6 MSC.1/Circ.1633 về các biểu mẫu báo cáo thử nghiệm và đánh giá thiết bị cứu sống được tiêu chuẩn hóa đã được sửa đổi (các thiết bị cứu sinh khác).

**Kiểm tra sức bền của thuyền cứu sinh rơi tự do với con tàu có tốc độ lên tới 5 hải lý/giờ****Dự thảo sửa đổi quy định III/33 của Công ước SOLAS và Bộ luật LSA**

19.20 Ủy ban đã thông qua dự thảo sửa đổi đối với:

- .1 Quy định III/33 của SOLAS, nhằm mục đích loại bỏ khả năng áp dụng các yêu cầu phóng thuyền cứu sinh rơi tự do để kiểm tra sức bền của chúng với con tàu chạy trên biển ở tốc độ lên đến 5 hải lý trong vùng nước lặn trên các tàu chở hàng từ 20.000 GT trở lên, như đã đặt ra trong phụ lục 14; và
- .2 đoạn 4.4.1.3 của Bộ luật LSA liên quan đến các thử nghiệm sức bền

của thuyền cứu sinh rơi tự do với tốc độ đầu tàu lên đến 5 hải lý/giờ, như quy định trong phụ lục 21,

và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo điều khoản VIII của SOLAS, nhằm thông qua tại MSC 103.

### ***Dự thảo sửa đổi nghị quyết MSC.81 (70)***

19.21 Về nguyên tắc, Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi đối với *Khuyến nghị sửa đổi về thử nghiệm các thiết bị cứu sinh* (nghị quyết MSC.81 (70)) và dự thảo nghị quyết MSC liên quan, như được nêu trong phụ lục 22, nhằm mục đích thông qua tiếp theo tại MSC 103, cùng với các sửa đổi liên quan của Công ước SOLAS chương III và Bộ luật LSA (xem thêm đoạn 19.20 ở trên).

### **Giải thích thống nhất về Công ước SOLAS chương II-2**

19.22 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1634 về các *Giải thích thống nhất của Công ước SOLAS chương II-2*, liên quan đến việc giải thích quy định II-2/9 (Khoang chặn lửa, ranh giới nhiệt và cấu trúc).

### **Dự thảo sửa đổi MSC.1/Circ.1318**

19.23 Ủy ban, đã lưu ý mối quan ngại rằng không có đủ thời gian được cung cấp để bình luận về báo cáo của Ủy ban SSE (MSC 102/19) và dự thảo sửa đổi *Hướng dẫn bảo trì và kiểm tra các hệ thống chữa cháy carbon dioxide cố định* (MSC.1/Circ.1318) sẽ cần được xem xét thêm, đồng ý hoãn việc phê duyệt dự thảo sửa đổi MSC 103.

### **Thành lập nhóm chuyên gia tại SSE 8**

19.24 Ủy ban đã phê duyệt việc thành lập một nhóm chuyên gia tại SSE 8, ngoài các nhóm công tác và soạn thảo đã lên kế hoạch, để tiến hành công việc chỉ sửa đổi Bộ luật An toàn cho Hệ thống Lặn năm 1995, nhắc lại rằng Ủy ban cũng đã đồng ý thành lập một nhóm chuyên gia để giải quyết các vấn đề liên quan đến các mục tiêu an toàn và các yêu cầu chức năng đối với chương II-1 của Công ước SOLAS tại SDC 8 (xem đoạn 19.16.4).

### **Các vấn đề an toàn do Tiểu ban III xem xét**

19.25 Ủy ban đã thảo luận yêu cầu của Tiểu ban xem xét các bài học kinh nghiệm và các vấn đề an toàn được xác định như thế nào từ việc phân tích các báo cáo điều tra an toàn hàng hải của Tiểu ban III, bao gồm bất kỳ khuyến nghị nào đưa ra từ Tiểu ban III, cần được xử lý như thế nào bởi các cơ quan trực thuộc của các Ủy ban.

19.26 Về vấn đề này, Ủy ban, đã thu hồi quyết định của MSC 92 rằng:



- .1 Tiểu ban III sẽ chỉ chuyển báo cáo thương vong trực tiếp đến các tiểu ban khác để xem xét nếu một kết quả hiện tại có thể xác định được giải quyết vấn đề đang được đề cập nằm trong chương trình nghị sự của các tiểu ban đó; và
- .2 trong trường hợp các tiểu ban không có kết quả liên quan trong chương trình nghị sự của họ, các báo cáo thương vong sẽ chỉ được chuyển đến họ sau khi Ủy ban xem xét và thiết lập một đầu ra chuyên dụng có liên quan (MSC 92/26, đoạn 22.29),

xác nhận lại quyết định trước đó của mình tại MSC 92 về cách giải quyết các vấn đề an toàn được xác định từ việc phân tích các báo cáo điều tra an toàn hàng hải của Tiểu ban III.

### **Sự cố liên quan đến thang máy trên tàu**

19.27 Ủy ban ghi nhận kết quả thảo luận của Tiểu ban về các sự cố liên quan đến thang máy trên tàu, cụ thể là Tiểu ban đã nhất trí về sự cần thiết phải xây dựng bất kỳ tiêu chuẩn an toàn liên quan nào theo một đầu ra mới..

Sự cố liên quan đến sự hiện diện của hơi hàng hóa trong khoang đóng kín không nguy hại

19.28 Ủy ban ghi nhận kết quả thảo luận của Tiểu ban về các sự cố liên quan đến sự hiện diện của hơi hàng hóa trong khoang kín không nguy hại, đặc biệt là Tiểu ban đã đồng ý rằng vấn đề này có thể được giải quyết bằng cách giải thích thống nhất..

### **Thay thế tiêu chuẩn ISO/TR 6065: 1991 liên quan đến "thử nghiệm độ rộng" và "khả năng chống dầu"**

19.29 Ủy ban ghi nhận kết quả của cuộc thảo luận của Tiểu ban về việc thay thế tiêu chuẩn ISO/TR 6065: 1991 bằng tiêu chuẩn ISO 15372: 2000, đặc biệt là quyết định của Tiểu ban không thực hiện bất kỳ hành động nào trong giai đoạn đó, có tính đến việc sự khác biệt giữa nhiệt độ đối với các thử nghiệm tiếp xúc với dầu trong ISO/TR 6065 và ISO 15372: 2000 đang được ISO/TC 8 hiệu chỉnh.

### **Mở rộng phạm vi đầu ra liên quan đến PFOS để chữa cháy trên tàu**

19.30 Ủy ban đã xem xét đề xuất mở rộng phạm vi đầu ra về "Xây dựng các điều khoản cấm sử dụng bột chữa cháy có chứa axit perfluorooctan sulfonic (PFOS) để chữa cháy trên tàu" để bao gồm các quy định khác của chương II-2 của Công ước SOLAS và các văn kiện khác, ngoài quy định II-2/10.4.1.3 của Công ước SOLAS.

19.31 Về vấn đề này, Ủy ban, đã lưu ý rằng:

- .1 lệnh cấm sẽ áp dụng cho cả hệ thống cố định và di động, trong khi quy định II-2/10.4.1.3 của Công ước SOLAS chỉ áp dụng cho các hệ thống

cố định và do đó, các quy định khác sẽ cần được sửa đổi hoặc có thể cần một quy định mới để thay thế; và

- .2 có thể có nhu cầu sửa đổi do hậu quả đối với các văn kiện khác, ví dụ: Bộ luật HSC,

đồng ý rằng phạm vi đầu ra cần được mở rộng tương ứng.

### **Chỉnh sửa MSC.1/Circ.1430/Rev.1**

19.32 Ủy ban đã tán thành khuyến nghị của Tiểu ban về việc ban hành bổ sung cho *Hướng dẫn sửa đổi về thiết kế và phê duyệt các hệ thống chữa cháy cố định dựa trên nước cho khoang ro-ro và khoang hạng đặc biệt* (MSC.1/Circ.1430/Rev. 1), để cho phép các thử nghiệm về cháy và thành phần đã tiến hành trước đây vẫn còn hiệu lực để phê duyệt các hệ thống theo thông tư sửa đổi (MSC.1/Circ.1430/Rev.1) và cho phép các hệ thống chữa cháy cố định đã được phê duyệt và lắp đặt vẫn còn hoạt động, miễn là chúng có thể sử dụng được. Về mặt này, Ủy ban đã yêu cầu Ban thư ký ban hành bản truyền thuyết đó cho phù hợp.

Các sửa đổi đối với chú thích trong SOLAS và Bộ luật LSA liên quan đến các biển báo lối thoát hiểm và đánh dấu vị trí thiết bị

19.33 Ủy ban đã tán thành khuyến nghị của Tiểu ban về việc sửa đổi các chú thích liên quan trong SOLAS và Bộ luật LSA, do việc thông qua nghị quyết A.1116 (30) của Hội đồng về các *Biển báo lối thoát hiểm và đánh dấu vị trí thiết bị*, và yêu cầu Ban Thư ký thực hiện hành động thích hợp khi chuẩn bị các ấn phẩm tiếp theo của Công ước SOLAS 1974 và Bộ luật LSA.

## **CÁC VẤN ĐỀ KHÁC**

### **Sử dụng và lắp các vật liệu phản chiếu ngược trên LSA**

19.34 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101 đã xem xét dự thảo sửa đổi đối với nghị quyết A.658 (16) của Hội đồng) về *Sử dụng và lắp các vật liệu phản xạ ngược trên các thiết bị cứu sinh* để cho phép các công nghệ hợp nhất mới được sử dụng cho các thử nghiệm thời tiết tăng tốc của vật liệu phản xạ ngược bằng cách loại bỏ thuật ngữ "hồ quang cacbon" khỏi đoạn 4.10, vì phương pháp tiếp xúc nhanh với ánh sáng mặt trời này hiếm khi được sử dụng và các nguồn ánh sáng khác được sử dụng thay cho hồ quang cacbon.

19.35 Ủy ban cũng nhắc lại rằng khi xem xét tài liệu MSC 101/14/2 (Ban Thư ký), chứa một dự thảo nghị quyết của Hội đồng về việc thông qua các sửa đổi đối với nghị quyết A.658 (16), MSC 101 đã lưu ý rằng đề xuất sửa đổi có thể dẫn đến sự mâu thuẫn và làm cho phương pháp kiểm tra trở nên mơ hồ. Bất chấp mối quan tâm nêu trên, Ủy ban đã thông qua dự thảo nghị quyết của Hội đồng để đệ trình lên A 31 nhằm thông qua, lưu ý rằng các đề

xuất liên quan có thể được đệ trình lên A 31 để giải quyết mỗi quan ngại (MSC 101/24, đoạn 14.41).

19.36 Về mặt này, Ủy ban lưu ý rằng A 31, sau khi xem xét tài liệu A 31/10/4 (Hoa Kỳ và IACS), chứa các đề xuất để làm rõ thêm phương pháp thử nghiệm, có tính đến các tiêu chuẩn ngành liên quan, đã không thể đạt được thỏa thuận về cách tốt nhất để làm rõ thời gian phơi sáng đối với vật liệu phản xạ ngược cho các loại đèn không phải là hồ quang carbon. A 31 cũng lưu ý quan điểm rằng nghị quyết và bất kỳ sửa đổi nào trong tương lai nên được thông qua bằng một nghị quyết MSC, dựa trên bản chất kỹ thuật của nó, có tính đến bất kỳ hành động cần thiết nào do Hội đồng thực hiện để hủy bỏ nghị quyết hiện tại A.658 (16). Do đó, Hội đồng đã chuyển vấn đề lên MSC 102 để xem xét và hành động, đồng thời mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm trực tiếp gửi đề xuất lên MSC 102 (A 31/6 (b)/1, đoạn 8.2).

19.37 Về vấn đề này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/19/1 (Vương quốc Anh và các cộng sự), đề xuất sửa đổi nghị quyết A.658 (16), có tính đến kết quả của A 31, với mục tiêu phản ánh tốt hơn hiện thực hành của các phòng thí nghiệm thử nghiệm liên quan đến thử nghiệm thời tiết gia tốc.

19.38 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban lưu ý rằng:

- .1 đề xuất sửa đổi cho đoạn 4.10 của phụ lục 2 của nghị quyết đề cập đến "phương pháp thử nghiệm dựa trên tiêu chuẩn được Tổ chức công nhận" và không có danh sách chỉ dẫn về các tiêu chuẩn cho mục đích này; và do đó, từ ngữ có thể được thay thế bằng "phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế được Tổ chức chấp nhận"; và
- .2 các sửa đổi có thể được đưa ra như một dự thảo nghị quyết MSC mới, thay thế cho nghị quyết A.658 (16).

19.39 Sau khi thảo luận, Ủy ban đã đồng ý với các sửa đổi được đề xuất trong tài liệu MSC 101/14/2, như đã được sửa đổi, và:

- .1 đã thông qua nghị quyết MSC.481 (102) về *Sử dụng và lắp các vật liệu phản xạ ngược trên các thiết bị cứu sinh sửa đổi*, như được nêu trong phụ lục 23; và
- .2 mời A 32 lưu ý việc thông qua nghị quyết MSC và hủy bỏ nghị quyết hiện có A.658 (16) tương ứng.

## **20 ÁP DỤNG PHƯƠNG PHÁP LÀM VIỆC CỦA ỦY BAN**

20.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## 21 CHƯƠNG TRÌNH LÀM VIỆC

Đề xuất cho đầu ra mới

21.1 Ủy ban nhắc lại quyết định trước đó của mình về việc hoãn lên MSC 103 việc xem xét bất kỳ đề xuất nào cho các đầu ra mới (xem đoạn 1.13).

### **Chuyển các đầu ra hiện có từ Công việc khác sang Định hướng chiến lược**

21.2 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101, đã lưu ý rằng vấn đề phân bổ đầu ra trong "Công việc khác" đã được nêu ra nhiều lần ở các cơ quan khác nhau, đã yêu cầu Ban thư ký gửi danh sách đầu ra sửa đổi cho MSC 102, phân bổ đầu ra hiện tại, theo Công việc khác (OW) theo các định hướng Chiến lược (SD) phù hợp, để Ủy ban xem xét và cuối cùng trình lên Hội đồng để thông qua.

21.3 Khi xem xét tài liệu MSC 102/21 (Ban thư ký), Ủy ban đã đồng ý với việc di dời 31 đầu ra, như được nêu trong phụ lục 24, và mời Hội đồng thông qua quyết định này.

Các chương trình nghị sự hai năm và báo cáo tình trạng hai năm của các Tiểu ban và các chương trình nghị sự tạm thời cho các phiên họp sắp tới của họ

### ***Chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban CCC và chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 7***

21.4 Ủy ban đã thông qua việc thay đổi năm hoàn thành mục tiêu của sản lượng hiện có về "Các sửa đổi đối với Bộ luật IGF và phát triển các hướng dẫn cho nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp" thành "liên tục", có tính đến kế hoạch làm việc cho giai đoạn xây dựng Bộ luật IGF tiếp theo (CCC 6/14, đoạn 3.36 và 11.3, và các phụ lục 2 và 12).

21.5 Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban lưu ý quan điểm rằng công việc về nhiên liệu có điểm bốc cháy thấp cần được đẩy nhanh và ưu tiên thông qua việc cung cấp các nguồn lực bổ sung, có tính đến khuôn khổ quy định hiện có do Bộ luật IGF thiết lập và nhu cầu cấp thiết phải nhanh chóng xây dựng các điều khoản an toàn cho các nhiên liệu thay thế để tiếp tục khử cacbon trong vận chuyển.

21.6 Ủy ban đã thông qua chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 7, như được nêu trong các phụ lục 25 và 26, tương ứng..

### ***Chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban HTW và chương trình nghị sự tạm thời cho HTW 7***

21.7 Sau khi ghi nhận việc bao gồm đầu ra 1.33 về "Xây dựng các điều khoản đào tạo cho thuyền viên liên quan đến Công ước BWM" tại A 31, Ủy ban đã xác nhận chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho HTW 7 đã được MSC 101 phê duyệt, như đã đề ra trong các phụ lục 25 và 26, tương ứng.

---

*Chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban III và chương trình nghị sự tạm thời của Tiểu ban III 7*

21.8 Đã ghi nhận việc hoãn lại MSC 103 về việc xem xét hai đề xuất cho các đầu ra mới của III 6 và nhắc lại quyết định của mình theo mục 14 chương trình nghị sự để Tiểu ban xem xét thêm dự thảo thỏa thuận mẫu về sự ủy quyền của các tổ chức được công nhận thay mặt cho Cơ quan quản lý, Ủy ban đã phê duyệt chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho III 7, lần lượt được nêu trong các phụ lục 25 và 26.

*Chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban NCSR và chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 8*

*Các thỏa thuận cho NCSR 8*

21.9 Ủy ban lưu ý rằng, do đại dịch COVID-19, NCSR 8 đã được lên kế hoạch tổ chức như một phiên họp ảo kéo dài 5 ngày vào tháng 4 năm 2021.

21.10 Nhắc lại rằng một trong những kết quả cấp thiết nhất trong chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban NCSR là việc sửa đổi các chương III và IV của SOLAS để hiện đại hóa GMDSS, bao gồm các sửa đổi liên quan và do hậu quả đối với các văn kiện hiện có khác, Ủy ban lưu ý rằng để cho phép những sửa đổi này có hiệu lực vào năm 2024 theo kế hoạch, NCSR 8 sẽ phê duyệt chúng vào năm 2021.

21.11 Theo những điều đã nói ở trên, Ủy ban đã phê duyệt việc tổ chức một cuộc họp không chuyên trách của Nhóm Công tác Truyền thông trước NCSR 8, và hướng dẫn Nhóm này xem xét tất cả các tài liệu được đệ trình cho NCSR 8 theo mục chương trình, bao gồm cả các phần liên quan của báo cáo cuộc họp lần thứ mười sáu của Nhóm chuyên gia IMO/ITU và đề tư vấn cho Tiểu ban, nếu thích hợp.

*Khối lượng công việc của Tiểu ban*

21.12 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101, sau khi ghi nhận các cuộc thảo luận và quyết định của NCSR 6 liên quan đến khối lượng công việc của Tiểu ban (NCSR 6/23, đoạn 20.12 đến 20.17), đã đồng ý xem xét thêm khối lượng công việc của Tiểu ban tại phiên này.

21.13 Sau khi ghi nhận các cuộc thảo luận và quyết định liên quan đến khối lượng công việc của Tiểu ban tại NCSR 7 (NCSR 7/23, đoạn 20.1 đến 20.5), Ủy ban đã đồng ý tiếp tục, sau phiên họp ảo NCSR 8, với sự sắp xếp của các phiên họp kéo dài 8 ngày cho Tiểu ban, bắt đầu vào thứ Ba và kết thúc vào thứ Năm tuần sau, theo yêu cầu của NCSR 7 (MSC 102/16, đoạn 3.1), duy trì 4 ngày diễn giải đầy đủ cho đến khi có quyết định khác, và mời Hội đồng chứng thực quyết định này.

*Báo cáo tình hình hai năm và chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban*

21.14 Ủy ban, xem xét các đoạn 3.4.1 và 3.4.3 của tài liệu MSC 102/16 liên quan đến

báo cáo tình trạng hai năm một lần của Tiểu ban và tài liệu bình luận MSC 102/21/15 (IHO), cung cấp thông tin về việc mở rộng sản lượng. No.164 (Sửa đổi Hướng dẫn ECDIS để thực hành tốt (MSC.1/Circ.1503/Rev.1)), nhất trí với các khuyến nghị của Tiểu ban liên quan đến việc hợp nhất và đổi tên các đầu ra, cũng như việc mở rộng và đổi tên đầu ra số 164.

21.15 Đối với đề xuất tại đoạn 3.4.2 của tài liệu MSC 102/16, về việc đưa các đầu ra từ chương trình nghị sự sau hai năm một lần của Ủy ban vào chương trình nghị sự hai năm một lần 2020-2021 của Tiểu ban, Ủy ban đã không chấp thuận việc đưa các kết quả vào vì không có đủ thời gian để giải quyết các kết quả đầu ra đó một cách chính xác trong hai năm này, do việc lên lịch lại NCSR 8 trong bối cảnh đại dịch.

#### ***Chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 8***

21.16 Ủy ban ghi nhận chương trình nghị sự tạm thời sửa đổi cho NCSR 8, do Chủ tịch Tiểu ban NCSR phối hợp với Ban Thư ký lập, sau những thay đổi đối với chương trình họp cho năm 2021 và có tính đến thời gian có hạn cho phiên họp..

21.17 Sau khi xem xét, Ủy ban đã phê duyệt chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 8, như được nêu trong các phụ lục 25 và 26, tương ứng..

#### ***Chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban SDC và chương trình nghị sự tạm thời cho SDC 8***

21.18 Ủy ban, sau khi nhắc lại rằng, theo mục 19 của chương trình nghị sự, nó đã quyết định chuyển đầu ra về "Các mục tiêu an toàn và các yêu cầu chức năng của Hướng dẫn về thiết kế và bố trí thay thế cho các chương II-1 và III của SOLAS" từ chương trình nghị sự tạm thời của SSE 8 đối với chương trình nghị sự tạm thời của SDC 8, đã thông qua chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho SDC 8, tương ứng được nêu trong các phụ lục 25 và 26..

#### ***Chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban SSE và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE 8***

21.19 Ủy ban, có tính đến quyết định trước đó của mình về việc chuyển giao đầu ra về "Các mục tiêu an toàn và các yêu cầu chức năng của Hướng dẫn về thiết kế và bố trí thay thế cho các chương II-1 và III của SOLAS" cho Tiểu ban SDC và việc mở rộng phạm vi đầu ra về "Xây dựng các điều khoản cấm sử dụng bọt chữa cháy có chứa axit perfluorooctan sulfonic (PFOS) để chữa cháy trên tàu" để bao gồm các quy định khác của SOLAS chương II-2 và các văn kiện khác, ngoài SOLAS quy định II-2/10.4.1.3, đã phê duyệt chương trình nghị sự hai năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE 8, tương ứng được nêu trong các phụ lục 25 và 26.

---

## **Báo cáo tình hình hai năm và chương trình nghị sự sau một lần của Ủy ban**

21.20 Nhắc lại rằng, như thường lệ, tình trạng kết quả đầu ra và chương trình nghị sự cập nhật sau hai năm một lần sẽ được đưa ra sau phiên họp dưới dạng phụ lục của báo cáo để tránh bất kỳ sự trùng lặp công việc không cần thiết nào, Ủy ban đã mời Hội đồng lưu ý báo cáo về tình trạng kết quả đầu ra của MSC cho giai đoạn hai năm 2020-2021 và chương trình nghị sự sau hai năm của MSC, lần lượt được nêu trong các phụ lục 27 và 28.

### **Các cuộc họp giữa các phiên họp**

21.21 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 101 đã thông qua việc tổ chức các cuộc họp giữa các phiên họp sau đây, sau đó đã được C 122 tán thành và đã diễn ra vào năm 2020 hoặc sẽ diễn ra vào năm 2021 hoặc đang bị hoãn lại:

- .1 cuộc họp lần thứ ba của Nhóm E&T về Bộ luật IMSBC, được lên lịch lại để diễn ra vào tháng 1 năm 2021;
- .2 cuộc họp lần thứ mười sáu của Nhóm chuyên gia IMO/ITU, diễn ra qua thư từ ngày 3 tháng 7 đến ngày 18 tháng 9 năm 2020;
- .3 cuộc họp thứ hai mươi bảy của Nhóm công tác chung ICAO/IMO, diễn ra bằng một cuộc họp ảo từ ngày 12 đến ngày 15 tháng 10 năm 2020;
- .4 cuộc họp giữa các phiên họp của Nhóm công tác về Rà soát Công ước STCW-F, diễn ra từ ngày 10 đến ngày 12 tháng 2 năm 2020; và
- .5 Nhóm công tác chung của ILO/IMO để phát triển các hướng dẫn về kiểm tra y tế cho nhân viên tàu đánh cá, được hoãn lại sang hai năm tiếp theo.

21.22 Ủy ban đã thông qua, tùy thuộc vào sự tán thành của Hội đồng, việc tổ chức các cuộc họp liên tục sau đây vào năm 2021, dựa trên các quyết định được đưa ra trong phiên họp:

- .1 cuộc họp thứ ba mươi tư của Nhóm E&T về Bộ luật IMDG, tùy thuộc vào việc hoàn thiện các sửa đổi đối với Sách màu da cam của LHQ, sẽ diễn ra vào tháng 3 năm 2021;
- .2 cuộc họp thứ ba mươi lăm của Nhóm E&T về Bộ luật IMSBC và IMDG sẽ diễn ra trực tiếp sau CCC 7 vào tháng 9 năm 2021;
- .3 cuộc họp của Nhóm công tác thông tin liên lạc của Tiểu ban NCSR sẽ diễn ra vào tháng 4 năm 2021;
- .4 cuộc họp của Nhóm công tác về Bộ luật IP của Tiểu ban SDC sẽ diễn ra vào tháng 3 năm 2021;

- .5 cuộc họp lần thứ mười bảy của Nhóm chuyên gia IMO/ITU sẽ diễn ra vào tháng 7 năm 2021; v
  - .6 cuộc họp lần thứ 28 của Nhóm công tác chung ICAO/IMO sẽ diễn ra vào tháng 9 năm 2021.
- 21.23 Sau khi chấp thuận việc nắm giữ E&T 34 và 35 như được trình bày ở trên, Ủy ban:
- .1 ủy quyền cho E&T 33 và E&T 34 xem xét các đề trình CCC 7 liên quan đến Bộ luật IMDG và IMSBC, nhằm báo cáo cho CCC 7;
  - .2 lưu ý rằng tất cả bốn nhóm liên lạc do CCC 6 thành lập đang tiếp tục công việc của họ, với các điều khoản tham chiếu đã được CCC 6 chấp thuận; và
  - .3 cho phép thiết lập một thời hạn bổ sung để gửi các tài liệu góp ý cho CCC 7, có tính đến việc sắp xếp các Nhóm E&T, sự tiếp tục của các nhóm liên lạc và việc hoãn CCC 7.

Các nội dung quan trọng để đưa vào chương trình nghị sự của Ủy ban trong hai phiên họp tới và các thỏa thuận được đề xuất cho MSC 103 và MSC 104

#### ***Các mục quan trọng để đưa vào chương trình nghị sự cho MSC 103 và MSC 104***

21.24 Sau khi xem xét các đề xuất trong tài liệu MSC 102/WP.6, về nguyên tắc, Ủy ban đã đồng ý về các nội dung quan trọng sẽ được đưa vào chương trình nghị sự của các phiên họp thứ 103 và 104, như được nêu trong phụ lục 29, lưu ý rằng họ có thể cần được sửa đổi theo quan điểm của sự phát triển, đặc biệt là liên quan đến đại dịch.

21.25 Nhắc lại cuộc thảo luận theo mục 16 của chương trình nghị sự về tác động chi phí đối với việc phổ biến thông tin liên quan đến MSI và SAR (xem đoạn 16.8 đến 16.13), và lưu ý rằng NCSR 8 đã được lên kế hoạch tiến hành hầu như sau thời hạn nộp tài liệu cho MSC 103, Ủy ban đã ủy quyền cho Ban Thư ký gửi thông tin cho MSC 103 về kết quả của các cuộc thảo luận tại NCSR 8 về vấn đề này.

#### ***Thành lập các nhóm công tác và soạn thảo tại MSC 103***

21.26 Ủy ban lưu ý rằng, tùy thuộc vào loại cuộc họp có thể xảy ra vào thời điểm đó, và hơn nữa dựa trên các quyết định được đưa ra theo các mục chương trình nghị sự khác nhau tại phiên họp này và các đề trình nhận được về các đối tượng tương ứng để xem xét tại MSC 103, Chủ tịch sẽ tư vấn, trước MSC 103, về việc lựa chọn các nhóm công tác và nhóm soạn thảo sẽ được thành lập, nếu thích hợp.

#### ***Ngày của hai phiên họp tiếp theo***

21.27 Ủy ban lưu ý rằng MSC 103 đã được lên kế hoạch diễn ra từ ngày 5 đến ngày



14 tháng 5 năm 2021 và MSC 104 từ ngày 4 đến ngày 8 tháng 10 năm 2021.

## 22 BẤT KỲ CÔNG VIỆC NÀO KHÁC

22.1 Ủy ban nhắc lại quyết định trước đó của mình là chỉ xem xét tại phiên họp này theo mục chương trình nghị sự này các tài liệu liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với các vấn đề liên quan đến an toàn và hoãn việc xem xét tất cả các tài liệu còn lại lên MSC 103 (xem đoạn 1.13).

22.2 Ủy ban ghi nhận tuyên bố của phái đoàn Quần đảo Marshall, được hỗ trợ bởi phái đoàn của Bahamas, Liberia, Panama và quan sát viên từ ICS, liên quan đến các hành động kiểm soát phi lý của Chính quyền cảng đối với tàu. Toàn văn các tuyên bố về Quần đảo Marshall và Panama được trình bày trong phụ lục 30.

### **Vấn đề thay đổi thuyền viên**

22.3 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp bất thường thứ hai vào tháng 9 năm nay, sau khi thông qua nghị quyết MSC.473 (ES.2) về *Hành động được khuyến nghị để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi thuyền viên, tiếp cận dịch vụ chăm sóc y tế và đi lại của thuyền viên trong đại dịch COVID-19*, Ủy ban đã mời các Quốc gia Thành viên quan tâm và các tổ chức quốc tế gửi đề xuất cho phiên họp này về các hành động khả thi có thể được thực hiện để giải quyết những thách thức mà ngành vận tải biển và thuyền viên phải đối mặt do hậu quả của đại dịch.

### ***Khung các giao thức để đảm bảo thay đổi thuyền viên an toàn***

22.4 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/22/8 (Cook Islands và cộng sự), đề xuất công nhận *Khung đề xuất của các giao thức liên quan đến thay đổi thuyền viên an toàn* (Thư thông tư số 44204/Bổ sung.14/Rev.1), được xây dựng bởi ngành, thông qua một thông tư MSC. Liên quan đến vấn đề này, Ủy ban cũng đánh giá cao thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 102/INF.26 (Áo và các cộng sự) về các thực hành an toàn đối với khả năng di chuyển của thuyền viên và thay đổi thuyền viên.

22.5 Khi xem xét tài liệu MSC 102/22/8, có tính đến thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 102/INF.26, Ủy ban lưu ý các quan điểm sau:

- .1 thay đổi thuyền viên hiệu quả là yếu tố then chốt để tàu vận hành an toàn, an toàn tính mạng trên biển và sức khỏe tinh thần, tuyển dụng và duy trì thuyền viên;
- .2 Các quốc gia thành viên nên chia sẻ gánh nặng thay đổi thủy thủ đoàn, hồi hương và tiếp cận dịch vụ chăm sóc y tế; loại bỏ các trở ngại đối với việc thay đổi thuyền viên; và đảm bảo rằng những người đi biển không bị nhiễm coronavirus trước khi họ rời khỏi lãnh thổ của một Quốc gia Thành viên;

- .3 ban hành hướng dẫn rõ ràng thông qua việc thừa nhận khung giao thức của ngành bằng thông tư MSC là điều tối quan trọng để thay đổi thuyền viên, đi lại và hồi hương an toàn của thuyền viên; và phù hợp sau khi thông qua nghị quyết MSC.473 (ES.2);
- .4 bản chất khuyến nghị của khung đề xuất của các giao thức cần được nhấn mạnh; và
- .5 các hành động chung của các cơ quan Liên hợp quốc, cùng với dự thảo nghị quyết của Liên hợp quốc đối phó với những thách thức do đại dịch gây ra đối với thương mại hàng hải và người đi biển hiện đang được Đại hội đồng Liên hợp quốc xem xét, nhằm thông qua, sẽ mang lại kết quả tích cực nhằm giải quyết cuộc khủng hoảng nhân đạo này.

22.6 Về mối liên hệ này, Ủy ban đã ghi nhận các tuyên bố của các phái đoàn Malaysia và Nigeria, ủng hộ việc phê duyệt khung đề xuất của các nghị định thư, như được nêu trong phụ lục 30.

22.7 Sau khi xem xét, Ủy ban:

- .1 đã phê duyệt MSC.1/Circ.1636 về *khung giao thức được khuyến nghị của Ngành để đảm bảo thay đổi và đi lại của thuyền viên của tàu an toàn trong đại dịch coronavirus (COVID-19)*; và
- .2 đã ủy quyền cho Chủ tịch và Ban thư ký, với sự tham vấn của các tác giả của các giao thức, để phân phối các bản cập nhật có liên quan như các bản sửa đổi của thông tư nói trên, để đảm bảo rằng thông tin trong đó vẫn cập nhật.

***Biểu tượng phổ biến không phải văn bản để hướng dẫn người đi biển***

22.8 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/22/10 (New Zealand), trong đó lưu ý rằng cần phải có hành động thiết thực để giải quyết cuộc khủng hoảng của người đi biển do đại dịch gây ra, đề xuất rằng Tổ chức, phối hợp với ILO và ICAO, phát triển một biểu tượng phi - văn bản cho phép người đi biển xác định và do đó tiếp cận các nguồn lực và quy trình chuyên dụng trên tàu, tại cảng và quá cảnh đến và đi từ tàu.

22.9 Sau khi xem xét, và ghi nhận sự ủng hộ chung về nguyên tắc đối với đề xuất và những lợi ích mong đợi của nó đối với các thuyền viên, Ủy ban đã yêu cầu Ban Thư ký:

- .1 phối hợp với ILO và ICAO phát triển một biểu tượng hoặc biểu tượng để thúc đẩy nhận thức về các nguồn lực dành riêng cho người đi biển; và
- .2 báo cáo cho MSC 103 về tiến độ đã đạt được và thông báo cho FAL 45

về các diễn biến.

***Mô-đun GISIS để đăng ký các cảng tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi thuyền viên***

22.10 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/22/12 (Đảo Síp và cộng sự), Đề xuất phát triển một mô-đun GISIS mới để đăng ký các cảng tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi thuyền viên và phổ biến thông tin do các Quốc gia Thành viên cung cấp liên quan đến các cảng đó, để cho phép các công ty vận tải dễ dàng lập kế hoạch và tổ chức thay đổi thủy thủ đoàn trong thời gian xảy ra đại dịch; để thông tin này không còn cần được cung cấp bằng các thông tư nữa.

22.11 Khi xem xét đề xuất, Ủy ban đã lưu ý các quan điểm sau cùng với các quan điểm khác:

- .1 GISIS có thể không phải là phương tiện phù hợp nhất cho việc này và có thể cần một công cụ năng động hơn;
- .2 lưu ý rằng GISIS dường như là hệ thống thích hợp nhất để giải quyết vấn đề này, một mô-đun GISIS hiện có nên được sử dụng cho mục đích này để tăng tốc độ sẵn có của thông tin rất liên quan được đề xuất trong tài liệu;
- .3 do thông tin được cung cấp bởi các Quốc gia Thành viên theo đề xuất là quá rộng rãi, có thể thay đổi thường xuyên và liên tục phát triển, nên sẽ vừa là thách thức vừa là gánh nặng đáng kể đối với các Quốc gia Thành viên trong việc giữ cho thông tin đó đáng tin cậy và cập nhật; và
- .4 sẽ là thích hợp nếu đưa vào mô-đun một hộp kiểm đơn giản để xác định các Quốc gia Thành viên không áp dụng các hạn chế đối với việc thay đổi thuyền viên và hồi hương của thuyền viên.

22.12 Sau khi cân nhắc và nhận thấy sự cần thiết phải hợp tác của các Quốc gia Thành viên để giữ cho thông tin liên quan có thể truy cập, đáng tin cậy và cập nhật, Ủy ban đã yêu cầu Ban Thư ký phát triển, với tư cách là một vấn đề ưu tiên, mô-đun GISIS mới để phổ biến thông tin của các Quốc gia Thành viên về các cảng tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi thuyền viên:

- .1 dựa trên biểu mẫu nêu trong phụ lục của tài liệu MSC 102/22/12;
- .2 bao gồm một hộp kiểm để xác định các Quốc gia Thành viên không áp dụng các hạn chế đối với việc thay đổi thuyền viên và hồi hương thuyền viên; và
- .3 kết hợp thông tin về việc chỉ định các Đầu mối Quốc gia về Thay đổi Thuyền viên và Hồi hương Thuyền viên (cho đến nay được ban hành theo

thông tư MSC.7) mà các Quốc gia Thành viên đã đệ trình theo nghị quyết MSC.473 (ES.2).

### **Công suất bệnh viện hạn chế ở Antilles liên quan đến đại dịch COVID-19**

22.13 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/22/9 (Pháp) cung cấp thông tin về năng lực hạn chế của bệnh viện công sẵn có để chăm sóc bệnh nhân bị ảnh hưởng bởi một đợt bùng phát COVID-19 tiềm ẩn trên các tàu di chuyển trong vùng biển của khu vực Antilles SAR của Pháp; và mời các công ty hoạt động trong vùng biển của Pháp ở Antilles thực hiện các biện pháp chăm sóc sức khỏe của riêng họ để đối phó với các trường hợp COVID-19 và đệ trình lên các cơ quan hàng hải của Pháp một giao thức y tế liên quan, nếu các hoạt động trong khu vực SAR do Pháp chịu trách nhiệm được nối lại.

### **Sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu do đại dịch COVID-19**

22.14 Ủy ban nhắc lại rằng Tổ chức đã ban hành Thông tư số 4204/Bổ sung 1 về *Triển khai và thực thi các văn kiện IMO liên quan do đại dịch COVID-19*, trong đó kêu gọi sự hiểu biết và hợp tác chặt chẽ giữa tất cả các Quốc gia Thành viên để vượt qua những thách thức liên quan đến việc triển khai và thực thi các văn kiện IMO.

22.15 Ủy ban cũng nhắc lại rằng đoạn 5 của Thông tư Thư số 4204/Add.7 (*Coronavirus (COVID-19) - Hướng dẫn liên quan đến sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu*) tài liệu tham chiếu MSC 102/7/5 (Trung Quốc và IACS), có một đề xuất cho một sự giải thích thống nhất quy định II-1/3-10 của Công ước SOLAS liên quan đến thuật ngữ "sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu". Ủy ban lưu ý rằng Thông tư mời các Quốc gia Thành viên xem xét việc áp dụng hai cách giải thích thống nhất được phụ lục kèm theo nó cho các tàu, việc giao tàu đã bị trì hoãn sau ngày 1 tháng 7 năm 2020. Do việc hoãn MSC 102, Ủy ban đã không thể quyết định về cách giải thích thống nhất được đề xuất trước ngày 1 tháng 7 năm 2020, ngày mà tất cả các tàu được giao phải tuân thủ quy định II-1/3-10 của Công ước SOLAS.

22.16 Về mối liên hệ này, Ủy ban coi tài liệu nói trên MSC 102/7/5, cùng với tài liệu MSC 102/7/6 (ASEF và CESA), hỗ trợ đề xuất nói trên là một vấn đề cấp bách..

22.17 Khi xem xét dự thảo thông tư MSC được đề xuất về giải thích thống nhất quy định II-1/3-10 của Công ước SOLAS liên quan đến thuật ngữ "sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu" (MSC 102/7/5, phụ lục), Ủy ban đã đồng ý rằng hiệu lực của giải thích thống nhất được đề xuất không nên vô thời hạn và sửa đổi tiêu đề của thông tư để làm rõ nó được áp dụng trong đại dịch coronavirus (COVID-19). Sau đó, Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1637 về *Giải thích thống nhất quy định II-1/3-10 của Công ước SOLAS liên quan đến thuật ngữ "sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu" trong đại dịch coronavirus (COVID-19)*, lưu ý rằng có thể các sửa đổi có thể được xem xét vào một phiên họp trong tương lai.

---

## Hướng dẫn khảo sát từ xa

22.18 Ủy ban thu hồi Thông tư số 444/Bổ sung.19/Rev.2 về *Hướng dẫn cho các Quốc gia treo cờ liên quan đến khảo sát và gia hạn giấy chứng nhận trong đại dịch COVID-19*, trong đó có các nguyên tắc hướng dẫn cung cấp tư vấn kỹ thuật và triển khai cho các Quốc gia treo cờ khi đang cân nhắc xem có cho phép gia hạn giấy chứng nhận theo luật định sau 3 tháng hay không.

22.19 Về vấn đề này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/22/11 (Hàn Quốc), đề xuất rằng hướng dẫn về việc thực hiện các cuộc điều tra từ xa được phát triển, có tính đến việc thiếu hướng dẫn thống nhất về vấn đề này có thể không chỉ là gánh nặng đối với chủ tàu và thuyền viên, nhưng cũng có thể làm giảm uy tín của chất lượng khảo sát và sự công bằng giữa các bên liên quan. Ngoài ra, Ủy ban cũng lưu ý quan điểm của nhà tài trợ rằng việc sử dụng các cuộc điều tra từ xa sẽ tiếp tục tăng trong những năm tới, ngay cả sau khi đại dịch kết thúc..

22.20 Khi xem xét tài liệu nêu trên, Ủy ban nhận thấy rằng việc xây dựng hướng dẫn như vậy sẽ cần sự xem xét kỹ thuật chi tiết của các chuyên gia, điều này cũng cần bao gồm các vấn đề liên quan đến các trường hợp bất khả kháng, đã mời các Quốc gia Thành viên quan tâm và các tổ chức quốc tế nộp một đề xuất đầu ra mới cho Ủy ban, phù hợp với phương pháp làm việc của Ủy ban (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.1).

## **Tác động của COVID-19 đối với các vấn đề liên quan đến Thỏa thuận Cape Town 2012**

22.21 Ủy ban nhắc lại rằng một Hội nghị cấp Bộ trưởng về An toàn Tàu đánh cá và Đánh bắt IUU đã được tổ chức tại Torremolinos, Tây Ban Nha, từ ngày 21 đến ngày 23 tháng 10 năm 2019, kết quả được nêu trong tài liệu MSC 102/22/2 (Ban Thư ký).

22.22 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 102/22/13 (Iceland và các cộng sự), chỉ ra rằng các Quốc gia ký kết Tuyên bố Torremolinos đang có kế hoạch gửi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập vào ngày mục tiêu là ngày 11 tháng 10 năm 2022 sẽ được hưởng lợi từ việc hướng dẫn giải quyết các vấn đề liên quan đến việc thực hiện Hiệp định. Về vấn đề này, các nhà đồng bảo trợ đã thông báo cho Ủy ban rằng họ dự định thành lập một nhóm các bên quan tâm, trong đó các đoàn quan tâm khác được khuyến khích tham gia, để phát triển dự thảo hướng dẫn dựa trên các điều khoản tham chiếu nêu trong đoạn 13 của tài liệu. .

22.23 Sau đó, Ủy ban đã mời các đoàn quan tâm liên hệ với đoàn của Tây Ban Nha<sup>4</sup> nếu

---

<sup>4</sup>Tiêu điểm:

Cô vấn Giao thông vận tải -  
Đại diện thường trực thay thế cho Đại sứ quán IMO của Tây  
Ban Nha tại London  
Email: [vjfernandez@mitma.es](mailto:vjfernandez@mitma.es)

họ muốn tham gia vào nhóm.

### **Tác động của COVID-19 đối với giáo dục và đào tạo hàng hải**

22.24 Ủy ban đánh giá cao thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 102/INF.25 (ICS và IAMU) về kết quả của cuộc họp gần đây giữa ICS và IAMU về tác động của đại dịch COVID-19 đối với giáo dục và đào tạo hàng hải.

## **23 BẦU CHỦ TỊCH VÀ PHÓ CHỦ TỊCH NĂM 2021**

23.1 Ủy ban đã đồng ý hoãn việc xem xét mục chương trình nghị sự này cho MSC 103 (xem đoạn 1.13).

## **24 HÀNH ĐỘNG YÊU CẦU CỦA CÁC CƠ QUAN IMO KHÁC VÀ HOÃN LẠI**

24.1 Hội đồng, tại phiên họp thứ ba mươi hai, được mời:

- .1 lưu ý rằng việc xem xét các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23, và các tài liệu tương ứng được nộp theo các mục đó, đã được hoãn lại cho MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban (đoạn 1.13);
- .2 lưu ý rằng Ủy ban, theo quyết định đồng thời của MEPC 75, đã chỉ đạo Tiểu ban III xem xét các Báo cáo Tóm tắt Đánh giá Hợp nhất (CASRs) của các cuộc Đánh giá Quốc gia Thành viên đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 và báo cáo cho các Ủy ban về kết quả xem xét của họ (đoạn 2.4);
- .3 lưu ý rằng Ủy ban đã thông qua các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các quy tắc bắt buộc liên quan, phần B của Bộ luật STCW và phê duyệt hoặc thông qua, nếu thích hợp, một số văn kiện không bắt buộc (đoạn từ 3.31 đến 3.42, 15.7, 16.6, 17.2, 17.3, 17.31 và 19.39 và các phụ lục từ 1 đến 4, 6, 9, 10, 12, 13, 19 và 22);
- .4 lưu ý việc thông qua nghị quyết MSC.479 (102) về *Hướng dẫn đảm bảo sắp xếp vận chuyển phương tiện giao thông đường bộ trên tàu ro-ro và bãi bỏ nghị quyết A.581 (14) hiện có cho phù hợp* (đoạn 15.7 và phụ lục 9);
- .5 lưu ý việc thiết lập các kế hoạch phân tách giao thông mới và các biện pháp định tuyến, được thông qua theo nghị quyết A.858 (20) (đoạn 16.2 đến 16.4);
- .6 thông qua dự thảo nghị quyết của Hội đồng về *Hướng dẫn Dịch vụ lưu thông Tàu* (đoạn 16.7 và phụ lục 11);
- .7 lưu ý hành động của Ủy ban liên quan đến việc sửa đổi *Hướng dẫn về nơi*

---

*trú ẩn cho tàu cần hỗ trợ* (nghị quyết A.949 (23)) và dự kiến đệ trình các hướng dẫn sửa đổi cho A 32, nhằm mục đích thông qua đoạn 16.6 và 16.7);

- .8 lưu ý việc thông qua nghị quyết MSC.481 (102) về *Sử dụng và lắp các vật liệu phản chiếu ngược trên các thiết bị cứu sinh sửa đổi* và hủy bỏ nghị quyết hiện có A.658 (16) cho phù hợp (đoạn 19.39 và phụ lục 23); và
- .9 lưu ý các quyết định được đưa ra đối với các vấn đề liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với sự thay đổi an toàn của thuyền viên, sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu và các vấn đề liên quan đến an toàn khác (đoạn 22.1 đến 22.24).

#### 24.2 Hội đồng, tại phiên họp thứ 125, được mời tham gia:

- .1 xem xét báo cáo của kỳ họp thứ 102 của Ủy ban An toàn Hàng hải và, theo Điều 21 (b) của Công ước IMO, chuyển báo cáo cùng với các nhận xét và khuyến nghị của mình tới kỳ họp thứ ba mươi hai của Hội đồng.;
- .2 lưu ý rằng việc xem xét các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23, và các tài liệu tương ứng được nộp theo các mục đó, đã được hoãn lại cho MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban (đoạn 1.13);
- .3 lưu ý rằng Ủy ban đã thông qua các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các quy tắc bắt buộc liên quan, phần B của Bộ luật STCW và phê duyệt hoặc thông qua, nếu thích hợp, một số văn kiện không bắt buộc (đoạn từ 3.31 đến 3.42, 15.7, 16.6, 17.2, 17.3, 17.31 và 19.39 và các phụ lục từ 1 đến 4, 6, 9, 10, 12, 13, 19 và 22);
- .4 lưu ý các quyết định được đưa ra về các vấn đề liên quan đến tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu và chương trình xác minh GBS (đoạn 7.1 đến 7.18);
- .5 lưu ý các hành động được thực hiện liên quan đến kết quả công việc của các tiểu ban báo cáo cho phiên họp này (mục 13 đến 19);
- .6 tán thành quyết định của Ủy ban về việc chuyển 31 đầu ra hiện có từ hạng mục Công việc khác sang Định hướng chiến lược (đoạn 21.3 và phụ lục 24);
- .7 tán thành quyết định liên quan đến các thỏa thuận đối với NCSR 8 (đoạn 21.13);
- .8 lưu ý báo cáo tình hình hai năm của Ủy ban (đoạn 21.20 và phụ lục 27);

- .9 lưu ý chương trình nghị sự sau hai năm của Ủy ban (đoạn 21.20 và phụ lục 28);
  - .10 tán thành các cuộc họp không chuyên trách được thông qua cho năm 2021 (đoạn 21.22); và
  - .11 lưu ý các quyết định được đưa ra đối với các vấn đề liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với sự thay đổi an toàn của thuyền viên, sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu và các vấn đề khác liên quan đến an toàn (đoạn 22.1 đến 22.24).
- 24.3 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, tại phiên họp thứ bảy mươi lăm, được mời tham gia:
- .1 lưu ý rằng việc xem xét các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23, và các tài liệu tương ứng được nộp theo các mục đó, đã được hoãn lại cho MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban (đoạn 1.13);
  - .2 đồng tình với quyết định của Ủy ban chỉ đạo Tiểu ban III xem xét Báo cáo tóm tắt đánh giá hợp nhất (CASRs) của các cuộc đánh giá Quốc gia thành viên đã hoàn thành trong năm 2017 và 2018 và báo cáo cho các Ủy ban kết quả xem xét của họ (đoạn 2.4);
  - .3 đồng tình với quyết định của Ủy ban xác nhận việc sử dụng có hệ thống Quỹ ủy thác khóa học mẫu để thuê các chuyên gia phát triển và sửa đổi các khóa học mẫu, tùy thuộc vào quy trình ký hợp đồng của Ban Thư ký, được áp dụng cho tất cả các cơ quan IMO xử lý các khóa học mẫu, như cần thiết (đoạn 13.4);
  - .4 đồng tình với quyết định rằng các nhóm thư tín do III 6 thành lập nên tiếp tục công việc của họ trên cơ sở các điều khoản tham chiếu đã thống nhất của họ (đoạn 14.12);
  - .5 đồng thời phê duyệt MSC-MEPC.5/Circ.7 sửa đổi về *Hướng dẫn thời gian thay thế các giấy chứng nhận hiện có bằng các giấy chứng nhận đã sửa đổi* (PPR 7/22, phụ lục 1) do việc sửa đổi chương 17 và 18 có hiệu lực. của Bộ luật IBC (đoạn 18.2);
  - .6 lưu ý sự chứng thực của PPR.1/Circ.9 về *Yêu cầu vận chuyển đã sửa đổi đối với methyl acrylat và methyl metacrylat* (đoạn 18.3);
  - .7 lưu ý sự tán thành của khuyến nghị của PPR 7 rằng chương 17 của Bộ luật IBC được sửa đổi để bao gồm các yêu cầu vận chuyển cập nhật đối với methyl acrylate và methyl methacrylate (đoạn 18.4); và



- .8 lưu ý việc phê duyệt các chương trình nghị sự hai năm một lần của các Tiểu ban CCC và III và các chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 7 và III 7 (đoạn 21.6 và 21.8 và các phụ lục 25 và 26).

24.4 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, tại phiên họp thứ bảy mươi sáu, được mời:

- .1 lưu ý kết quả của việc xem xét dự thảo thông tư MSC-MEPC.5 về thỏa thuận mẫu để ủy quyền cho các tổ chức được công nhận thay mặt cho Chính quyền hành chính, đặc biệt là đoạn 6.5.5 của dự thảo thỏa thuận mẫu và đoạn 5.3.2.4 của khuyến nghị phần III của Bộ luật RO đã được đề cập đến mục III 7 để xem xét và tư vấn thêm cho các Ủy ban (đoạn 14.5 đến 14.8);
- .2 lưu ý rằng NCSR 8 được ủy quyền gửi bản sửa đổi *Hướng dẫn về nơi trú ẩn cho tàu cần hỗ trợ* (nghị quyết A.949 (23)) trực tiếp lên MEPC và LEG để được phê duyệt đồng thời, nhằm mục đích A 32 sẽ thông qua sau đó. (đoạn 16.17);
- .3 phê duyệt dự thảo sửa đổi MARPOL Phụ lục I và đồng thời phê duyệt dự thảo sửa đổi Bộ luật IBC liên quan đến cửa kín nước trên tàu chở hàng, nhằm thông qua sau này; và đồng ý với quyết định của Ủy ban áp dụng chúng cho tất cả các tàu (đoạn 17.29 và 17.30 và phụ lục 17); và
- .4 lưu ý rằng Ủy ban đã xác nhận lại quyết định trước đó của mình tại MSC 92 về cách giải quyết các vấn đề an toàn được xác định từ việc phân tích các báo cáo điều tra an toàn hàng hải của Tiểu ban III (đoạn 19.25 và 19.26).

24.5 Ủy ban Tạo điều kiện thuận lợi, tại phiên họp thứ 45 của mình, được mời tham gia:

- .1 lưu ý rằng việc xem xét các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23, và các tài liệu tương ứng được nộp theo các mục đó, đã được hoãn lại cho MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban (đoạn 1.13);
- .2 xem xét vấn đề đào tạo, làm quen và trình độ của nhân viên trên bờ vận hành các thiết bị nâng hạ trên tàu và các thiết bị rời và thực hiện hành động, nếu thích hợp (đoạn 19.13); và
- .3 lưu ý các quyết định được đưa ra đối với các vấn đề liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với sự thay đổi an toàn của thuyền viên và các vấn đề liên quan đến an toàn khác, (đoạn 22.1 đến 22.24).

24.6 Ủy ban Pháp lý, tại phiên họp thứ 108, được mời tham gia:

- .1 lưu ý rằng việc xem xét các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23, và

các tài liệu tương ứng được nộp theo các mục đó, đã được hoãn lại cho MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban (đoạn 1.13);

- .2 lưu ý rằng NCSR 8 được ủy quyền gửi bản sửa đổi *Hướng dẫn về nơi trú ẩn cho tàu cần hỗ trợ* (nghị quyết A.949 (23)) trực tiếp lên MEPC và LEG để được phê duyệt đồng thời, nhằm mục đích A 32 sẽ thông qua sau đó. (đoạn 16.17); và
- .3 lưu ý các quyết định được đưa ra đối với các vấn đề liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với sự thay đổi an toàn của thuyền viên và các vấn đề liên quan đến an toàn khác (đoạn 22.1 đến 22.24).

24.7 Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật, tại phiên họp thứ bảy mươi một, được mời tham gia:

- .1 lưu ý rằng các mục 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 20 và 23 của chương trình, và các tài liệu tương ứng được gửi theo các mục đó, đã được hoãn lại cho MSC 103, có tính đến thời gian có hạn tại phiên họp từ xa này và để đảm bảo tính liên tục của công việc của các Tiểu ban (đoạn 1.13);
- .2 lưu ý rằng Ủy ban đã yêu cầu Tiểu ban III xem xét cách thức tài liệu đào tạo e-learning có thể hỗ trợ việc thực hiện các văn kiện khác với Công ước STCW và tư vấn cho Ủy ban một cách phù hợp (đoạn 13.3); và
- .3 lưu ý các quyết định được đưa ra đối với các vấn đề liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19 đối với sự thay đổi an toàn của thuyền viên và các vấn đề liên quan đến an toàn khác (đoạn 22.1 đến 22.24).

24.8 Phiên họp được hoãn lại vào ngày 18 tháng 11 năm 2020, sau khi kết thúc khoảng thời gian 5 ngày trao đổi thư theo quy định tại đoạn 21 của *Hướng dẫn tạm thời nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các phiên họp từ xa của các Ủy ban trong đại dịch COVID-19* (MSC-LEG-MEPC-TCC -FAL.1/Circ.1).

*(Các phụ lục sẽ được ban hành như một phụ lục của tài liệu này)*

---