



OŚRODEK DS. IMO

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 1/2021

Najważniejsze postanowienia 103 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego MSC

Na 103 Sesji Komitetu MSC, która odbyła się w dniach od 5 do 14 maja 2021 r. w formie zdalnej podjęto szereg zagadnień przedstawionych poniżej.

Przyjęcie poprawek do obowiązkowych instrumentów IMO

Komitet przyjął poprawki do następujących instrumentów:

- Prawidła III/33 Konwencji SOLAS 1974 oraz do Kodeksu LSA, które polegają na wyłączeniu stosowania wymagań wodowania łodzi ratunkowych swobodnego spadku w celu przetestowania ich wytrzymałości podczas ruchu statku naprzód przy prędkości do 5 węzłów na spokojnej wodzie, na statkach towarowych o pojemności 20 000 GT i większej. Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.

Komitet zatwierdził jednocześnie okólnik w sprawie wcześniejszego dobrowolnego wdrożenia projektu poprawek do Rozdziału III Konwencji SOLAS oraz Kodeksu LSA.
- Znowelizowanych zaleceń w zakresie przeprowadzania prób środków ratunkowych (rez. MSC.81(70)), wynikających z przyjęcia poprawek do Prawidła III/33 Konwencji SOLAS 1974 oraz Kodeksu LSA.
- Konwencji SOLAS, 1974, które polegają na dodaniu nowego prawidła II-1/25-1 odnośnie wymagania detektorów poziomu wody na statkach towarowych z wieloma ładowniami, innych niż masowce. Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.
- Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 1978), które polegają na dodaniu nowej definicji wysokiego napięcia w prawidło I/1.1. Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2023 r.
- Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Kodeks STCW), które polegają na zmianie definicji poziomu operacyjnego w części A-I/1, aby obejmowała „oficera elektro-technika” (część Poprawek z Manili, 2010). Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2023 r.
- Rozdziału 9 Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS). Poprawki odnoszą się do wymagań w zakresie izolowania usterek dla zainstalowanych systemów z indywidualnie identyfikowalnymi czujkami pożarowymi, zamiast systemów z identyfikowalnymi sekcjami czujek pożarowych, na statkach towarowych i balkonach kabin statków pasażerskich; oraz wyjaśniają dopuszczalność mniej złożonych i kosztownych izolacji usterek identyfikowalnych sekcji w systemach z indywidualnie identyfikowalnymi czujkami pożarowymi. Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2024 roku.
- Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych, 2011 (Kodeks ESP, 2011), które odnoszą się do pomiarów grubości podczas pierwszego przeglądu odnowieniowego zbiornikowców olejowych o podwójnym kadłubie. Poprawki wejdą w życie 1 stycznia 2023 r.

Zagadnienia związane z pandemią COVID-19

Komitet MSC przyjął rezolucję w sprawie *Zalecanych działań w celu potraktowania priorytetowo szczepień marynarzy na COVID-19*. W rezolucji tej zaleca się, aby państwa członkowskie i odpowiednie organy krajowe nadały priorytet swoim marynarzom, na ile jest to wykonalne, w krajowych programach szczepień przeciwko COVID-19 (biorąc pod uwagę harmonogram działania WHO SAGE), oraz należyście rozważyły możliwości rozszerzenia szczepień przeciwko COVID-19 na marynarzy innych narodowości, biorąc pod uwagę swoją krajową podaż szczepionek.

Ponadto zaleca się państwom członkowskim, aby rozważyły wyłączenie marynarzy ze stosowania wobec nich jakiegokolwiek polityki krajowej warunkującej wjazd do ich państwa od posiadania dowodu szczepienia przeciwko COVID-19, z uwagi na fakt, że marynarze powinni być uznawani za „pracowników o kluczowym znaczeniu”, ponieważ często przekraczają granice.

Analiza zakresu zmian w przepisach dotycząca morskich autonomicznych jednostek nawodnych

Komitet MSC zakończył prace nad analizą zakresu zmian w przepisach (RSE) w zakresie korzystania z morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS) i zatwierdził okólnik przedstawiający wyniki tych prac (okólnik MSC.1/Circ.1640).

Jest to ważny pierwszy krok na drodze do ukierunkowanych dyskusji, które pozwolą przepisom nadążyć za rozwojem technologicznym. W odniesieniu do kolejnych etapów, Komitet zgodził się z koniecznością ustanowienia nowych punktów prac, które pomogą wyeliminować różne luki w instrumentach IMO zidentyfikowane w ramach przeprowadzonej RSE. Komitet zaprosił zainteresowane państwa członkowskie do przedłożenia takich propozycji na przyszłą sesję Komitetu.

Opracowanie dalszych środków dla zwiększenia bezpieczeństwa statków w związku z korzystaniem z paliw olejowych

Komitet MSC powołał Grupę roboczą, która zajęła się szeregiem zagadnień dotyczących bezpieczeństwa związanych z paliwami olejowymi, w oparciu o wyniki prac Grupy korespondencyjnej. Grupa osiągnęła zadowalające postępy przy opracowywaniu odpowiednich obowiązkowych wymagań Konwencji SOLAS dotyczących zgłaszania przypadków, w których dostawcy paliw nie spełniają wymagań Konwencji SOLAS oraz określaniu działań przeciwko takim dostawcom paliw. Komitet odnotował również postęp w opracowywaniu przepisów dotyczących dokumentowania temperatury zapłonu rzeczywistej partii paliwa podczas bunkrowania. Grupa robocza kontynuowała również prace nad listą tematów, które mają być określone w wytycznych dla statków, aby uwzględnić sytuacje, w których wyniki testów indykatorywnych sugerują, że dostarczone paliwo może nie spełniać wymagań dotyczących temperatury zapłonu.

Podczas obrad podkreślono potrzebę współpracy między Komitetem MSC, a Komitetem MEPC.

W kwestii systemów licencjonowania paliwa dla dostawców, Komitet zachęcił państwa członkowskie do rozważenia możliwości wprowadzenia takich rozwiązań dla dostawców paliwa działających w ich obszarze jurysdykcji.

Komitet MSC ponownie utworzył Grupę korespondencyjną i powierzył jej następujące zadania:

- dalszy rozwój, w kierunku finalizacji, projektów poprawek do Konwencji SOLAS dotyczących:
 - zgłaszania potwierdzonych przypadków, w których dostawcy paliwa nie spełnili wymagań IMO odnośnie temperatury zapłonu;
 - działań przeciwko dostawcom paliw, w przypadku których stwierdzono, że dostarczają paliwo nie spełniające minimalnych wymagań dotyczących temperatury zapłonu;
- dalsze opracowanie obowiązkowych wymagań dotyczących dokumentowania temperatury zapłonu rzeczywistej partii paliwa podczas bunkrowania;

- dalsze opracowanie wytycznych dla statków dotyczących postępowania w sytuacji, w której wyniki testów indykatorywnych sugerują, że dostarczone paliwo olejowe może nie być zgodne z prawidłem II-2/4.2.1 Konwencji SOLAS (które stanowi, że nie należy stosować paliw olejowych o temperaturze zapłonu niższej niż 60°C, chyba że jest to wyraźnie dozwolone);
- zebranie informacji i rozważenie możliwych środków związanych z parametrami paliw olejowych innymi niż temperatura zapłonu;
- złożenie pisemnego sprawozdania na MSC 105 (spotkanie odbędzie się w pierwszej połowie 2022 r.).

Po dyskusji MSC zatwierdził zaktualizowany plan pracy, wedle którego finalizacja prac nad środkami związanymi z temperaturą zapłonu paliwa olejowego nastąpi na MSC 105 w 2022 roku, natomiast sfinalizowanie działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa statków związanych z wykorzystaniem paliwa olejowego na MSC 106 w 2023 roku.

Przepisy MARPOL dotyczące limitu siarki 2020 weszły w życie 1 stycznia 2020 roku. Nowe wymagania doprowadziły do pojawienia się na rynku nowych mieszanek paliwowych, w tym paliw olejowych o bardzo niskiej zawartości siarki.

Środki dla zwiększenia bezpieczeństwa promów krajowych

Komitet zatwierdził podstawową strukturę ram prawnych przepisów modelowych w sprawie bezpieczeństwa promów w żegludze krajowej, które będą przedmiotem ciągłego przeglądu. Projekt przepisów modelowych z założenia ma stanowić ramy łatwe do wdrożenia w różnych systemach prawa krajowego. Zatwierdzone przepisy koncentrują się wyłącznie na bezpieczeństwie i nie obejmują takich zagadnień jak ułatwienia, ochrona oraz zanieczyszczenie.

Komitet MSC zachęcił Międzynarodowy Instytut Prawa Morskiego (IMLI) do odnotowania postępów prac oraz opracowania programu nauczania, lub podjęcia innych działań, w ramach których studenci tej uczelni mogliby w swoich krajach realizować zadania związane z wdrożeniem przepisów modelowych do legislacji krajowej.

Komitet odnotował aktualny harmonogram prac, który przewiduje zatwierdzenie/przyjęcie przepisów modelowych w 2022 roku, jak również opracowanie internetowych materiałów szkoleniowych z tego obszaru.

Komitet podjął decyzję o ustanowieniu na MSC 104 Grupy roboczej ds. bezpieczeństwa promów krajowych, która będzie kontynuowała prace nad opracowaniem przepisów modelowych, i zaprosił państwa członkowskie oraz inne zainteresowane podmioty do wnoszenia propozycji odnośnie poprawek do tych przepisów.

Zatwierdzono listę możliwych luk i zagadnień, które należy rozwiązać. Obejmują one m.in. zbyt dużą liczbę pasażerów, niestosowanie się do przepisów oraz niewłaściwe utrzymanie. Wykaz został sporządzony przez Sekretariat IMO na podstawie ogólnodostępnych informacji pozyskanych z ankiet dot. bezpieczeństwa promów krajowych, które obejmują wypadki zgłoszone w okresie od stycznia 2017 do czerwca 2019 roku.

Sekretariat IMO współpracował nad pilnymi kwestiami bezpieczeństwa promów krajowych z takimi podmiotami jak INTERFERRY oraz Komisja Społeczno-Gospodarcza ONZ do spraw Azji i Pacyfiku (ESCAP). Te zagadnienia były przedmiotem dyskusji podczas wielu regionalnych spotkań organizowanych w ostatnim czasie.

Komitet zatwierdził Deklarację z Bangkoku w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa krajowej żeglugi promowej w Azji i regionie Pacyfiku oraz Opracowanie przepisów modelowych w sprawie bezpieczeństwa promów krajowych, które były wynikiem prac zdalnego spotkania Grupy ekspertów

ds. poprawy bezpieczeństwa promów krajowych służącej bezpiecznym połączeniom morskimi w Azji i na Pacyfiku, które odbyło się w marcu 2020 roku.

Komitet zaaprobował również wyniki regionalnych warsztatów poświęconych bezpieczeństwu promów w żegludze krajowej oraz statkom niekonwencyjnym, zorganizowanych w Lagos w Nigerii, w październiku 2019 roku, podczas których wyrażono poparcie dla opracowania not wyjaśniających do ram przepisów modelowych w sprawie bezpieczeństwa promów krajowych.

Środki dla zwiększenia ochrony żeglugi

Komitet przedyskutował postępy prac w dziedzinie ochrony żeglugi i odnotował, że IMO, jako partner wykonawczy, uczestniczy w czteroletnim projekcie Unii Europejskiej pt. Ochrona portów oraz bezpieczeństwo żeglugi na obszarze wschodniej i południowej Afryki oraz Oceanu Indyjskiego, jak również będzie odpowiedzialny za wdrażanie podobnego projektu unijnego na Morzu Czerwonym.

Komitet zachęcił państwa-strony Konwencji SOLAS, aby sprawdzały aktualność informacji, które udostępniają publicznie w module GISIS poświęconym ochronie żeglugi oraz opracowały skuteczne struktury zarządzania ochroną morską, obejmujące krajowe komitety i strategie, oraz wzmocniły struktury już istniejące. Zaprosił również do dalszego efektywnego wdrażania, we współpracy z przemysłem, instrumentów ochrony IMO, w tym Rozdziału XI-2 SOLAS oraz Kodeksu ISPS, przy uwzględnieniu nowych zagrożeń, i do zwracania się do IMO o pomoc techniczną w tym obszarze.

Poproszono państwa o rozważenie dokonania dobrowolnych wpłat na Międzynarodowy Fundusz Ochrony Żeglugi (IMST) w celu wsparcia stałej asysty technicznej, zgodnie z programem globalnym dla zwiększenia ochrony żeglugi.

Komitet zatwierdził sposób rozpowszechnienia, w formie okólnika MSC, 4-tej edycji *Wytycznych dot. ochrony cybernetycznej na pokładach statków* opracowanej przez przemysł, jak również aktualizację okólnika MSC-FAL.1/Circ.3 zawierającego *Wytyczne ds. zarządzania morskim ryzykiem cybernetycznym*, tak aby zawierały odniesienie do wytycznych opracowanych przez przemysł (niniejsza decyzja zostanie potwierdzona przez Komitet FAL).

Piractwo i napady zbrojne na statki

Podczas 103 sesji Komitetu MSC powołano Grupę roboczą ds. bezpieczeństwa morskiego, która zajęła się tematem wzrastającej liczby napadów zbrojnych i piractwa w Zatoce Gwinejskiej.

Komitet przyjął rezolucję w sprawie zalecanych działań przeciwko piractwu i napadom zbrojnym na statki w Zatoce Gwinejskiej, która nawołuje do wzmożonej współpracy i działań, mających na celu zmniejszenie liczby i dotkliwości ataków, które zagrażają życiu i zdrowiu marynarzy oraz bezpieczeństwu żeglugi w tym regionie.

Komitet opracował również projekt rezolucji do przyjęcia na 32 sesji Zgromadzenia, w grudniu br., który aktualizuje rezolucję A.1069(28) (*Zapobieganie i przeciwdziałanie aktom piractwa i zbrojnym napadom na statki oraz bezprawnym działaniom na morzu w rejonie Zatoki Gwinejskiej*).

Według raportów nadesłanych do IMO, w 2020 roku w Zatoce Gwinejskiej odnotowano 87 przypadków piractwa i zbrojnych napadów (wzrost o 20 w stosunku do roku poprzedniego), z całkowitą liczbą 112 członków załogi zgłoszonych jako porwanych/zaginionych. Ta liczba stanowi znaczny procent ogółu 226 incydentów zareportowanych w 2020 roku na świecie. Do tej pory, w 2021 roku odnotowano 23 przypadki piractwa i zbrojnych napadów na statki w rejonie zachodniej Afryki. Przewiduje się ponowne ustanowienie tej Grupy roboczej w celu dalszych dyskusji nad zapewnieniem bezpieczeństwa marynarzom w tym regionie.

Wykrywanie i raportowanie kontenerów utraconych na morzu

Wśród wielu propozycji nowych tematów pracy Komitet MSC rozważył między innymi propozycję rozwiązania problemu kontenerów utraconych na morzu. Propozycja została złożona w kontekście niedawnych zdarzeń, w których utracono na morzu dużą liczbę kontenerów oraz Planu działania IMO mającego na celu rozwiązanie problemu odpadów plastikowych pochodzących ze statków. W Planie wezwano do rozważenia ustanowienia obowiązkowego mechanizmu zgłaszania utraty kontenerów na morzu i określania ich liczby w celu ograniczenia konsekwencji utraty kontenerów dla bezpieczeństwa i środowiska.

Komitet MSC zgodził się uwzględnić nowy punkt pracy (na lata 2022–2023) zatytułowany „Opracowanie środków dotyczących wykrywania i obowiązkowego raportowania kontenerów utraconych na morzu, które mogą usprawnić pozycjonowanie, śledzenie i odzyskiwanie takich kontenerów” w agendzie Podkomitetu CCC z dwiema sesjami niezbędnymi do jego ukończenia, we współpracy z Podkomitetem NCSR, jeśli Podkomitet CCC wyrazi taką potrzebę.

Pożary na kontenerowcach

Komitet MSC zgodził się włączyć do dwuletniego porządku obrad Podkomitetu SSE (2022-2023) nowy punkt porządku obrad dotyczący „Opracowania poprawek do Rozdziału II-2 Konwencji SOLAS i Kodeksu FSS dotyczących wykrywania i kontroli pożarów w pomieszczeniach ładowni i na pokładach ładunkowych statków kontenerowych”, z docelowym terminem zakończenia prac w 2025 r., we współpracy z Podkomitetem CCC, jeśli Podkomitet SSE wyrazi taką potrzebę.

Decyzję tę podjęto po dyskusji nad szeregiem dokumentów, w których zaproponowano konkretnie rozwiązanie problemu pożarów na statkach kontenerowych. Komitet MSC zwrócił w szczególności uwagę na potrzebę przyjęcia holistycznego podejścia opartego na ryzyku i ustalenia priorytetów w zakresie zapobiegania ryzyku i poprawy ograniczania pożarów podczas opracowywania poprawek.

Pozostałe nowe punkty porządków obrad

Komitet MSC zgodził się również na dodanie następujących nowych punktów do porządków obrad poszczególnych Podkomitetów:

- Przegląd Kodeksu IGC.
- Rewizja Kodeksów MODU z 1979, 1989 i 2009 roku i powiązanych okólników MSC w celu zakazania stosowania materiałów zawierających azbest, w tym kontroli przechowywania takich materiałów na pokładzie.
- Opracowanie poprawek do Rozdziałów IV i V Konwencji SOLAS oraz standardów techniczno-eksploatacyjnych i wytycznych dotyczących wprowadzenia systemu wymiany danych VHF (VDES).
- Opracowanie standardów eksploatacyjnych dla systemu rozgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony statków morskich w paśmie MF (NAVDAT).
- Opracowanie poprawek do prawidła SOLAS II-1/3-4 w celu zastosowania wymagań dotyczących awaryjnego wyposażenia holowniczego dla zbiornikowców do innych typów statków.
- Rewizja Kodeksu FTP z 2010 r. w celu uwzględnienia nowych systemów i materiałów przeciwpożarowych.
- Nowelizacja tymczasowych not wyjaśniających dotyczących bezpiecznego powrotu do portu (okólnik MSC.1/Circ.1369) i powiązanych okólników.
- Opracowanie Podręcznika szkoleniowego dla pracowników PSC.

- Opracowanie Zaleceń dotyczących systemu audytu państw członkowskich IMO (IMSAS), mających pomóc w implementacji Kodeksu wdrażania instrumentów IMO (Kodeks III) przez państwa członkowskie.

Inne wytyczne

Komitet MSC zatwierdził poniżej przedstawione projekty:

- poprawek do Poradnika IAMSAR;
- *Wytycznych dla jednostek rybackich o długości 24m i większej, uprawiających żeglugę na wodach polarnych;*
- *Wytycznych dla jachtów rekreacyjnych o pojemności 300 GT i większej, uprawiających żeglugę na wodach polarnych;*
- okólnika MSC.1/Circ.1318/Rev.1 (*Zmienione wytyczne dotyczące konserwacji i przeglądów stałych instalacji gaśniczych na dwutlenek węgla*);
- okólnik MSC.1/Circ.797/Rev.35 (*Lista osób kompetentnych prowadzona przez Sekretarza Generalnego zgodnie z częścią A-1/7 Kodeksu STCW*).

Ponadto Komitet MSC powołał Grupę korespondencyjną ds. rozpowszechniania MSI i informacji związanych z SAR, której zadaniem jest przeanalizowanie obowiązkowego stosowania wszystkich uznanych mobilnych usług łączności satelitarnej na danym obszarze działania podmiotów odpowiedzialnych za rozgłaszanie tych informacji. Grupie polecono również rozważenie różnych opcji związanych z tematem kosztów rozpowszechniania MSI i informacji związanych z SAR, oraz przedstawienie raportu na MSC 105.

**Rezolucje uchwalone podczas sesji MSC103
zawarte są poniżej w załączniku
do Raportu posesyjnego - MSC 103/21/Add.1**

MARITIME SAFETY COMMITTEE
103rd session
Agenda item 21

MSC 103/21/Add.1
14 June 2021
Original: ENGLISH

**REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE
ON ITS 103RD SESSION**

Attached are the annexes to the report of the Maritime Safety Committee on its 103rd session (MSC 103/21).

LIST OF ANNEXES

- ANNEX 1 RESOLUTION MSC.482(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (SOLAS 1974)
- ANNEX 2 RESOLUTION MSC.483(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS, 2011 (2011 ESP CODE)
- ANNEX 3 RESOLUTION MSC.484(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)
- ANNEX 4 RESOLUTION MSC.485(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE CODE (LSA CODE)
- ANNEX 5 RESOLUTION MSC.486(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978 (STCW 1978)
- ANNEX 6 RESOLUTION MSC.487(103) – AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING CODE (STCW CODE)
- ANNEX 7 RESOLUTION MSC.488(103) – AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON TESTING OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70))
- ANNEX 8 OUTCOME OF THE REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)
- ANNEX 9 RESOLUTION MSC.489(103) – RECOMMENDED ACTION TO ADDRESS PIRACY AND ARMED ROBBERY IN THE GULF OF GUINEA
- ANNEX 10 BIENNIAL STATUS REPORT OF THE SDC AND SSE SUB-COMMITTEES
- ANNEX 11 PROVISIONAL AGENDAS OF THE SDC AND SSE SUB-COMMITTEES
- ANNEX 12 BIENNIAL STATUS REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE
- ANNEX 13 POST-BIENNIAL AGENDA OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE
- ANNEX 14 SUBSTANTIVE ITEMS FOR INCLUSION IN THE AGENDAS FOR MSC 104 AND MSC 105
- ANNEX 15 RESOLUTION MSC.490(103) – RECOMMENDED ACTION TO PRIORITIZE COVID-19 VACCINATION OF SEAFARERS
- ANNEX 16 STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS

ANNEX 1

**RESOLUTION MSC.482(103))
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (SOLAS 1974)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its 103rd session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(aa) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2023, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified the Secretary-General of their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2024, upon their acceptance, in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (SOLAS 1974)**

**CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY
AND ELECTRICAL INSTALLATIONS**

**Part B-4
Stability management**

1 The following new regulation 25-1 is added after existing regulation 25 with the associated footnotes:

"Regulation 25-1

Water level detectors on multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers

1 Multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers constructed on or after 1 January 2024 shall be fitted with water level detectors* in each cargo hold intended for dry cargoes. Water level detectors are not required for cargo holds located entirely above the freeboard deck.

* Refer to the *Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers* (resolution MSC.188(79)), as may be amended.

2 The water level detectors required by paragraph 1 shall:

.1 give audible and visual alarms at the navigation bridge, one when the water level above the bottom of the cargo hold reaches a height of not less than 0.3 m, and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m; and

.2 be fitted at the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are occasionally used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold.

3 As an alternative to the water level detector at a height of not less than 0.3 m as per sub-paragraph 2.1, a bilge level sensor* serving the bilge pumping arrangements required by regulation 35-1 and installed in the cargo hold bilge wells or other suitable location is considered acceptable, subject to:

.1 the fitting of the bilge level sensor at a height of not less than 0.3 m at the aft end of the cargo hold; and

.2 the bilge level sensor giving audible and visual alarm at the navigation bridge which is clearly distinctive from the alarm given by the other water level detector fitted in the cargo hold.

- * Refer to the *Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers* (resolution MSC.188(79)), as may be amended."

**CHAPTER III
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS**

**Part B
Requirements for ships and life-saving appliances**

Regulation 33 – Survival craft embarkation and launching arrangements

- 1 Paragraph 33.2 is replaced by the following:

"2 On cargo ships of 20,000 gross tonnage and upwards, davit-launched lifeboats shall be capable of being launched, utilizing painters where necessary, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water."

ANNEX 2

**RESOLUTION MSC.483(103)
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME
OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS, 2011
(2011 ESP CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution A.1049(27), by which the Assembly adopted the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 ("2011 ESP Code"), which has become mandatory under chapter XI-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"),

RECALLING FURTHER article VIII(b) and regulation XI-1/2 of the Convention concerning the procedure for amending the 2011 ESP Code,

HAVING CONSIDERED, at its 103rd session, amendments to the 2011 ESP Code proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the 2011 ESP Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2022 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified the Secretary-General of their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2023 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME
OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS, 2011
(2011 ESP CODE)**

ANNEX B

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING
SURVEYS OF OIL TANKERS**

Part A

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING
SURVEYS OF DOUBLE-HULL OIL TANKERS**

ANNEX 2

**MINIMUM REQUIREMENTS FOR THICKNESS MEASUREMENTS AT RENEWAL
SURVEYS OF DOUBLE-HULL OIL TANKERS**

1 In the table for "Minimum requirements for thickness measurements at renewal surveys of double-hull oil tankers", the column for "Renewal Survey No.1" is replaced by the following:

"1 Suspect areas"

ANNEX 3

**RESOLUTION MSC.484(103)
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS
(FSS CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution MSC.98(73), by which it adopted the International Code for Fire Safety Systems ("the FSS Code"), which has become mandatory under chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"),

RECALLING FURTHER article VIII(b) and regulation II-2/3.22 of the Convention concerning the procedure for amending the FSS Code,

HAVING CONSIDERED, at its 103rd session, amendments to the FSS Code, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the FSS Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(aa) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2023 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS
(FSS CODE)**

**CHAPTER 9
FIXED FIRE DETECTION AND FIRE ALARM SYSTEMS**

2 Engineering specifications

2.1 General requirements

1 The following new paragraph 2.1.8 is inserted after existing paragraph 2.1.7:

"2.1.8 In cargo ships and on passenger ship cabin balconies, where an individually identifiable system is fitted, notwithstanding the provisions in paragraph 2.1.6.1, isolator modules need not be provided at each fire detector if the system is arranged in such a way that the number and location of individually identifiable fire detectors rendered ineffective due to a fault would not be larger than an equivalent section in a section identifiable system, arranged in accordance with paragraph 2.4.1."

ANNEX 4

**RESOLUTION MSC.485(103)
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE CODE
(LSA CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO resolution MSC.48(66), by which it adopted the International Life-Saving Appliance (LSA) Code ("the LSA Code"), which has become mandatory under chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"),

RECALLING FURTHER article VIII(b) and regulation III/3.10 of the Convention concerning the procedure for amending the LSA Code,

HAVING CONSIDERED, at its 103rd session, amendments to the LSA Code proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the LSA Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(aa) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2023 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCES CODE
(LSA CODE)**

**CHAPTER IV
SURVIVAL CRAFT**

4.4 General requirements for lifeboats

1 Paragraph 4.4.1.3.2 is replaced by the following:

".2 except for free-fall lifeboats, be capable of being launched and towed when the ship is making headway at speeds up to 5 knots in calm water."

ANNEX 5

**RESOLUTION MSC.486(103)
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF
TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978
(STCW 1978)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article XII of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 ("1978 STCW Convention"), concerning the procedures for amending the 1978 STCW Convention,

NOTING the repeated references to "high-voltage" in the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code ("STCW Code"), without a specific definition for this term,

HAVING CONSIDERED, at its 103rd session, amendments to the 1978 STCW Convention proposed and circulated in accordance with article XII(1)(a)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the 1978 STCW Convention, amendments to the said Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article XII(1)(a)(vii)(2) of the 1978 STCW Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2022, unless, prior to that date, more than one third of Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have notified the Secretary-General of the Organization that they object to the amendments;

3 INVITES Parties to note that, in accordance with article XII(1)(a)(ix) of the 1978 STCW Convention, the amendments annexed hereto shall enter into force on 1 January 2023 upon their acceptance, in accordance with paragraph 2 above;

4 URGES Parties to implement the amendments to regulation I/1.1 at an early stage;

5 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article XII(1)(a)(v) of the 1978 STCW Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1978 STCW Convention;

6 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the 1978 STCW Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF
TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978
(STCW 1978)**

**CHAPTER I
General provisions**

1 In regulation I/1.1, the following new definition is added:

".44 *High-voltage* means an alternating current (AC) or direct current (DC) voltage in excess of 1,000 volts."

ANNEX 6

**RESOLUTION MSC.487(103)
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS' TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING CODE (STCW CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article XII and regulation I/1.2.3 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 ("1978 STCW Convention"), concerning the procedures for amending part A of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code ("STCW Code"),

NOTING that all the functions for the capacity "electro-technical officer", introduced as part of the 2010 Amendments (the Manila Amendments), are provided at the "operational level",

HAVING CONSIDERED, at its 103rd session, amendments to part A of the STCW Code, proposed and circulated in accordance with article XII(1)(a)(i) of the 1978 STCW Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the 1978 STCW Convention, amendments to the STCW Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article XII(1)(a)(vii)(2) of the 1978 STCW Convention, that the said amendments to the STCW Code shall be deemed to have been accepted on 1 July 2022, unless, prior to that date, more than one third of Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have notified the Secretary-General of the Organization that they object to the amendments;

3 INVITES Parties to note that, in accordance with article XII(1)(a)(ix) of the 1978 STCW Convention, the amendments to the STCW Code annexed hereto shall enter into force on 1 January 2023 upon their acceptance, in accordance with paragraph 2 above;

4 URGES Parties to implement the amendments to section A-I/1 of the STCW Code at an early stage;

5 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article XII(1)(a)(v) of the 1978 STCW Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1978 STCW Convention;

6 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the 1978 STCW Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS' TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING CODE (STCW CODE)**

CHAPTER I

Standards regarding general provisions

1 In section A-I/1, sub-paragraph .3.1 under the definition for "*Operational level*" is replaced by the following:

- ".3.1 serving as officer in charge of a navigational or engineering watch or as designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces or as electro-technical officer or as radio operator on board a seagoing ship, and"

ANNEX 7

**RESOLUTION MSC.488(103)
(adopted on 13 May 2021)**

**AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON
TESTING OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70))**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO that the Assembly, when adopting resolution A.689(17) on *Testing of life-saving appliances*, authorized the Committee to keep the annexed Recommendation on testing of life-saving appliances under review and to adopt, when appropriate, amendments thereto,

RECALLING FURTHER that, since the adoption of resolution A.689(17), the Committee has amended the Recommendation annexed thereto by resolutions MSC.54(66) and MSC.81(70), and by circulars MSC/Circ.596, MSC/Circ.615 and MSC/Circ.809,

RECOGNIZING the need to ensure that the references in the *Revised recommendation on testing of life-saving appliances* (resolution MSC.81(70)) are kept up to date,

1 ADOPTS the *Amendments to the Revised recommendation on testing of life-saving appliances* (resolution MSC.81(70)), set out in the annex to the present resolution;

2 INVITES Contracting Governments to the SOLAS Convention to bring the above amendments to the attention of all parties concerned.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON TESTING
OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70))**

PART 1– PROTOTYPE TESTS FOR LIFE-SAVING APPLIANCES

5 LIFERAFTS – RIGID AND INFLATABLE

5.17 Additional tests applicable to inflatable liferafts only

Material tests

1 Paragraph 5.17.13.2.2.7.1 is replaced by the following:

"1 Test for porosity

A specimen of the fabric should be prepared and tested in accordance with ISO 15372:2000, paragraph 6.2.9.2."

2 Amend paragraph 5.17.13.2.2.8, as follows:

".2.2.8 *Oil resistance*

.1 When tested by the method prescribed below, after exposing the outer surface to oil IRM 901, for 2 h at 20± 2°C, there should be no separation of coating from textile and no residual tackiness when two exposed faces are pressed together. The coating should not smear when rubbed with a single pass of the finger.

.2 The test should be carried out not less than 16 h after vulcanization or curing.

.3 The apparatus, preparation of specimens and test procedure should be in accordance with ISO 15372:2000/Amd 1:2021, paragraph 6.2.5. Each coated face should be tested."

11 HYDROSTATIC RELEASE UNITS

11.2 Technical tests

3 Paragraph 11.2.5.5.3 is replaced by the following:

".5.3 *Test for surface resistance to oil*

Number of specimens	2 membranes
Temperature	+18°C to +20°C
Type of oil	A mineral oil meeting the following requirements: Aniline point: 120 ± 5°C Flashpoint: minimum 240°C Viscosity: 10–25 cSt at 99.0°C

ANNEX 9

**RESOLUTION MSC.489(103)
(adopted on 14 May 2021)**

**RECOMMENDED ACTION TO ADDRESS PIRACY AND ARMED ROBBERY
IN THE GULF OF GUINEA**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING the role of the International Maritime Organization (the Organization) in ensuring the safety and security of international shipping,

RECALLING ALSO Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER Assembly resolution A.1069(28) on *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea* urging Governments to cooperate with and assist States in the Gulf of Guinea region to enhance their national and regional capabilities to improve maritime governance in waters under their jurisdiction, while reiterating full respect for the sovereignty, sovereign rights, jurisdiction and territorial integrity of all States and the relevant provisions of international law, in particular the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS),

RECOGNIZING the ongoing work of the United Nations and other relevant organizations and stakeholders in support of the countries of the region in their efforts to prevent and combat piracy and armed robbery against vessels,

BEING DEEPLY CONCERNED about the escalation in the number and severity of attacks in the Gulf of Guinea region which threaten the lives and well-being of seafarers and the safety of shipping in the region,

NOTING WITH APPRECIATION the continuous efforts made by the region to curb piracy and armed robbery against ships in the Gulf of Guinea, including drafting anti-piracy laws, the Deep Blue Project, and the establishment of the GoG Maritime Collaboration Forum (GoG-MCF/SHADE GoG) working with law enforcement and the Interregional Coordination Centre (ICC Yaoundé) and the ongoing establishment of the Yaoundé Architecture Regional Integration System (YARIS), and utilizing useful platforms working in the region, such as the G7++ Friends of the Gulf of Guinea (FOGG) in support of the framework,

NOTING ALSO that IMO and industry are taking actions to address threats posed by piracy and armed robbery attacks against vessels and the kidnapping of seafarers and/or passengers in the Gulf of Guinea, including providing technical assistance to Member States in the region regarding the implementation of maritime security measures, supporting regional initiatives such as the Interregional Coordination Centre (ICC) to assist with the implementation of the Yaoundé Code of Conduct (YCC), and providing Best Management Practices (BMP) West Africa (WA) to assist companies and seafarers to assess the risks associated with voyages through the Gulf of Guinea and mitigate any potential threats to their safety and security,

BEARING IN MIND that greater collaboration with all critical stakeholders on activities is needed, due to a number of challenges encountered by regional countries, including information-sharing on maritime criminality and illegality, maritime domain awareness such as MDAT-GoG (Maritime Domain Awareness for Trade for the Gulf of Guinea) and surface and/or

air patrol capabilities, functional legal frameworks in line with international best practice, capacity-building such as skill development of maritime law enforcement agents, integration of national inter-agency efforts and youth empowerment programmes,

REITERATING the Organization's determination to continue to address piracy and armed robbery against vessels and to promote safe and secure navigation in the waters of the Gulf of Guinea,

1 CALLS ON Member States, national authorities, the United Nations and other relevant organizations to:

- .1 consider strengthening law enforcement, and harmonization of criminal penalties across coastal States to arrest and prosecute pirates in relevant jurisdictions in accordance with international law and national legal frameworks;
- .2 consider options and international best practices for improved governance of available protection solutions such as security escort vessels for assisting other vessels, in accordance with international law, and with due respect for the sovereignty, sovereign rights and territorial integrity of coastal States; and
- .3 support and encourage wider participation in the international framework GoG-MCF/SHADE GoG as well as other platforms, such as G7++FOGG, with a view to improving maritime security and safety in the region and facilitating the strengthening of cooperation mechanisms for regional maritime patrol and protection;

2 REQUESTS the Secretary-General to:

- .1 make full use of its funds to sustain technical cooperation on addressing piracy and armed robbery for the regional countries, such as providing training workshops/webinars and developing courses in relationship with existing initiatives and programmes;
- .2 encourage the creation, subject to available resources, of a common platform to better facilitate the timely and reliable communication of standardized information on piracy or armed robbery between existing mechanisms such as MDAT-GoG, the NIMASA C4i-Centre, Regional Reporting Centres, the ICC IMB Piracy Reporting Centre and relevant responding law enforcement, as well as the subsequent analysis of the reported information; and
- .3 sustain its efforts in addressing piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea in coordination with Member States, the United Nations and the industry.

3 CALLS UPON Member States, international organizations and relevant stakeholders to consider making financial contributions to the IMO West and Central Africa Maritime Security Trust Fund, which remains open to support the Organization's maritime security capacity-building programme to assist Gulf of Guinea coastal States as well as regional centres under the YCC architecture; and

4 INVITES the Secretary-General, Member States, international organizations and relevant stakeholders to bring this resolution to the attention of all parties concerned.

ANNEX 15

RESOLUTION MSC.490(103) (adopted 14 May 2021)

RECOMMENDED ACTION TO PRIORITIZE COVID-19 VACCINATION OF SEAFARERS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO that the Council, at its thirty-first extraordinary session, urged flag and port States to ensure the welfare of seafarers, in particular that their rights to wages, shore leave, sick leave, access to medical care, food supplies and repatriation were preserved,

RECALLING FURTHER the statement adopted by Council, at its thirty-second extraordinary session, on recognition of the importance of the flow of trade by sea during the COVID-19 pandemic,

RECALLING that, at its second extraordinary session, it adopted resolution MSC.473(ES.2) on *Recommended action to facilitate ship crew change, access to medical care and seafarer travel during the COVID-19 pandemic*,

RECALLING ALSO that, at its 102nd session, it approved a circular containing the *Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic* (MSC.1/Circ.1636), recognizing the importance of the protocols and inviting Member States and relevant stakeholders to consider them and take them into account,

NOTING resolution A/RES/75/17 on *International cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of the COVID-19 pandemic to support global supply chains*, adopted by the UN General Assembly on 1 December 2020,

NOTING ALSO resolution GB.340/Resolution (Rev.2) – *Resolution concerning maritime labour issues and the COVID-19 pandemic*, adopted by the Governing Body of the International Labour Organization on 8 December 2020,

NOTING FURTHER the *Resolution concerning the implementation and practical application of the MLC, 2006, during the COVID-19 pandemic*, and the *Resolution concerning COVID-19 vaccination for seafarers*, adopted by the ILO Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) on 23 April 2021,¹

REAFFIRMING the unique and essential work of seafarers for international shipping and for the world, contributing to the uninterrupted transportation of vital medical supplies, food and other basic necessities during the COVID-19 pandemic,

NOTING the Joint Statement of 25 March 2021 issued by ICAO, ILO, IMO, WHO and IOM (Circular Letter No.4204/Add.38), urging all United Nations Member States to prioritize seafarers and aircrew in their national COVID-19 vaccination programmes, to protect them through vaccination as soon as possible and to facilitate their safe movement across borders,

¹ https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_679152/lang--en/index.htm

NOTING ALSO the *Statement on the seventh meeting of the International Health Regulations (2005) Emergency Committee regarding the coronavirus disease (COVID-19) pandemic*,² recommending IHR States Parties to prioritize vaccination for seafarers and aircrews in line with the aforementioned Joint Statement,

NOTING FURTHER that, given the limited period of time ships are in port, single dose COVID-19 vaccines for seafarers would be preferable,

BEING CONSCIOUS of the limited and highly uneven access to COVID-19 vaccines around the world,

BEING ALSO CONSCIOUS of the need to protect seafarers through vaccination, as soon as possible, to facilitate their safe movement across borders,

BEING CONSCIOUS of the importance of cooperation among Member States,

NOTING that the UN Crisis Management Team for COVID-19, under the leadership of WHO, recognized that all countries should consider seafarers for essential allocation of vaccines,

BEING AWARE OF the possibility that countries may introduce requirements for proof of COVID-19 vaccination for international travel of seafarers as a condition of entry, notwithstanding WHO's recommendations,³

1 RECOMMENDS that Member States and relevant national authorities:

- .1 prioritize their seafarers, as far as practicable, in their national COVID-19 vaccination programmes, noting the advice of the WHO SAGE Roadmap⁴ for prioritizing the use of COVID-19 vaccines in the context of limited supply published in November 2020. Proper consideration of extending COVID-19 vaccines to seafarers of other nationalities is also recommended, taking into account their national vaccines supply;
- .2 consider exempting seafarers from any national policy requiring proof of COVID-19 vaccination as a condition for entry, taking into account that seafarers should be designated as "key workers", as they travel across borders frequently;
- .3 develop appropriate plans, where feasible, to provide necessary infrastructure and facilities to support COVID-19 vaccination of seafarers;

2 INVITES Member States, international organizations, shipping companies and other stakeholders to inform seafarers about the safety and possible benefits of the COVID-19 vaccination, bearing in mind that taking the vaccination is a decision made on an individual basis;

² [https://www.who.int/news/item/19-04-2021-statement-on-the-seventh-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-\(covid-19\)-pandemic](https://www.who.int/news/item/19-04-2021-statement-on-the-seventh-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-(covid-19)-pandemic)

³ Statement on the sixth meeting of the International Health Regulations (2005) Emergency Committee regarding the coronavirus disease (COVID-19) pandemic: [https://www.who.int/news/item/15-01-2021-statement-on-the-sixth-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-\(covid-19\)-pandemic](https://www.who.int/news/item/15-01-2021-statement-on-the-sixth-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-(covid-19)-pandemic)

⁴ WHO SAGE Roadmap For Prioritizing Uses Of COVID-19 Vaccines In The Context Of Limited Supply: <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

3 REQUESTS Member States and international organizations to bring this resolution to the attention of all parties concerned.
