

KỶ NIỆM NGÀY MÔI TRƯỜNG THẾ GIỚI 05/6/2022: CHỈ MỘT TRÁI ĐẤT



MỘT SỐ QUY ĐỊNH MỚI CỦA IMO VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

NGUỒN: CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM

Bài viết giới thiệu các quy định mới của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển đã được các quốc gia thành viên IMO thông qua sẽ có hiệu lực trong thời gian tới và các vấn đề IMO đang thảo luận, làm việc để xem xét thông qua trong các năm tới. Mục đích chính của bài báo là giúp các tổ chức và cá nhân liên quan nắm bắt được thông tin, quy định mới của IMO để chuẩn bị triển khai thực hiện kịp thời, đảm bảo cho đội tàu của mình hoạt động an toàn, hiệu quả. Hoạt động an toàn và hiệu quả của đội tàu biển Việt Nam sẽ góp phần không nhỏ vào nỗ lực thực hiện thành công Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo chỉ đạo của Đảng và Chính phủ.

ĐẶT VẤN ĐỀ

Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) là cơ quan chuyên môn của Liên hiệp quốc (UN) phụ trách các vấn đề liên quan đến hàng hải. Đến thời điểm hiện tại, IMO có 172 quốc gia thành viên và 3 quốc gia có tư cách thành viên liên kết. IMO là cơ quan hợp tác và trao đổi thông tin giữa các quốc gia về các vấn đề kỹ thuật có tác động đến vận tải biển liên quan trong thương mại quốc tế. Khuyến khích thông qua các tiêu chuẩn cao nhất có tính thực tiễn trong các vấn đề liên quan đến an toàn, an ninh hàng hải, hiệu quả hàng hải, phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển từ tàu. IMO cung cấp một diễn đàn cho các chính phủ thành viên và các tổ chức để trao đổi thông tin và tiên phong giải quyết các vấn đề về kỹ thuật, pháp chế và các vấn đề khác liên quan đến vận tải biển và phòng ngừa ô nhiễm

biển từ tàu. Trên cơ sở hợp tác nói trên, IMO đã xây dựng một loạt các công ước, khuyến nghị và đã được các chính phủ thành viên thông qua mà tiêu biểu là Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL), Công ước Quốc tế về mạn khô tàu biển (Loadline), Công ước Quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển (COLREG), Công ước Quốc tế về đo dung tích tàu biển (Tonnage), Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện và trực ca của thuyền viên (STCW)...

Bên cạnh các công ước quốc tế nêu trên, IMO cũng đã thông qua hàng trăm các khuyến nghị để giải quyết các vấn đề khác như là vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển, tín hiệu hàng hải, an toàn cho ngư dân và tàu cá, an toàn tàu thương mại chạy bằng

năng lượng hạt nhân... Mặc dù không ràng buộc áp dụng về pháp lý, những khuyến nghị này đã hướng dẫn cho các chính phủ thành viên xây dựng khung luật pháp quốc gia. Với sự đồng hành của các quốc gia, các tổ chức và các cá nhân..., thông qua Đại hội đồng hay các Ủy ban chuyên môn, các quy định và hướng dẫn của IMO liên tục được sửa đổi bổ sung, cập nhật nhằm hoàn thiện khung pháp lý kỹ thuật, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng hải trên toàn thế giới.

Việt Nam đã tham gia là thành viên của IMO từ năm 1982 và đã gia nhập tham gia các công ước chính của IMO về an toàn và bảo vệ môi trường bao gồm Công ước Quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL), Công ước Quốc tế về mạn khô tàu biển (Loadline), Công ước Quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển (COLREG), Công ước Quốc tế về đo dung tích tàu biển (Tonnage), Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện và trực ca của thuyền viên (STCW), Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu biển (AFS)...

Cục Đăng kiểm Việt Nam là cơ quan trực thuộc Bộ GTVT thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng quản lý nhà nước và tổ chức thực hiện công tác đăng kiểm tàu biển thống nhất trong cả nước. Các tàu biển Việt Nam đều được kiểm tra, đánh giá, chứng nhận phù hợp với các quy định của quốc gia và các công ước quốc tế liên quan của IMO mà Việt Nam tham gia là thành viên, đảm bảo hoạt động an toàn, hiệu quả trên các tuyến hành trình nội địa và quốc tế. Hoạt động an toàn và hiệu quả của đội tàu biển Việt Nam góp phần không nhỏ vào nỗ lực thực hiện thành công Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo chỉ đạo của Đảng và Chính phủ.

Trong khuôn khổ của bài báo này, các tác giả giới thiệu các quy định mới của IMO liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển đã được các quốc gia thành viên IMO thông qua sẽ có hiệu lực trong thời gian tới và các vấn đề IMO đang thảo luận, làm việc để xem xét thông qua trong tương lai.

CÁC QUY ĐỊNH VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI

* Sửa đổi bổ sung Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code) được thông qua tại Nghị quyết MSC.477(102)

Bộ luật vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code) đưa ra các quy tắc đảm bảo an toàn vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển bao gồm việc phân loại, cách ly, đóng gói, dán nhãn. IMO thường xuyên xem xét để cập nhật các quy định mới áp dụng cho các loại hàng đang có và các loại chất mới.

Ngoài những cập nhật thường xuyên về phân loại, cách ly, đóng gói và ghi nhãn hàng nguy hiểm, nội dung sửa đổi bổ sung này bao gồm:

- Yêu cầu cách ly đối với các chất alcoholates (gốc cồn);
- Các sửa đổi SG53 và SG48 liên quan đến các chất lỏng hữu cơ;
- Các sửa đổi UN 1361 PG II và UN 1362 để làm rõ sự khác biệt giữa các chất liên quan đến carbon, đặc biệt là than củi;
- Các quy định mới đặc biệt đối với chất thải y tế.

Phạm vi điều chỉnh: Tất cả các tàu chở hàng thuộc phạm vi áp dụng của IMDG Code.

Đối tượng áp dụng: Các chủ tàu, người khai thác tàu và thuyền trưởng của các tàu chở hàng nguy hiểm trong IMDG Code.

Ngày có hiệu lực: 01/6/2022, khuyến khích tự nguyện áp dụng từ 01/01/2021.

* Sửa đổi bổ sung Chương 9 của Bộ luật Quốc tế về các hệ thống an toàn chống cháy của tàu (Bộ luật FSS)

Sửa đổi bổ sung Chương 9 của Bộ luật FSS được thông qua tại Nghị quyết MSC.484(103) áp dụng cho các tàu hàng và ban công ca-bin của tàu khách. Yêu cầu cụ thể về tiêu chuẩn chức năng đối với hệ thống báo động và phát hiện cháy trên các tàu này.

Phạm vi áp dụng: Áp dụng cho các tàu hàng mới và ban công ca-bin của tàu khách mới thuộc phạm vi áp dụng của Chương II-2 SOLAS.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

* Sửa đổi bổ sung Bộ luật LSA

- Sửa đổi mục 4.4.8.1: Nghị quyết MSC.459(101) đưa ra sửa đổi mục 4.4.8.1 LSA Code miễn trừ yêu cầu

về mái chèo nổi trên xuồng cứu sinh có hai hệ thống đẩy độc lập. Mục 4.4.8.1 của Bộ luật LSA quy định rằng, trừ xuồng cứu sinh hạ rơi tự do, cần phải cung cấp đủ mái chèo nổi để có thể chèo được trong vùng biển lặng. Những yêu cầu này ban đầu áp dụng đối với xuồng cứu sinh tiêu chuẩn với một động cơ duy nhất chứ không phải xuồng cứu sinh với hai hệ thống đẩy độc lập. Nội dung sửa đổi cho phép đối với xuồng cứu sinh được trang bị hai hệ thống đẩy độc lập thì không còn yêu cầu phải trang bị mái chèo nổi.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

- Sửa đổi mục 6.1.1.3: Nghị quyết MSC.459(101) đưa ra sửa đổi mục 6.1.1.3 LSA Code cho phép sử dụng các cơ cấu vận hành bằng tay để hạ xuồng cấp cứu. Mục 6.1.1.3 của Bộ luật LSA yêu cầu thiết bị hạ không được phụ thuộc vào bất kỳ phương tiện nào khác ngoài trọng lực hoặc năng lượng cơ học dự trữ độc lập với nguồn năng lượng của tàu để hạ các phương tiện cứu sinh hoặc xuồng cấp cứu.

IMO đã sửa đổi mục này cho phép các cơ cấu vận hành bằng tay để hạ xuồng cấp cứu và bao gồm các phương tiện lên xuồng cho thuyền viên và một yêu cầu bổ sung cho các phương tiện đưa xuồng cấp cứu dựa vào mạn tàu và giữ xuồng dọc theo mạn để mọi người có thể lên xuồng an toàn.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

CÁC QUY ĐỊNH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

* Sửa đổi bổ sung Phụ lục VI của Công ước MARPOL tại kỳ họp 75 của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của IMO

Quy trình lấy mẫu, thẩm tra hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu và Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) được thông qua bằng Nghị quyết MEPC.324(75), bao gồm:

a) Đưa ra định nghĩa về hàm lượng lưu huỳnh (sulphur content), nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp (low flashpoint fuel), mẫu giao nhận theo MARPOL (MARPOL delivered sample), mẫu đang sử dụng (in-use sample) và mẫu trên tàu (on-board sample).

b) Yêu cầu việc báo cáo bắt buộc về EEDI quy định và đạt được (required and attained EEDI) và các thông tin thích hợp khác đối với các tàu thuộc đối tượng của

Quy định 21 (EEDI quy định).

c) Đẩy nhanh lộ trình EEDI giai đoạn 3 trong năm 2022 (từ năm 2025) và tăng các hệ số tiết giảm đối với các loại/cỡ tàu cụ thể.

d) Sửa đổi, bổ sung phụ lục của giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí của tàu (IAPP) để xác nhận điểm lấy mẫu dầu nhiên liệu được chỉ định.

đ) Đơn giản hóa quy trình thẩm tra trong Phụ chương VI thuộc Phụ lục VI của Công ước MARPOL đối với “mẫu giao nhận theo MARPOL” và bổ sung quy trình thẩm tra đối với mẫu đang sử dụng” và “mẫu trên tàu”. Nhằm đảm bảo sự tiếp cận nhất quán trong việc thẩm tra giới hạn lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được cấp cho tàu, đang được sử dụng trên tàu hoặc được vận chuyển để sử dụng trên tàu cho tới khi sửa đổi, bổ sung liên quan có hiệu lực. Thông tư MEPC.1/Circ.882 được MEPC phê chuẩn tại khóa họp thứ 74 (tháng 7/2019) cho phép việc áp dụng sớm dự thảo sửa đổi, bổ sung của Quy định 14.8, 18.8.2 và Phụ chương VI cho đến ngày các sửa đổi, bổ sung này có hiệu lực (ngày 01/4/2022).

e) Sửa đổi, bổ sung đối với Quy định 14 yêu cầu việc bố trí điểm lấy mẫu dầu nhiên liệu đang sử dụng (Thông tư MEPC.1/Circ.864/Rev.1 ngày 21/5/2019) đối với các tàu hiện có phải được thực hiện trước ngày kiểm tra cấp mới đầu tiên Giấy chứng nhận IAPP vào hoặc sau ngày 01/4/2023.

Ngày có hiệu lực: 01/4/2022.

* Sửa đổi bổ sung Phụ lục VI của Công ước MARPOL được thông qua bởi Nghị quyết MEPC.328(76)

Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ lục VI “Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu” của Công ước MARPOL (theo Nghị quyết MEPC.328(76)) đưa ra các quy định mới về Chỉ số hiệu quả năng lượng (EEXI) đối với tàu hiện có, giảm Chỉ thị cường độ các-bon hoạt động (CII) của tàu và cấp Giấy chứng nhận miễn giảm ngăn ngừa ô nhiễm không khí cho sà lan không người, không tự hành.

a) Cấp Bản công bố phù hợp - Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và chỉ thị cường độ các-bon cho tàu (khoản 12 Quy định 9)

Từ năm 2024, trong khoảng thời gian từ tháng 01 đến hết tháng 5 hàng năm, tàu tự hành có tổng

dung tích từ 5.000 trở lên hoạt động tuyến quốc tế được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền cấp Bản công bố phù hợp (SoC) liên quan đến số liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu, chỉ thị các-bon (CII) hoạt động hàng năm đạt được và xếp hạng CII. Bản công bố phù hợp này có hiệu lực trong thời gian của năm cấp cộng thêm 05 tháng của năm kế tiếp. Bản công bố này phải được lưu giữ trên tàu trong thời gian ít nhất 5 năm.

b) Chỉ số hiệu quả năng lượng của tàu hiện có (Quy định 23 và 25)

Quy định mới 23 và 25 đưa ra yêu cầu về Chỉ số hiệu quả năng lượng của tàu hiện có (EEXI) - là khung kỹ thuật để cải tiến hiệu quả năng lượng của thiết kế tàu. EEXI áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, hoạt động tuyến quốc tế và thuộc loại tàu và kích cỡ phải áp dụng Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI).

EEXI đạt được (Attained EEXI) được tính theo các hướng dẫn do IMO ban hành, chỉ ra hiệu quả năng lượng ước tính của tàu. Thông tin và công thức cụ thể để tính EEXI đạt được phải được nêu trong Hồ sơ kỹ thuật EEXI của tàu.

EEXI đạt được sẽ được so sánh với EEXI yêu cầu (Required EEXI), dựa trên hệ số giảm áp dụng được biểu thị bằng số phần trăm so với đường cơ sở của EEDI tùy thuộc vào kiểu loại và kích cỡ của tàu. Nếu EEXI đạt được kém hiệu quả hơn EEXI yêu cầu (giá trị EEXI đạt được > giá trị EEXI yêu cầu), tàu phải thực hiện các biện pháp để đáp ứng EEXI yêu cầu.

Hồ sơ Kỹ thuật EEXI của tàu sẽ phải được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền phê duyệt tại đợt kiểm tra hàng năm/trung gian/cấp mới đầu tiên của Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu (IAPP) sau ngày 01/01/2023. Việc tàu tuân thủ EEXI sẽ được phản ánh trong Giấy chứng nhận quốc tế về hiệu quả năng lượng của tàu (IEEC).

c) Chỉ thị cường độ các bon (Quy định 28)

Quy định mới 28 "Cường độ các bon hoạt động của tàu" được bổ sung vào Phụ lục VI của Công ước MARPOL, đưa ra yêu cầu về Chỉ thị cường độ các bon (Carbon Intensity Indicator - CII) của tàu.

Yêu cầu CII quy định cường độ các-bon hoạt động



của tàu (tức là lượng phát thải các-bon trên một đơn vị "công việc vận chuyển" hoặc quãng đường hoạt động trong một năm nhất định). CII áp dụng cho tất cả các tàu tự chạy có tổng dung tích trên 5.000 hoạt động tuyến quốc tế thuộc một hoặc nhiều loại tàu nêu tại các quy định 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 đến 2.2.16, 2.2.22 và 2.2.26 đến 2.2.29 của Phụ lục Nghị quyết MEPC. 328(76).

Mỗi tàu cụ thể thuộc phạm vi áp dụng CII sẽ được đánh giá cường độ các-bon hàng năm (Xếp hạng CII - CII Rating) cho biết hiệu quả hoạt động của tàu so với năm trước. Có 5 hạng CII đại diện cho các mức hiệu quả hoạt động khác nhau, đó là: A (major superior), B (minor superior), C (moderate), D (minor inferior) và E (inferior). Các ngưỡng giữa các hạng CII sẽ ngày càng trở nên nghiêm ngặt hơn vào năm 2030.

Xếp hạng CII tối thiểu cần thiết để đảm bảo sự tuân thủ là C (moderate). IMO khuyến nghị quốc gia tàu mang cờ quốc tịch, chính quyền cảng và các bên liên quan khác (tổ chức tín dụng, bảo hiểm, doanh nghiệp cảng...) có các biện pháp khuyến khích cho những tàu đạt xếp hạng CII là A hoặc B.

Tàu được xếp hạng D trong 3 năm liên tiếp hoặc xếp hạng E tại bất kỳ thời điểm nào, phải xây dựng kế hoạch hành động khắc phục để đạt được CII hoạt động hàng năm yêu cầu theo tuổi, kiểu loại và kích cỡ của tàu. Kế hoạch phải được nêu trong SEEMP và trình cho Chính quyền Hàng hải phê duyệt sau khi báo cáo CII hoạt động hàng năm đạt được của tàu.

Từ ngày 01/01/2023, bằng chứng về giảm cường độ các-bon hàng năm của tàu phải được nêu trong SEEMP của tàu được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền phê duyệt. Từ năm 2024, trong thời gian quý I của mỗi năm, chủ tàu báo cáo cho Chính quyền Hàng hải

hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền về CII hoạt động hàng năm đạt được của năm trước đó thông qua phương thức thông tin điện tử, sử dụng mẫu báo cáo được tiêu chuẩn hóa theo quy định của IMO.

Việc đánh giá thẩm tra SEEMP định kỳ được thực hiện để đảm bảo kế hoạch đạt được mục tiêu đề ra và đảm bảo kế hoạch khắc phục được tuân thủ đối với tàu được xếp hạng E trong năm trước đó hoặc xếp hạng D trong 3 năm liên tiếp trước đó. Tần suất và yêu cầu cụ thể của việc đánh giá này theo kế hoạch sẽ được MEPC thảo luận tại khóa họp thứ 77 (tháng 11/2021) và các hướng dẫn liên quan dự kiến sẽ được MEPC phê chuẩn ban hành trong năm 2022.

d) Cấp Giấy chứng nhận miễn giảm ngăn ngừa ô nhiễm không khí cho sà lan không người, không tự hành (khoản 4 Điều 3 và khoản 4 Điều 8)

Khoản 4 Điều 3 miễn giảm các yêu cầu về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận được quy định trong Phụ lục VI của Công ước MARPOL cho sà lan không người, không tự hành (UNSP barge). Các sà lan không người, không tự hành sẽ được cấp giấy chứng nhận miễn giảm theo mẫu quy định tại Phụ chương XI thuộc Phụ lục VI của Công ước MARPOL (Khoản 4 Điều 8).

e) Sửa đổi mẫu giấy chứng nhận, phụ bản đính kèm và Bản công bố phù hợp - Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và Chỉ thị cường độ các-bon cấp cho tàu

Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu (IAPP) cùng Phụ bản đính kèm; Giấy chứng nhận quốc tế về hiệu quả năng lượng của tàu (IEEC) cùng Phụ bản đính kèm; Bản công bố phù hợp - Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và Chỉ thị cường độ các-bon (SoC) được sửa đổi và nêu tại các phụ chương thuộc Phụ lục VI của Công ước MARPOL.

Ngày có hiệu lực: 01/11/2022.

Các vấn đề đang được IMO, ILO xem xét nghiên cứu để thông qua trong tương lai

IMO và ILO đang phối hợp xem xét để tiếp tục thông qua các quy định về an toàn và bảo vệ môi trường biển bao gồm các nội dung sau đây:

- Dự thảo nghị quyết sửa đổi, bổ sung Chương II-1 SOLAS về các thiết bị nâng và tời kéo neo.
- Dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA và Nghị quyết

MSC.81(70) về các khuyến nghị thử các thiết bị cứu sinh đối với hệ thống thông gió của xuống cứu sinh kín hoàn toàn và phương tiện cứu sinh khác.

- Dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA (Chương IV Phương tiện cứu sinh).

- Dự thảo sửa đổi, bổ sung các chương II-1, IV và V (các yêu cầu của hệ thống GMDSS) và dự thảo các sửa đổi bổ sung liên quan đến nội dung này của các điều ước khác của IMO.

- Dự thảo Nghị quyết của MEPC đưa ra Hướng dẫn đối với Hệ thống làm sạch khí xả 2020.

- Dự thảo sửa đổi bổ sung Phụ lục I MARPOL - Phụ chương II (Mẫu giấy chứng nhận IOPP và phụ bản) và Phụ chương III (Mẫu Nhật ký dầu).

- Công ước Quốc tế Hồng Kông về tái sinh tàu an toàn và thân thiện môi trường, 2009.

- Công ước Quốc tế về an toàn tàu cá (Công ước Torremolinos), thỏa thuận Cape Town.

KẾT LUẬN

Do tác động của đại dịch Covid-19, các cuộc họp, thảo luận tại IMO đang được tổ chức dưới hình thức trực tuyến để đảm bảo tiến trình xem xét, thông qua và hoàn thiện hệ thống các quy định quốc tế không bị gián đoạn, theo tiến độ làm việc toàn khóa đã được các quốc gia thành viên thông qua. Dưới sự chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cục Hàng hải Việt Nam đang tích cực tham gia tất cả các phiên họp của các tiểu ban kỹ thuật, các Ủy ban và Hội đồng IMO để đưa ra ý kiến đóng góp cho quá trình xây dựng luật. Cục Đăng kiểm Việt Nam luôn chủ động nắm bắt thông tin, các quy định mới của IMO để báo cáo tới Bộ GTVT và Chính phủ xem xét phê chuẩn các sửa đổi bổ sung bắt buộc phải thực hiện theo quy định của Luật điều ước quốc tế. Cục Đăng kiểm Việt Nam cũng tích cực nghiên cứu, trao đổi kinh nghiệm với các tổ chức đăng kiểm hàng đầu trên thế giới để tiếp nhận các công nghệ, tiến bộ khoa học kỹ thuật mới nhất để tổ chức triển khai, phổ biến, hướng dẫn cho các tổ chức, doanh nghiệp, đội ngũ sỹ quan, thuyền viên Việt Nam thực hiện có hiệu quả các quy định mới của IMO nhằm đảm bảo cho đội tàu biển Việt Nam hoạt động an toàn và hiệu quả. [📄](#)