|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **TỔ CHỨC****HÀNG HẢI** **QUỐC TẾ** | ***E*** |

|  |  |
| --- | --- |
| ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢIPhiên họp thứ 98Mục chương trình nghị sự 23 | MSC 98/23Ngày 28 tháng 6 năm 2017Bản gốc: TIẾNG ANH |

**BÁO CÁO CỦA ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI PHIÊN HỌP LẦN THỨ 41**

**Mục lục**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Phần |  | Trang |

[1 GIỚI THIỆU –THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ 5](#_Toc496602385)

[2 QUYẾT ĐỊNH CỦA CÁC CƠ QUAN IMO KHÁC 5](#_Toc496602386)

[3 XEM XÉT VÀ THÔNG QUA CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÁC VĂN KIỆN BẮT BUỘC 6](#_Toc496602387)

[4 THỰC HIỆN/ÁP DỤNG SỚM CÁC VĂN KIỆN CỦA IMO 19](#_Toc496602388)

[5 CÁC BIỆN PHÁP TĂNG CƯỜNG AN NINH HÀNG HẢI 28](#_Toc496602389)

[6 TIÊU CHUẨN ĐÓNG TÀU MỚI DỰA TRÊN MỤC ĐÍCH 33](#_Toc496602390)

[7 VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ CONTAINER 40](#_Toc496602391)

[8 PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ Ô NHIỄM 41](#_Toc496602392)

[9 YẾU TỐ CON NGƯỜI, ĐÀO TẠO VÀ THAY CA 42](#_Toc496602393)

[10 THIẾT KẾ VÀ ĐÓNG TÀU 45](#_Toc496602394)

[11 ĐIỀU HƯỚNG, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM, CỨU HỘ 51](#_Toc496602395)

[12 CÁC HỆ THỐNG VÀ THIẾT BỊ TÀU BIỂN 57](#_Toc496602396)

[13 XÂY DỰNG NĂNG LỰC ĐỂ THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP MỚI 67](#_Toc496602397)

[14 ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CHÍNH THỨC 67](#_Toc496602398)

[15 VẤN ĐỀ CƯỚP BIỂN VÀ CƯỚP CÓ VŨ TRANG ĐỐI VỚI TÀU 68](#_Toc496602399)

[16 DI CƯ HỖN HỢP KHÔNG AN TOÀN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN 74](#_Toc496602400)

[17 THỰC HIỆN CÁC VĂN KIỆN VÀ CÁC VẤN ĐỀ LIÊN QUAN 76](#_Toc496602401)

[18 QUAN HỆ VỚI CÁC TỔ CHỨC KHÁC 79](#_Toc496602402)

[19 TỔ CHỨC VÀ PHƯƠNG PHÁP LÀM VIỆC 79](#_Toc496602403)

[20 CHƯƠNG TRÌNH CÔNG VIỆC 80](#_Toc496602404)

[21 BẦU CHỦ TỊCH VÀ PHÓ CHỦ TỊCH NĂM 2018 92](#_Toc496602405)

[22 CÁC CÔNG VIỆC KHÁC 92](#_Toc496602406)

[23 CÁC HOẠT ĐỘNG ĐƯỢC YÊU CẦU BỞI CÁC TỔ CHỨC IMO KHÁC 102](#_Toc496602407)

**DANH SÁCH PHỤ LỤC**

PHỤ LỤC 1 DỰ THẢO NGHỊ QUYẾTMSC Về sửa đổi Phần A của Bộ luật QUỐC TẾ về Tính ổn định KHI NGUYÊN VẸN, 2008 (BỘ LUẬT IS 2008) (THEO CÔNG ƯỚC SOLAS 1974)

PHỤ LỤC 2 DỰ THẢO Nghị quyết MSC về sửa đổi phần A của Bộ luật QUỐC TẾ về Tính ổn định KHI NGUYÊN VẸN, 2008 (BỘ LUẬT IS 2008) (THEO CÔNG ƯỚC VỀ ĐƯỜNG TẢI 1988)

PHỤ LỤC 3 Nghị quyết MSC.421 (98) - Sửa đổi Công QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN BIỂN, 1974, ĐÃ ĐƯỢC sửa đổi

PHỤ LỤC 4 Nghị quyết MSC.422 (98) - Sửa đổi Bộ luật An toàn quốc TẾ đối với tàu thủy sử dụng chất KHÍ hoặc NHIÊN LEIEUJ CÓ ĐIỂM BỐC CHÁY THẤP (BỘ LUẬT IGF)

PHỤ LỤC 5 NGHỊ QUYẾT MSC.423 (98) - Sửa đổi BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ SỰ AN TOÀN CHO TÀU THỦY CAO TỐC, 1994 (1994 HSC CODE)

PHỤ LỤC 6 NGHỊ QUYẾT MSC.424 (98) - Sửa đổi Bộ luật QUỐC TẾ VỀ An toàn đối với TÀU THỦY AO TỐC, 2000 (BỘ LUẬT HSC 2000)

PHỤ LỤC 7 NGHỊ QUYẾT MSC.425 (98) SỬA ĐỔI QUY TẮC QUỐC TẾ VỀ THIẾT BỊ CỨU SINH (LSA)

PHỤ LỤC 8 NGHỊ QUYẾT MSC.426 (98) –SỬA ĐỔI BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ HÀNG RỜI DẠNG RẮN HÀNG HẢI (IMSBC)

PHỤ LỤC 9 NGHỊ QUYẾT MSC.427 (98) –SỬA ĐỒI ĐỀ XUẤT ĐÃ ĐIỀU CHỈNH VỀ THỬ NGHIỆM THIẾT BỊ CỨU SINH (NGHỊ QUYẾT MSC.81 (70), ĐÃ ĐƯỢC SỬA ĐỔI)

PHỤ LỤC 10 NGHỊ QUYẾT MSC.428 (98) –QUẢN LÝ AN TOÀN THÔNG TIN HÀNG HẢI TRONG CÁC HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

PHỤ LỤC 11 dự thảo nghị quyết đại hội đồng về Bộ luật về vận tải và xử lý CÁC CHẤT LỎNG NGUY HIỂM VÀ ĐỘC HẠI Ở DẠNG HÀNG RỜI BẰNG TÀU viễn dương (BỘ LUẬT OSV CHEMICAL)

PHỤ LỤC 12 NGHỊ QUYẾT MSC.429 (98) –BẢN THUYẾT MINH DIỄN GIẢI ĐÃ SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI SOLAS CHƯƠNG II-1 QUY ĐỊNH VỀ PHÂN KHOANG VÀ TÍNH ỔN ĐỊNH KHI HƯ HỎNG

PHỤ LỤC 13 DỰ THẢO SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI QUY ĐỊNH SOLAS II-1/1 VÀ II-1/8-1

PHỤ LỤC 14 NGHỊ QUYẾT MSC.430 (98) - SỬA ĐỔI TIÊU CHUẨN HIỆU SUẤTĐÃ ĐIỀU CHỈNH ĐỐI VỚI THIẾT BỊ Telegraph IN TRỰC TIẾP BĂNG TẦN HẸPĐỂ TIẾP NHẬN CẢNH BÁO ĐIỀU HƯỚNG và KHÍ TƯỢNG VÀ THÔNG TIN KHẨN CẤP ĐỐI VỚI TÀU (NAVTEX) (Nghị quyết MSC.148 (77))

PHỤ LỤC 15 NGHỊ QUYẾT MSC.431 (98) - SỬA ĐỔI CÁC TIÊU CHUẨN HIỆU SUẤT ĐÃ ĐƯỢC ĐIỀU CHỈNH ĐỐI VỚI THIẾT BỊ GỌI NHÓM (EGC) NÂNG CAO (NGHỊ QUYẾT MSC.306 (87))

PHỤ LỤC 16 NGHỊ QUYẾT MSC.432 (98) - SỬA ĐỔI CÁC TIÊU CHUẨN HIỆU SUẤT đối với bộ nhận điều hướng vô tuyến đa hệ thống trên tàu (nghị quyết MSC.401 (95))

PHỤ LỤC 17 nghị QUYẾT MSC.433 (98) - HƯỚNG dẫn VÀ TIÊU chí đối với HỆ THỐNG BÁO CÁO TÀU

PHỤ LỤC 18 nghị QUYẾT MSC.434 (98) - TIÊU CHUẨN hiệu suất đối với trạm trái đất tàu được sử dụng trong gmdss

PHỤ LỤC 19 DỰ thảo thay đổi Bộ luật hsc 1994

PHỤ LỤC 20 DỰ THẢO thay đổi Bộ luật HSC 2000

PHỤ LỤC 21 DỰ THẢO thay đổi Bộ luật SPS 2008

PHỤ LỤC 22 DỰ THẢO thay đổi SOLAS CHƯƠNG IV VÀ PHỤ LỤC (GIẤY CHỨNG NHẬN)

PHỤ LỤC 23 nghị QUYẾT MSC.435 (98) - sửa ĐỔI Bộ luật XÂY DỰNG VÀ THIẾT BỊ CÁC ĐƠN VỊ diễn tập viễn dương di động, 2009 (Bộ luật modu 2009)

PHỤ LỤC 24 DỰ THẢO nghị quyết đại hội đồng về biển hiệu tuyến đường thoát hiểm và ghi nhãn địa điểm thiết bị

PHỤ LỤC 25 DỰ THẢO sửa đổi Bộ luật QUỐC TẾ về ÁP DỤNG quy trìnhthử nghiệm CHÁY, 2010 (Bộ luật ftp 2010)

PHỤ LỤC 26 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC-MEPC VỀ HƯỚNG DẪN ĐÃ ĐIỀU CHỈNH VỀ ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CHÍNH THỨC (FSA) ĐỂ SỬ DỤNG TRONG QUY TRÌNH thiết lập quy tắc imo

PHỤ LỤC 27 DỰ THẢOTHÔNG TƯ MSC-MEPC.5 về Hướng dẫn hoàn thành Giấy chứng nhận phù hợp theo Bộ luật IBC, BCH, IGC, GC và EGC

PHỤ LỤC 28 DỰ THẢO sửa đổi Bộ luật quốc tế về XÂY DỰNG VÀ THIẾT BỊ TÀU vận chuyển hóa chất nguy hiểmở dạng hàng rời (Bộ luật IBC)

PHỤ LỤC 29 DỰ THẢO sửa đổi bộ quy tắ quốc tế về XÂY DỰNG VÀ THIẾT BỊ TÀU vận chuyển hóa chất nguy hiểm ở dạng hàng rời (Bộ luật BCH)

PHỤ LỤC 30 DỰ THẢO sửa đổi Bộ luật QUỐC TẾ về XÂY DỰNG VÀ THIẾT BỊ TÀU vận chuyển khí hóa lỏng ở dạng hàng rời (Bộ luật IGC)

PHỤ LỤC 31 DỰ THẢO sửa đổi Bộ luật XÂY DỰNG VÀ THIẾT BỊ TÀU NHẬP vận chuyển khí hóa lỏng ở dạng hàng rời (Bộ luật GC)

PHỤ LỤC 32 DỰ THẢO sửa đổi Bộ luật ĐỐI VỚI tàu hiện hành vận chuyển khí hóa lỏng ở dạng hàng rời (Bộ luật EGC)

PHỤ LỤC 33 QUY chế thủ tục của ủy ban an toàn hàng hải

PHỤ LỤC 34 BÁO CÁO TÌNH HÌNH giai đoạn hai năm của phân ban

PHỤ LỤC 35 chương trình nghị sự dự phòng cho phân ban

PHỤ LỤC 36 BÁO CÁO tình hình giai đoạn hai năm của ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI ĐƯỢC điều chỉnh theo các phương hướng CHIẾN LƯỢC MỚI được c 117 đồng ý

PHỤ LỤC 37 chương trình nghị sự sau giai đoạn hai năm CỦA ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI

PHỤ LỤC 38 kết quả đầu ra của ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI CHO giai đoạn hai năm 2018-2019 ĐƯỢC điều chỉnh theo các phương hướng CHIẾN LƯỢC MỚI được c 117 đồng ý

PHỤ LỤC 39 CÁC BÁO CÁO bởi các phái ĐOÀN VÀ quan sát viên

# 1 GIỚI THIỆU –THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ

1.1 Phiên họp thứ chín mươi tám của Ủy ban An toàn Hàng hải được tổ chức tại Trụ sở IMO từ ngày 7 đến ngày 16 tháng 6 năm 2017 do ông Brad Groves (Úc) làm chủ tịch. Phó Chủ tịch Ủy ban, ông Juan Carlos Cubisino (Argentina), cũng đã có mặt.

1.2 Phiên họp có sự tham dự của các đoàn từ các Thành viên và các Thành viên liên kết; bởi các đại diện từ các Chương trình của Liên hợp quốc, các cơ quan chuyên môn và các thực thể khác; bởi các nhà quan sát từ các tổ chức liên chính phủ có thỏa thuận hợp tác; và bởi các nhà quan sát từ các tổ chức phi chính phủ trong vai trò tư vấn; như được liệt kê trong tài liệu MSC 98/INF.1.

1.3 Phiên họp này có sự tham dự của Chủ tịch Hội đồng, Ông Jeffrey G. Lantz (Hoa Kỳ), Chủ tịch Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, Ông Arsenio Dominguez (Panama) và Chủ tịch Ủy ban Hỗ trợ, ông Yury Melenas (Liên bang Nga).

**Bài diễn văn khai mạc của Tổng thư ký**

1.4 Tổng thư ký chào mừng những người tham gia và đọc bài diễn văn khai mạc, toàn văn có thể tải xuống từ trang web của IMO tại liên kết sau:

<http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>

**Phát biểu của Chủ tịch**

1.5 Ngài chủ tịch cảm ơn Tổng thư ký về bài diễn văn và đưa ra cam kết rằng những lời khuyên và yêu cầu của ông sẽ được xem xét trong các cuộc thảo luận của Ủy ban.

**Báo cáo của các phái đoàn**

1.6 Đoàn đại biểu quần đảo Marshall đã đưa ra một báo cáo liên quan tới việc mất tích tàu chở quặng lớn có tên Stellar Daisy ở Nam Đại Tây Dương rời Uruguay vào ngày 31 tháng 3 năm nay, như đã nêu trong phụ lục 39. Phái đoàn của Philippines đã bình luận thông báo của Quần đảo Marshall và gửi lời cảm ơn các cơ quan của Argentina, Brazil và Uruguay vì những nỗ lực tìm kiếm và cứu hộ của họ.

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

1.7 Ủy ban đã thông qua chương trình nghị sự (MSC 98/1) và đồng ý thực hiện các nội dung công việc theo các quy định có trong tài liệu MSC 98/1/1 và trong tài liệu MSC 98/1/2.

**Chứng thư (thư ủy nhiệm)**

1.8 Ủy ban thông báo rằng các thư ủy nhiệm của các phái đoàn tham dự phiên họp là đúng và phù hợp.

# 2 QUYẾT ĐỊNH CỦA CÁC CƠ QUAN IMO KHÁC

**Kết quả của C 117, FAL 41 và LEG 104**

2.1 Ủy ban thông báo các quyết định của C 117 (MSC 98/2), FAL 41 (MSC 98/2/1) và LEG 104 (MSC 98/2/2); và đã có hành động thích hợp theo các mục chương trình nghị sự liên quan.

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

**TỔNG QUÁT**

3.1 Chính phủ ký kết Công ước SOLAS năm 1974 đã được mời xem xét và thông qua các sửa đổi được đề xuất:

.1 chương II-1, II-2 và III và phụ mục của phụ lục của Công ước SOLAS năm 1974, được sửa đổi, phù hợp với các quy định của Điều VIII của Công ước;

.2 Bộ luật an toàn quốc tế đối với tàu thủy sử dụng các loại khí hoặc các loại nhiên liệu có điểm bốc cháy thấp (Bộ luật IGF), theo các quy định của Điều VIII và quy định II-1/2.29 của Công ước;

.3 Bộ luật Quốc tế về Tàu thủy cao tốc, 1994 (Bộ luật HSC 1994), theo các điều khoản của Điều VIII và Quy định X/2.1 của Công ước;

.4 Bộ luật Quốc tế về An toàn tàu thủy cao tốc, 2000 (Bộ luật HSC 2000), theo các quy định của Điều VIII và Quy định X/2.2 của Công ước;

.5 Bộ luật Quốc tế về các thiết bị cứu sinh (Bộ luật LSA), theo các điều khoản của Điều VIII và quy định III/3.10 của Công ước; và

.6 Bộ luật Quốc tế về hàng hóa hàng rời dạng rắn hàng hải (Bộ luật IMSBC), theo các điều khoản của Điều VIII và Quy định VI/1-1.1 của Công ước.

3.2 Hơn một phần ba số Chính phủ ký kết Công ước SOLAS năm 1974 đã có mặt trong quá trình xem xét và thông qua các sửa đổi của Ủy ban An toàn Hàng hải mở rộng theo các Điều VIII (b) (iii) và VIII (b) (iv) của Công ước. Các sửa đổi đề xuất đối với Công ước SOLAS năm 1974 và các quy tắc bắt buộc theo Công ước đã được lưu hành, theo SOLAS Điều VIII (b) (i), cho tất cả các Thành viên IMO và Chính phủ ký kết vào Công ước theo Thông tư số 3644 của ngày 20 tháng 5 năm 2016, Thông tư số 3678 ngày 26 tháng 9 năm 2016 và Thông tư số 3697 ngày 6 tháng 12 năm 2016.

3.3 Ủy ban cũng được mời xem xét và:

.1 thông qua dự thảo *Nghị quyết MSC về sửa đổi khuyến nghị đã điều chỉnh đối với việc kiểm thử nghiệm thiết bị cứu sinh* (Nghị quyết MSC.81 (70));

.2 phê duyệt dự thảo thông tư MSC về hướng dẫn đã điều chỉnh cho các cửa kín nước trên các tàu chở khách có thể mở trong quá trình di chuyển; và

.3 phê duyệt dự thảo Thông tư MSC về danh mục đã điều chỉnh về hàng hoá rắn được miễn áp dụng hệ thống chữa cháy bằng khí cố định hoặc trường hợp hệ thống chữa cháy bằng khí cố định không hiệu quả (MSC.1/Circ.1395/Rev.2 ).

**Đề xuất sửa đổi đối với Công ước SOLAS năm 1974**

**Đề xuất sửa đổi SOLAS Chương II-1**

***Quy định 6 - Chỉ số phân khoang bắt buộc R***

3.4 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã:

.1 xem xét các dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 về các quy định về sự phân khoang và tính ổn định khi hư hỏng được lập bởi SDC 3 và được MSC 96 phê chuẩn nhằm mục đích thông qua;

.2 có tính đến các sửa đổi được đề xuất trong các tài liệu MSC 97/3/4 (Bahamas) và MSC 97/3/5 (Hoa Kỳ) và cải tiến biên tập, đã xác nhận nội dung sửa đổi SOLAS chương II-1 về các quy định về phân khoang và tính ổn định khi hư hỏng, trừ quy định II-1/6 (chỉ số phân khoang bắt buộc *R*); và

.3 sau một cuộc thảo luận chuyên sâu, trong đó đã có nhiều quan điểm khác nhau về mức độ thích hợp cho chỉ số phân khoang bắt buộc R, các bên đã đồng ý tạm hoãn việc thông qua dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 cho đến MSC 98 và mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm phối hợp làm việc, nhằm đưa ra các đề xuất cho MSC 98 để đạt được sự đồng thuận về vấn đề quan trọng này.

3.5 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/3/3 (Trung Quốc, Nhật Bản, Philippines, Hoa Kỳ), đề xuất một công thức sửa đổi dành cho chỉ số phân khoang bắt buộc R đối với tàu chở khách trong dự thảo sửa đổi bản SOLAS II-1/6, với các đặc điểm sau sau:

.1 đối với trường hợp vận chuyển dưới 400 người trên tàu, R là hằng số 0,722. Mức này sẽ đảm bảo mức tăng hợp lý mức an toàn hiện tại trong khi vẫn được coi là có thể đạt được đối với các tàu chở khách nhỏ có ít sự linh hoạt hơn trong việc bố trí phân khoang, có thể có nhiều hạn chế về cảng và thường bao gồm nhiều loại thiết kế. Ngoài ra, điểm dừng ở mức 400 người phù hợp với quy định II-1/8 về điểm dừng thiệt hại tất định một khoang/hai khoang;

.2 đối với trường hợp vận chuyển 400 đến 1.350 người trên tàu, R tăng theo tuyến tính đến mức R được MSC 96 chấp thuận. Khu vực này phản ánh quá trình chuyển đổi sang các tàu khách lớn hơn và mức R được đề xuất được coi là "trung bình" phù hợp với các quan điểm khác nhau về tàu biển trong phạm vi kích thước tổng quát này. Ngoài ra, giá trị R mang tính ổn định và không gây ra sự thay đổi quá đột ngột; và

.3 đối với trường hợp vận chuyển trên 1.350 người trên tàu, giá trị R tương tự như đã được MSC 96 phê chuẩn. Về vấn đề này, để vận chuyển trên 6.000 người trên tàu, công thức hai phần để tính chỉ số R, đã được phê duyệt tại MSC 96, đã được đơn giản hóa thành một công thức duy nhất cung cấp cùng giá trị R.

3.6 Ủy ban nhất trí với công thức đã được sửa đổi cho chỉ số phân khoang bắt buộc R đối với tàu chở khách được đề xuất trong văn bản MSC 98/3/3. Sau đó, Ủy ban đã xác nhận nội dung sửa đổi của SOLAS II-1/6 theo các cải tiến biên tập, nếu có.

***Sửa đổi biên soạn dự thảo sửa đổi SOLAS Chương II-1***

3.7 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/3/5 (Nhật Bản), đề xuất sửa đổi biên soạn dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 như sau:

.1 thay cụm từ "satisfactory to the Administration (đáp ứng yêu cầu của Cơ quan quản lý)" bằng "to the satisfactin of the Administration (đáp ứng yêu cầu của Cơ quan quản lý)" trong các đoạn 3.2.2, 6 và 7 của quy định II-1/9. Tương tự, một sửa đổi mới cho quy định 5-1.1 được đề xuất như một sửa đổi nhỏ; và

.2 trong toàn bộ văn bản dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 như đã nêu trong phụ lục 1 của tài liệu MSC 98/WP.5, thay cụm từ "boong vách ngăn trên tàu chở khách và boong mạn khô trên tàu chở hàng" bằng "bong vách ngăn của tàu chở khách và boong mạn khô của tàu chở hàng ".

3.8 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban đã đồng ý sửa đổi biên soạn cho bản dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 như đề xuất trong tài liệu MSC 98/3/5. Sau đó, Ủy ban đã xác nhận nội dung của các sửa đổi được đề xuất cho chương II-1 của SOLAS, như được nêu trong phụ lục 1 để ghi lại MSC 98/WP.5, với sự cải tiến biên tập, nếu có.

**Sửa đổi được đề xuất đối với SOLAS Chương II-2**

***Quy định II-2/3.56 về tàu chở phương tiện***

3.9 Ủy ban lưu ý rằng MSC 97 đã xem xét các quyết định của Phân ban về Hệ thống và Thiết bị tàu biển (SSE) tại kỳ họp thứ ba, chỉ "tàu chở ô tô và xe tải" phải tuân thủ các quy định SOLAS II-2/20- 1 và định nghĩa được quy định trong SOLAS II-2/3.56 cần được sửa đổi cho phù hợp, có tính đến tài liệu MSC 97/8/7 (Antigua và Barbuda, Đức, Na Uy và IACS).

3.10 Ủy ban cũng lưu ý rằng MSC 97 đã phê duyệt dự thảo sửa đổi quy định SOLAS II-2/3.56 về định nghĩa của nhà cung cấp phương tiện vận chuyển, nhằm khuyến khích các nước thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình các đề xuất tới MSC 98 để xem xét thêm trong chương trình nghị sự 3 (MSC 97/22, đoạn 8.18 và 8.19).

3.11 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét đoạn văn bản số 4 đến 7 của MSC 98/3/6 (Nhật Bản) đề xuất sửa đổi bản dự thảo sửa đổi quy định SOLAS II-2/3.56 về định nghĩa xe chở hàng và tài liệu MSC 98/3/7 (IACS), đề nghị sửa đổi bản dự thảo sửa đổi của SOLAS II-2/3.56 nhằm ngăn chặn các lỗ hổng không chủ ý trong định nghĩa của tàu sân bay và để loại bỏ bất kỳ sự không nhất quán với các quy định SOLAS khác, và để sửa đổi quy định SOLAS II-2/20-1.2.1 cho sự nhất quán với dự thảo sửa đổi quy định II-2/3.56.

3.12 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban đồng ý rằng định nghĩa của hãng vận tải xe nên phản ánh hai nguyên tắc sau:

.1 quyết định của MSC 97 rằng một hãng vận chuyển chỉ dành cho người chuyên chở xe hơi/xe tải; và

.2 các định nghĩa hiện tại trong Công ước SOLAS, trong các định nghĩa cụ thể cho "không gian ro-ro" và "không gian xe", cần được tính đến.

3.13 Sau đó, Ủy ban đã đồng ý hướng dẫn Nhóm soạn thảo, có tính đến các nguyên tắc trong đoạn 3.12 và nhận xét trong tài liệu MSC 98/3/6, để chuẩn bị định nghĩa cho tàu chở ô tô và sửa đổi quy định SOLAS II-2/20-1.2 .1 sử dụng tài liệu MSC 98/3/7 làm tài liệu cơ sở.

***Quy định II-2/20.2 về bảo vệ xe, hạng đặc biệt và không gian ro-ro***

3.14 Ủy ban lưu ý rằng dự thảo quy định mới SOLAS II-2/20.2 về yêu cầu về an toàn cháy cho các không gian chứa hàng có chứa nhiên liệu trong bồn chứa cho động cơ đẩy của họ đã được CCC 3 chuẩn bị và được MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 10.5).

3.15 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét đoạn 8 và 9 của tài liệu MSC 98/3/6 (Nhật Bản), đề xuất sửa đổi dự thảo sửa đổi quy định SOLAS II-2/20.2 để làm rõ các yêu cầu vận chuyển, yêu cầu về không gian và cụm từ "không gian đáp ứng các yêu cầu của quy định này", và tài liệu MSC 98/3/8 (IACS) đề xuất cải tiến nội dung dự thảo sửa đổi để làm cho ý định rõ ràng hơn mà không thay đổi nội dung kỹ thuật dự thảo sửa đổi đã được MSC 97 chấp thuận. Hơn nữa, IACS đã yêu cầu Ủy ban xác nhận hoặc đưa ra lời khuyên khác là quy định SOLAS II-2/19 và Bộ luật IMDG có thể áp dụng cho các không gian hàng hoá trên các tàu không phải là phương tiện vận chuyển khi nén khí hydro hoặc khí tự nhiên nén trong bể cho động cơ của riêng mình.

3.16 Sau khi lưu ý những điểm tương đồng đáng kể của các đề xuất trong các tài liệu MSC 98/3/6 và MSC 98/3/8, Ủy ban đã đồng ý hướng dẫn Nhóm soạn thảo soạn thảo các sửa đổi của SOLAS II-2/20.2 dựa trên các đề xuất có trong tài liệu MSC 98/3/6 và MSC 98/3/8.

3.17 Hơn nữa, Ủy ban đã xác nhận rằng quy định SOLAS II-2/19 và Bộ luật IMDG có thể được áp dụng cho các không gian hàng hoá trên các tàu không phải là tàu chở phương tiện khi vận chuyển các phương tiện có khí hydro nén hoặc khí tự nhiên nén trong bể trong bình chứa của chúng.

***Đề xuất các quy định mới II-2/9.4.1.3.4 đến II-2/9.4.1.3.6***

3.18 Ủy ban lưu ý rằng các dự thảo quy định mới SOLAS II-2/9.4.1.3.4 đến II-2/9.4.1.3.6, được soạn thảo nhằm làm rõ yêu cầu về tính toàn vẹn về phòng cháy đối với hệ thống cửa sổ trên các tàu chở khách không quá 36 hành khách, đã được lập bởi SSE 3 và được chấp thuận bởi MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 8.6).

3.19 Sau khi không có ý kiến ​​nào khác về những sửa đổi được đề xuất đối với quy định SOLAS II-2/9.4.1.3, như được nêu trong phụ lục 1 tài liệu MSC 98/WP.5, Ủy ban đã xác nhận phần nội dung, có thể có những cải tiến về biên soạn, nếu có.

**Các sửa đổi được đề xuất đối với các quy định SOLAS III/1.4, III/30 và III/37 về diễn tập kiểm soát thiệt hại cho các tàu chở khách**

3.20 Ủy ban lưu ý rằng dự thảo sửa đổi các quy định SOLAS III/1.4, III/30 và III/37 về kiểm soát thiệt hại cho tàu chở khách đã được SDC 3 xây dựng và được MSC 96 (MSC 96/25, đoạn 11.19) thông qua.

3.21 Ủy ban cũng lưu ý rằng MSC 97 đã công nhận rằng dự thảo sửa đổi SOLAS Chương III có liên quan đến dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 và đồng ý trì hoãn dự thảo sửa đổi SOLAS Chương III cho đến MSC 98 (MSC 97/22, đoạn 3.23).

3.22 Sau khi ghi nhận không có ý kiến ​​nào khác về đề xuất sửa đổi các quy định III/1.4, SOLAS III/30 và III/37, như được nêu trong phụ lục 1 để ghi MSC 98/WP.5, Ủy ban đã xác nhận nội dung, có thể có những cải tiến về biên soạn, nếu có.

**Dự thảo sửa đổi phụ lục (Giấy chứng nhận) vào phụ lục của Công ước SOLAS 1974**

3.23 Ủy ban lưu ý rằng dự thảo sửa đổi phụ lục (Giấy chứng nhận) cho phụ lục của Công ước SOLAS năm 1974 đã được MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 21.2) lập và phê duyệt.

3.24 Sau khi ghi nhận không có ý kiến ​​khác về đề xuất sửa đổi Phụ lục (Chứng nhận) cho phụ lục của Công ước SOLAS năm 1974, như được nêu trong phụ lục 1 tài liệu MSC 98/WP.5, Ủy ban đã xác nhận phần nội dung, có thể có những cải tiến về biên soạn, nếu có.

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

3.25 Ủy ban đồng ý rằng những sửa đổi ở các chương II-1, II-2 và III, và phần phụ lục của phụ lục của Công ước SOLAS 1974, được đề xuất để thông qua tại kỳ họp hiện tại, sẽ được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020, theo hướng dẫn về việc đưa vào áp dụng các sửa đổi đối với *Công ước SOLAS năm 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481).

3.26 Trong bối cảnh này, Ủy ban ghi nhận quan điểm của phái đoàn Đức rằng ngày hiệu lực nên sớm hơn, sao cho bản sao có chứng thực của văn bản đích thực cũng có thể được ban hành trước đó để trợ giúp việc thực hiện của các chính phủ ký kết.

**SỬA ĐỔI BỘ LUẬT IGF, BỘ LUẬT HSC 1994, BỘ LUẬT HSC 2000, BỘ LUẬT LSA VÀ BỘ LUẬT IMSBCBẮT BUỘC THEO CÔNG ƯỚC SOLAS 1974**

**Dự thảo sửa đổi Bộ luật IGF**

3.27 Ủy ban nhắc lại rằng dự thảo sửa đổi chương 11 (đoạn 11.3.2) của Bộ luật IGF về mức chịu lửa của hệ thống cửa sổ buồng lái đã được MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 3.100) lập và phê duyệt.

3.28 Sau khi ghi nhận không có ý kiến nào khác ​​về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận phần nội dung của các sửa đổi đề cập đến chương 11 của Bộ luật IGF, như được nêu trong phụ lục 2 để làm tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên soạn, nếu có.

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

3.29 Ủy ban đồng ý rằng những sửa đổi trên đây đối với Bộ luật IGF, dự kiến ​​thông qua tại kỳ họp hiện tại, cần được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020.

**Dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật HSC 1994**

3.30 Ủy ban nhắc lại rằng dự thảo sửa đổi chương 8 đoạn 8.10.1 của Bộ quy tắc HSC năm 1994 tái bố trí và các điều khoản miễn trừ đối với tàu thủy cao tốc có chiều dài dưới 20 m trong việc chuyên chở tàu cứu hộ, được lập bởi SSE 3 và được chấp thuận bởi MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 8.25).

3.31 Sau khi ghi nhận rằng không có ý kiến nào khác ​​về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận nội dung sửa đổi được đề xuất chương 8 của Bộ luật HSC năm 1994, như được nêu trong phụ lục 3 tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên soạn, nếu có.

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

3.32 Ủy ban đồng ý rằng những sửa đổi trên đây đối với Bộ luật HSC năm 1994, đề xuất cho việc thông qua tại kỳ họp hiện tại, cần được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 và có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2020.

**Các dự thảo sửa đổi đối với Bộ luật HSC năm 2000**

3.33 Ủy ban nhắc lại rằng dự thảo sửa đổi chương 8, đoạn 8.10.1 của Bộ luật HSC năm 2000, về tái bố trí và các điều khoản miễn trừ đối với tàu thủy cao tốc có chiều dài dưới 30m trong việc chuyên chở tàu cứu hộ, được lập bởi SSE 3 và được chấp thuận bởi MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 8.25).

3.34 Sau khi ghi nhận rằng không có ý kiến nào khác ​​về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận nội dung sửa đổi được đề xuất chương 8 của Bộ luật HSC năm 2000, như được nêu trong phụ lục 4 tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên soạn, nếu có.

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

3.35 Ủy ban đồng ý rằng những sửa đổi trên đây đối với Bộ luật HSC năm 2000, đề xuất cho việc thông qua tại kỳ họp hiện tại, được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 và có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2020.

**Dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA**

3.36 Ủy ban nhắc lại rằng các dự thảo sửa đổi các đoạn 6.1.1.5 và 6.1.1.6 của Bộ luật LSA, cung cấp tính nhất quán đối với các thử nghiệm tĩnh và các tải thử nghiệm mà các thiết bị được tung ra phải chịu được, đã được SSE 3 lập và được MSC 97 phê duyệt (MSC 97/22, đoạn 8.34).

3.37 Sau khi ghi nhận rằng không có ý kiến ​​về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận nội dung của các sửa đổi được đề xuất trong chương VI của Bộ luật LSA, như được nêu trong phụ lục 5 tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên soạn, nếu có.

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

3.38 Ủy ban đồng ý rằng những sửa đổi trên đây đối với Bộ Luật LSA, dự kiến ​​thông qua tại kỳ họp hiện tại, được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020.

3.39 Về vấn đề này, Ủy ban ghi nhận quan điểm của quan sát viên đến từ IACS rằng trong giai đoạn tới Ủy ban cần làm rõ thêm ngày nộp đơn đề xuất sửa đổi Bộ luật LSA. Do đó, Ủy ban đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm đưa ra ý kiến ​​và đề xuất về vấn đề này trong phiên họp tiếp theo của Ủy ban.

**Dự thảo sửa đổi Bộ luật IMSBC**

3.40 Ủy ban ghi nhận rằng CCC 3 đã đồng ý lập ba bộ dự thảo sửa đổi cho Bộ luật IMSBC như sau:

.1 dự thảo sửa đổi (04-17) không bao gồm các vấn đề liên quan đến các chất có hại cho môi trường biển (HME) và các điểm 4.5.1 và 4.5.2, sẽ được hoàn thiện bởi E & T 26, để đệ trình lên MSC 98 để thông qua (MSC 98/3/Add.1, phụ lục 1);

.2 dự thảo sửa đổi các khoản 4.5.1 và 4.5.2 của Bộ luật IMSBC, nêu bật trách nhiệm của bên gửi hàng để đảm bảo triển khai thử nghiệm xác định giới hạn độ ẩm vận chuyển (TML) của hàng rời, để MSC 97 phê duyệt và thông qua tại MSC 98 kết hợp với việc thông qua dự thảo sửa đổi (04-17) đối với Bộ luật IMSBC (MSC 98/3/Add.1, phụ lục 2); và

.3 dự thảo sửa đổi liên quan đến chất HME, để chấp thuận MSC 97 và tiếp theo tại MSC 98, có tính đến bất kỳ ý kiến ​​liên quan từ MEPC 71, kết hợp với việc thông qua dự thảo sửa đổi (04-17) vào Bộ luật IMSBC (MSC 98/3/Add.1, phụ lục 2).

3.41 Ủy ban cũng ghi nhận rằng MSC 97 đã phê duyệt dự thảo sửa đổi Bộ luật IMSBC về các chất HME và các dự thảo sửa đổi các điểm 4.5.1 và 4.5.2 liên quan đến thử nghiệm TML (MSC 97/22, đoạn 10.3 và 10.6).

3.42 Sau khi ghi nhận rằng không có ý kiến ​​về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận nội dung của các sửa đổi được đề xuất đối với Bộ luật IMSBC, như được nêu trong phụ lục 6 của làm tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên soạn.

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

3.43 Ủy ban đồng ý rằng những sửa đổi trên đây đối với Bộ luật IMSBC, đề xuất cho việc thông qua tại kỳ họp hiện tại, được coi là đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2018 và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2019. Các chính phủ ký kết Công ước SOLAS có thể áp dụng sửa đổi từ ngày 1 tháng 1 năm 2018 trên cơ sở tự nguyện.

**CÁC VĂN KIỆN KHÔNG BẮT BUỘC**

**Các sửa đổi được đề xuất đối với Khuyến nghị đã điều chỉnh với việc thử nghiệm thiết bị cứu sinh (Nghị quyết MSC.81 (70))**

3.44 Ủy ban ghi nhận rằng các dự thảo sửa đổi đối với *Khuyến nghị đã điều chỉnh đối với việc thử nghiệm thiết bị cứu sinh* (Nghị quyết MSC.81 (70)), đã được MSC 97 chấp thuận, nhằm mục đích thông qua sau đó, kết hợp với việc thông qua dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA (MSC 97/22, đoạn 8.35).

3.45 Sau khi ghi nhận rằng không có ý kiến nào khác ​​về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận nội dung của các sửa đổi được đề xuất đối với nghị quyết MSC.81 (70), như được nêu trong phụ lục 7 của tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên soạn, nếu có.

**Hướng dẫn đã điều chỉnh đối với cửa kín nước trên các tàu chở khách có thể mở trong quá trình di chuyển**

3.46 Ủy ban ghi nhận rằng về nguyên tắc, MSC 95 đã thông qua dự thảo Thông tư MSC về Hướng dẫn đã điều chỉnh đối với cửa kín nước trên các tàu chở khách có thể mở trong quá trình di chuyển đã được SDC 2 xây dựng nhằm phê duyệt tại kỳ họp này, cùng với việc thông qua dự thảo sửa đổi của SOLAS quy định II-1/22 (MSC 95/22, khoản 10.23).

3.47 Ủy ban cũng ghi nhận rằng MSC 97 đã xác nhận nội dung của dự thảo thông tư nhưng đã trì hoãn việc thông qua dự thảo sửa đổi SOLAS chương II-1 cho MSC 98 và đã đồng ý chấp thuận trì hoãn thông qua dự thảo thông tư cho đến khi MSC 98 (MSC 97/22, đoạn 3.62).

3.48 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/3/2 (Hoa Kỳ) đề xuất sửa đổi dự thảo thông tư MSC, và đặc biệt là sửa đổi văn bản dự thảo thông tư và văn bản của đoạn 6 của phụ lục cho MSC, bằng cách thay thế chữ "Các cơ quan quản lý" bằng "chủ sở hữu và người vận hành tàu chở khách".

3.49 Sau khi thảo luận, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm dưới đây về vấn đề này:

.1 quy định SOLAS II-1/22.3 hiện chưa có điều khoản yêu cầu Cơ quan quản lý phải phê duyệt hoặc cho phép phân loại các cửa kín nước. Tuy nhiên, Cơ quan quản lý nên tham gia vào quá trình phê duyệt hoặc cho phép phân loại và một số cơ quan quản lý đã thực hiện phê duyệt hệ thống cửa kín nước cho tất cả các tàu chở khách;

.2 vai trò của Cơ quan Quản lý là cho phép phân loại cửa theo quy định SOLAS II-1/22.3;

.3 sự cho phép của Cơ quan quản lý đã được phản ánh trong dự thảo Thông tư MSC; và

.4 việc xóa các yêu cầu đối với việc cho phép của Cơ quan quản lý và đưa vào thông tin về tính ổn định, như đã quy định trong quy định SOLAS hiện tại II-1/22.4, là một thiếu sót, có thể dẫn đến tình huống mà thông tin về tính ổn định được chấp thuận có thể không phù hợp khi xét đến các tác động đối với sự an toàn của các cửa kín nước đang ở trong tình trạng mở, hoặc mở một cách trái phép.

3.50 Trong bối cảnh này, Ủy ban quyết định rằng sự cho phép của Cơ quan quản lý và việc đưa vào các thông tin về tính ổn định phải được phản ánh trong quy định SOLAS II-1/22.3 bằng cách thêm hai câu mới sau vào cuối đoạn:

"Cơ quan quản lý sẽ chỉ cho phép sử dụng cửa sau khi xem xét kỹ lưỡng tác động lên hoạt động và khả năng sống sót của tàu, có tham khảo các hướng dẫn do Tổ chức đưa ra \* Một cửa kín được cho phép mở trong quá trình di chuyển phải được chỉ rõ trong thông tin về tính ổn định của tàu và luôn sẵn sàng để được đóng ngay lập tức.

\* Tham khảo Hướng dẫn sửa đổi cho các cửa kín nước trên các tàu chở khách có thể mở trong quá trình di chuyển (MSC.1/Circ.1564) "

Hơn nữa, Cơ quan quản lý đã nhất trí sửa đổi cần thiết trong bản dự thảo Hướng dẫn đã điều chỉnh đối với cửa kín nước trên tàu chở khách có thể được mở trong quá trình di chuyển và các thông tư MSC liên quan.

3.51 Sau đó, Ủy ban đã ra chỉ thị cho Nhóm soạn thảo đưa các sửa đổi của SOLAS II-1/22.3 vào dự thảo sửa đổi như trong MSC 98/WP.5, và lập văn bản chính thức cho dự thảo thông tư MSC về hướng dẫn sửa đổi đối với cửa kín nước trên tàu chở khách có thể được mở trong quá trình di chuyển, và những cải tiến biên tập, nếu có.

**Các sửa đổi tiếp theo cho MSC.1/Circ.1395/Rev.2 liên quan đến dự thảo sửa đổi (04-17) đến Bộ luật IMSBC**

3.52 Ủy ban ghi nhận rằng CCC 3 đã cho phép E&T 26 lập dự thảo sửa đổi tiếp theo cho MSC.1/Circ.1395/Rev.2, liên quan đến dự thảo sửa đổi (04-17) của Bộ luật IMSBC và chỉ đạo E & T 26 đệ trình trực tiếp cho MSC 98 để được phê duyệt cùng với những sửa đổi liên quan đến Bộ luật IMSBC (CCC 3/15, đoạn 5.82).

3.53 Sau khi ghi nhận rằng không có ý kiến ​​khác về các sửa đổi được đề xuất, Ủy ban đã xác nhận nội dung của các sửa đổi được đề xuất cho MSC.1/Circ.1395/Rev.2, như được nêu trong phụ lục 9 để tài liệu MSC 98/WP.5, với các cải tiến biên tập, nếu có.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO CHO CHÚ THÍCH Ở THAY ĐỔI ĐỐI VỚI BỘ LUẬT 2008, NHƯ THEO QUY ĐỊNH MỚI MSC.413 (97) VÀ MSC.414 (97)**

3.54 Ủy ban đã có văn bản xem xét MSC 98/3/4 (Ban thư ký), yêu cầu Ủy ban cung cấp hướng dẫn cho Ban thư ký liên quan đến các trích dẫn trong chú thích được thông qua tại các nghị quyết MSC.413 (97) và MSC.414 (97) về Sửa đổi phần *Giới thiệu và Phần A của Bộ luật Quốc tế về Tính ổn định khi nguyên vẹn, năm 2008* *(Bộ luật IS 2008)* trước khi phát hành bản sao có chứng thực của những sửa đổi đó.

3.55 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm dưới đây về vấn đề này:

.1 không nên có chú thích trong bản sao đã chứng nhận của việc sửa đổi các văn kiện bắt buộc;

.2 phần chú thích của phần A của Bộ luật IS năm 2008, được thông qua bằng nghị quyết MSC.413 (97) và MSC.414 (97), cần được xóa; và

.3 trong các quy định hiện tại của chương 2 của Bộ luật năm 2008, đã có một số tham chiếu khác đến phần B của Bộ luật, mà nên được đưa vào chú thích.

3.56 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đồng ý rằng cần chú thích của chương 2 phần A cho Bộ luật IS năm 2008 cần phải xóa. Theo đó, Ủy ban phải chỉ đạo Ban Thư ký lập dự thảo sửa đổi Bộ luật IS năm 2008 và các nghị định dự thảo MSC có liên quan của mình để phê duyệt bởi Ủy ban tại kỳ họp này nhằm mục đích thông qua tại MSC 99.

3.57 Sau khi xem xét tài liệu MSC 98/WP.11 (Ban thư ký), Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi đối với phần A của Bộ luật Quốc tế về Tính ổn định còn nguyên vẹn, năm 2008 (Mã số IS năm 2008) và các dự thảo nghị quyết của MSC, như được quy định trong phụ lục 1 và 2, và yêu cầu Tổng Thư ký lưu hành các dự thảo sửa đổi theo SOLAS Điều VIII, nhằm mục đích thông qua tại MSC 99.

3.58 Đối với các tham chiếu khác đến phần B của Bộ luật IS năm 2008 trong các quy định hiện hành của Phần A của Bộ luật, Ủy ban đã chỉ đạo cho SDC 5 xem xét vấn đề này trong chương trình nghị sự "Các nội dung công việc khác" và thông báo cho Ủy ban .

**THÀNH LẬP CỦA NHÓM SOẠN THẢO SỬA ĐỔI CÁC VĂN KIỆN BẮT BUỘC**

3.59 Sau khi xem xét các vấn đề trên, Ủy ban đã thành lập Nhóm soạn thảo sửa đổi các văn kiện bắt buộc và hướng dẫn, có xét đến các quyết định đã được đưa ra trong cuộc họp toàn thể, để lập, cho Ủy ban xem xét thông qua hoặc phê duyệt, khi thích hợp:

.1 văn bản chính thức của dự thảo sửa đổi các chương II-1, II-2 và III và phụ mục của phụ lục của Công ước SOLAS năm 1974, với đã được sửa đổi, bao gồm cả yêu cầu của MSC;

.2 văn bản cuối cùng của dự thảo sửa đổi chương 11 của Bộ luật IGF, bao gồm cả giải pháp MSC cần thiết;

.3 văn bản chính thức của dự thảo sửa đổi chương 8 của Bộ luật HSC năm 1994, bao gồm cả giải pháp MSC cần thiết;

.4 văn bản chính thức của dự thảo sửa đổi chương 8 của Bộ luật HSC năm 2000, bao gồm cả giải pháp MSC cần thiết;

.5 văn bản chính thức của dự thảo sửa đổi Chương VI của Bộ luật LSA, bao gồm cả giải pháp MSC cần thiết;

.6 văn bản chính thức của dự thảo sửa đổi Bộ luật IMSBC, bao gồm cả giải pháp MSC cần thiết;

.7 văn bản chính thức của dự thảo sửa *đổi Khuyến nghị đã điều chỉnh đối với việc thử nghiệm thiết bị cứu sinh* (Nghị quyết MSC.81 (70)), bao gồm cả nghị quyết MSC cần thiết;

.8 văn bản chính thức của dự thảo *Thông tư MSC về hướng dẫn đã điều chỉnh đối với cửa kín nước trên các tàu chở khách có thể mở trong quá trình di chuyển*; và

.9 văn bản chính thức của dự thảo Thông tư MSC sửa đổi về Danh mục hàng rời dạng rắn mà hệ thống chữa cháy bằng khí cố định có thể được miễn trừ hoặc trường hợp hệ thống chữa cháy bằng khí cố định không có hiệu quả (được ban hành theo MSC.1/Circ.1395/Rev.3).

**BÁO CÁO CỦA NHÓM DỰ THẢO VỀ VIỆC BỔ SUNG CHO CÁC VĂN KIỆN BẮT BUỘC**

3.60 Sau khi xem xét báo cáo của Nhóm soạn thảo về sửa đổi các văn kiện bắt buộc (MSC 98/WP.6), Ủy ban đã thông qua và đã thực hiện các hoạt động được nêu trong các đoạn từ 3.61 đến 3.80.

**Thông qua việc sửa đổi Công ước SOLAS 1974, đã được sửa đổi, bao gồm các Bộ luật bắt buộc liên quan**

***Thông qua việc sửa đổi Công ước SOLAS 1974***

3.61 Ủy ban đồng ý với khuyến nghị của Nhóm soạn thảo trong việc bổ sung thêm từ ngữ "đã sửa đổi" sau "MSC.266 (84)" trong chú thích đề cập đến Bộ luật An toàn cho tàu chuyên dụng, 2008 (Nghị quyết MSC.266 (84) của SOLAS quy định II-1/4.2.1.6.

3.62 Sau đó, Ủy ban mở rộng bao gồm các phái đoàn của 102 Chính phủ ký kết tham gia Công ước SOLAS năm 1974 đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi đề xuất đối với Công ước SOLAS năm 1974 do Nhóm soạn thảo thực hiện (MSC 98/WP.6, phụ lục 1) và thông qua các sửa đổi bằng nghị quyết MSC.421 (98), như đã nêu trong phụ lục 3.

3.63 Theo Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS năm 1974, khi thông qua nghị quyết MSC.421 (98), Ủy ban mở rộng đã xác định rằng các sửa đổi bổ sung đối với Công ước sẽ được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 (trừ khi trước ngày đó các phản đối 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 2020, theo quy định của SOLAS Điều VIII.

***Thông qua việc sửa đổi Bộ luật IGF***

3.64 Ủy ban Mở rộng, bao gồm các phái đoàn của 102 Chính phủ ký kết tham gia Công ước SOLAS năm 1974, đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi dự thảo đối với Bộ luật IGF do Nhóm soạn thảo thực hiện(MSC 98/WP.6, Phụ lục 2) và thông qua các sửa đổi nhất trí bằng nghị quyết MSC.422 (98), được quy định trong phụ lục 4.

3.65 Theo Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS năm 1974, khi thông qua nghị quyết MSC.422 (98), Ủy ban mở rộng đã xác định rằng những sửa đổi được thông qua đối với Bộ luật IGF sẽ được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 (trừ khi trước ngày đó các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký theo quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020, theo các điều khoản của SOLAS Điều VIII.

***Thông qua việc sửa đổi Bộ luật HSC năm 1994***

3.66 Ủy ban mở rộng bao gồm các phái đoàn của 102 chính phủ ký kết tham gia Công ước SOLAS năm 1974 đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi đối với Bộ luật HSC năm 1994, được Nhóm soạn thảo thực hiện (MSC 98/WP.6, phụ lục 3) các sửa đổi đã được thông qua bằng nghị quyết MSC.423 (98), như đã nêu trong phụ lục 5.

3.67 Theo Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS năm 1974, khi thông qua nghị quyết MSC.423 (98), Ủy ban mở rộng đã xác định rằng những sửa đổi được thông qua đối với Bộ luật HSC 1994 sẽ được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 (trừ khi trước ngày đó phản đối đã được thông báo cho Tổng Thư ký, theo quy định trong Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày ngày 1 tháng 1 năm 2020, theo các điều khoản của SOLAS Điều VIII.

***Thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật HSC năm 2000***

3.68 Ủy ban mở rộng bao gồm các phái đoàn của 102 chính phủ ký kết tham gia Công ước SOLAS năm 1974 đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi được đề xuất đối với Bộ luật HSC năm 2000 do Nhóm soạn thảo thực hiện (MSC 98/WP.6, phụ lục 4) và đã thông qua sửa đổi theo Nghị quyết MSC.424 (98), như đã nêu trong phụ lục 6.

3.69 Theo Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS năm 1974,khi chấp nhận nghị quyết MSC.424 (98), Ủy ban mở rộng đã xác định rằng các sửa đổi bổ sung cho Bộ luật HSC năm 2000 sẽ được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 (trừ khi trước ngày đó 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 ngày 1 tháng 1 năm 2020, theo các điều khoản của SOLAS Điều VIII.

***Thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật LSA***

3.70 Ủy ban mở rộng bao gồm các phái đoàn của 102 chính phủ ký kết tham gia Công ước SOLAS năm 1974 đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi được đề xuất đối với Bộ luật LSA do Nhóm soạn thảo thực hiện(MSC 98/WP.6, phụ lục 5) và đã thông qua sửa đổi theo Nghị quyết MSC.425 (98), như được quy định trong phụ lục 7.

3.71 Theo Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS năm 1974, khi chấp nhận nghị quyết MSC.425 (98), Ủy ban mở rộng đã xác định rằng những sửa đổi đã được thông qua đối với Bộ luật LSA sẽ được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2019 (trừ khi trước ngày đó các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký theo quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020, theo các điều khoản của SOLAS Điều VIII.

***Thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật IMSBC***

3.72 Ủy ban đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm đưa ra ý kiến ​​và đề xuất với Phân ban CCC về các yêu cầu bảo vệ đối với những người thuộc phần "Biện pháp phòng ngừa" theo từng lịch trình riêng biệt, trong chương trình nghị sự " Bộ luật IMSBC và các bổ sung ".

3.73 Sau khi ghi nhận thảo luận của Nhóm về vấn đề tính nhất quán trong Bộ luật IMSBC, Ủy ban đã chỉ đạo phân ban CCC thực hiện việc đồng bộ hóa biên soạn Bộ luật, nhằm mục đích lập một phiên bản Bộ luật IMSBC thống nhất. Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng ghi nhận thông tin do Chủ tịch CCC cung cấp rằng vấn đề tính đồng bộ về biên tập cho Bộ luật IMSBC đã được xác định bởi CCC 3 và E & T 26 và CCC 4 sẽ tiếp tục xem xét vấn đề này.

3.74 Sau đó, Ủy ban Mở rộng, gồm các phái đoàn của 102 Chính phủ ký kết tham gia Công ước SOLAS năm 1974, đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi được đề xuất đối với Bộ luật IMSBC, do Nhóm soạn thảo thực hiện (MSC 98/WP.6, phụ lục 6) và đã thông qua các sửa đổi theo nghị quyết MSC.426 (98), như được quy định trong phụ lục 8.

3.75 Theo Điều VIII (b) (vi) (2) (bb) của Công ước SOLAS năm 1974, khi thông qua nghị quyết MSC.426 (98), Ủy ban mở rộng đã xác định rằng các sửa đổi được thông qua đối với Bộ luật IMSBC đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2018 (trừ khi trước ngày đó các phản đối đã được thông báo cho Tổng thư ký, theo quy định tại Điều VIII (b) (vi) (2) của Công ước) và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2019, theo các điều khoản của SOLAS Điều VIII.

3.76 Theo thủ tục về thông qua trong MSC 86, Ủy ban đã đồng ý thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật IMSBC về áp dụng tự nguyện các sửa đổi mới một năm trước ngày có hiệu lực, như được nêu trong đoạn 4 của nghị quyết nói trên, theo đố Các chính phủ ký kết có thể áp dụng các sửa đổi trên cơ sở tự nguyện kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2018, cho đến khi có hiệu lực kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2019.

3.77 Về vấn đề này, Ủy ban đã mời MEPC 71 ghi nhận rằng MSC 98 đã thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật IMSBC, đặc biệt là các sửa đổi liên quan đến việc khai báo các chất HME được phân loại theo MAPOL Phụ lục V.

**Thông qua/phê duyệt các sửa đổi đối với các văn kiện không bắt buộc**

3.78 Ủy ban đã xem xét văn bản chính thức của các sửa đổi đối với các văn kiện không bắt buộc do Nhóm soạn thảo thực hiện (MSC 98/WP.6, các phụ lục 7 đến 9) và:

.1 đã thông qua các sửa đổi đối với *Khuyến nghị đã điều chỉnh đối với việc thử nghiệm các thiết bị cứu sinh* (Nghị quyết MSC.81 (70)) theo Nghị quyết MSC.427 (98), như được quy định trong phụ lục 9; và

.2 phê duyệt các thông tư MSC sau đây:

.1 MSC.1/Circ.1564 về Hướng dẫn đã điều chỉnh đối với cửa kín nước các tàu chở khách có thể mở trong quá trình di chuyển; và

.2 MSC.1/Circ.1395/Rev.3 về Danh mục đã điều chỉnh về các hàng rời dạng rắn có thể được miễn áp dụng hệ thống chữa cháy bằng khí cố định hoặc trong trường hợp hệ thống chữa cháy bằng khí cố định không hiệu quả.

**HƯỚNG DẪN DÀNH CHO BAN THƯ KÝ**

3.79 Ủy ban đã cho phép cho Ban Thư ký thực hiện các sửa đổi biên soạn trong quá trình lập các văn bản xác thực về các sửa đổi đã được thông qua tại kỳ họp này, bao gồm cả việc cập nhật các tham chiếu đến các đoạn văn được đánh số mới và thông báo cho Ủy ban các sai sót hoặc thiếu sót về hành động của các Chính phủ ký kết Công ước SOLAS năm 1974.

3.80 Ủy ban tiếp tục yêu cầu Ban Thư ký đảm bảo rằng văn bản cuối cùng của các sửa đổi có trong các phụ lục của báo cáo của Ủy ban được trình bày dưới dạng văn bản chuẩn (nghĩa là không có track-changes).

# 4 THỰC HIỆN/ÁP DỤNG SỚM CÁC VĂN KIỆN CỦA IMO

**TỔNG QUÁT**

4.1 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã:

.1 đồng ý đưa vào mục mới về "Thực hiện/áp dụng sớm các văn kiện của IMO" trong chương trình nghị sự tạm thời cho MSC 98, nhằm xem xét các vấn đề liên quan đến việc triển khai/áp dụng sớm các sửa đổi đối với SOLAS và các văn bản bắt buộc liên quan, các quy định hiện hành có hiệu lực hoặc có hiệu lực;

.2 đồng ý rằng, sau khi đã xem xét các nguyên tắc chung liên quan đến việc triển khai/áp dụng và sửa chữa sai sót, các vấn đề đang chờ giải quyết liên quan đến:

.1 việc sử dụng van bướm trên tàu chở hàng;

.2 miễn bình cứu hỏa bằng bọt có dung tích tối thiểu 135; và

.3 sửa đổi cá Bộ luật IGC, IGF và HSC,

cần được xem lại tại phiên họp này; và

.3 quyết định rằng tất cả các vấn đề liên quan đến việc áp dụng thực tế các *Hướng dẫn soạn thảo các sửa đổi đối với Công ước SOLAS năm 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1500), được nhấn mạnh bởi Ban thư ký trong văn bản MSC 97/16/3, cần được tiếp tục kiểm tra và đã đồng ý xem xét vấn đề, cùng với vấn đề triển khai sớm SOLAS, tại phiên họp này.

**THỰC HIỆN VÀ ÁP DỤNG SỚM CÁC SỬA SỔI ĐỐI VỚI SOLAS VÀ CÁC VĂN KIỆN LIÊN QUAN**

4.2 Ủy ban đã đồng ý xem xét các văn bản sau:

.1 MSC 98/4 (Ban Thư ký), giải thích thủ tục áp dụng tạm thời một hiệp ước ước và thực hành thực hiện sớm tại IMO, và cung cấp tư vấn pháp lý liên quan đến tính chính đáng của Điều 25 của Công ước Viên về Luật Hiệp ước 1969 (VCLT) về áp dụng tạm thời và sự phù hợp của việc áp dụng thuật ngữ "áp dụng sớm" thay vì "thực hiện sớm";

.2 MSC 98/4/1 (Ban thư ký), cung cấp tư vấn pháp lý về việc điều chỉnh các sai sót trong các hiệp ước và sửa đổi, có tính đến cách thức sửa lỗi hoặc sai sót dựa vào loại lỗi hoặc sai sót cụ thể;

.3 một phần của tài liệu MSC 98/4/2 (Ban thư ký), cung cấp một bản tóm tắt các quyết định của MSC 97 liên quan đến việc thực hiện/áp dụng sớm các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các văn kiện bắt buộc có liên quan;

.4 MSC 98/4/3 (Bahamas), đề cập đến các quyết định của MSC 97 liên quan đến việc thực hiện/áp dụng các yêu cầu bắt buộc, cung cấp phân tích về các vấn đề liên quan đến khái niệm "thực hiện sớm" các yêu cầu bắt buộc và đưa ra một số giải pháp khả thi;

.5 MSC 98/4/4 (Ấn Độ), bình luận về những tư vấn pháp lý của Ban Thư ký về việc thực hiện/áp dụng sớm các yêu cầu bắt buộc (MSC 98/4) và đề xuất của Bahamas (MSC 98/4/3);

.6 MSC 98/4/5 (Đức), bình luận về việc chấp nhận việc thực hiện/áp dụng sớm bởi các cơ quan nhà nước kiểm soát cảng (MSC 98/4/3) và khả năng giới thiệu việc áp dụng tạm thời bắt buộc theo điều 25 của VCLT vào Thủ tục của IMO (MSC 98/4), và đề xuất sử dụng các cơ chế hiện có, đặc biệt là quy định về việc bố trí tương đương trong quy định SOLAS I/5;

.7 MSC 98/4/6 (Hoa Kỳ), đưa ra các nhận xét và sửa đổi cụ thể đối với các đề xuất do Bahamas (MSC 98/4/3) đưa ra; và

8 MSC 98/4/7 (Hoa Kỳ), bình luận về những tư vấn pháp lý của Ban Thư ký về sửa chữa sai sót và sửa đổi, đã gợi ý các giải pháp khả thi, và các đề xuất sửa chữa các vấn đề trong các văn kiện hiện tại hoặc đã được thông qua (MSC 98/4/1 ).

**Cơ chế bắt buộc của việc áp dụng tạm thời**

4.3 Sau khi đưa ra các văn bản trên, Ủy ban đã nhất trí xem xét liệu có cần thiết phải phát triển cơ chế bắt buộc đặc biệt nào đối với việc áp dụng tạm thời các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các văn bản bắt buộc có liên quan hay không. Sau đó, Ủy ban ghi nhận các quan điểm sau đây:

.1 việc áp dụng tạm thời theo Điều 25 của VCLT có thể được sử dụng trong trường hợp đặc biệt, tùy từng trường hợp cụ thể;

.2 việc áp dụng tạm thời theo Điều 25 của VCLT có thể dẫn tới những nhầm lẫn và khó khăn pháp lý, và do đó nên xem xét việc mở rộng các tình huống đặc biệt, như đã đề cập trong phần 4 phụ lục của *Hướng dẫn đưa vào áp dụng các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1481);

.3 việc áp dụng tạm thời theo Điều 25 của VCLT:

.1 không nên áp dụng cho các sửa đổi SOLAS vì việc áp dụng này chưa tính đến thủ tục chấp nhận ngầm định; hoặc là

.2 không áp dụng đối với việc thực hành IMO nhằm giải quyết vấn đề liên quan đến việc áp dụng sớm;

.4 phải hủy bỏ chu trình bốn năm sửa đổi SOLAS;

.5 để giảm bớt gánh nặng hành chính do các thay đổi SOLAS thường xuyên có hiệu lực, chu kỳ bốn năm có đưa vào áp dụng sẽ tiếp tục được thực hiện theo MSC.1/Circ.1481;

.6 IMO chưa có kinh nghiệm nào trong việc sử dụng Điều 25 của VCLT, và do đó, có khả năng khiến thủ tục pháp lý trở nên phức tạp và rườm rà;

.7 mặc các sửa đổi đối với Công ước SOLAS năm 1974 yêu cầu ít nhất 18 tháng kể từ khi thông qua thì mới được đưa vào áp dụng, theo SOLAS Điều VIII, có thể có một trường hợp khi (các) sửa đổi cần được thực hiện ngay sau khi thông qua mà không phải chờ đến ngày bắt đầu có hiệu lực. Trong trường hợp này, có thể chấp thuận việc thực hiện tự nguyện sớm và ban hành thông tư để thông báo cho tất cả các bên liên quan; và

.8 vấn đề cần được đơn giản hóa mà không đưa ra bất kỳ cơ chế mới nào, và trong bối cảnh này, đề xuất trong tài liệu MSC 98/4/5 (Đức) nên được sử dụng làm cơ sở để thảo luận thêm.

Sau một cuộc thảo luận chuyên sâu, Ủy ban đã quyết định rằng không cần thiết phải giới thiệu thủ tục áp dụng tạm thời theo Điều 25 của VCLT và tán thành quan điểm cho rằng vấn đề này có thể được giải quyết bằng cơ chế hiện có đối với những trường hợp đặc biệt trong MSC.1 /Circ.1481.

**Thực hiện sớm tự nguyện**

4.4 Lưu ý rằng MSC 97 đã quyết định xây dựng hướng dẫn và xác định các tiêu chí cho một phương pháp tiếp cận nhất quán về việc thực hiện sớm tự nguyện, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 từ ngữ "thực hiện" được Tổ chức sử dụng theo truyền thống, trong bối cảnh "việc thực hiện các văn kiện IMO";

.2 nếu Ủy ban quyết định thúc đẩy việc triển khai sớm, cần xây dựng các hướng dẫn để làm rõ các khía cạnh liên quan đến công việc của Tổ chức hơn là để đáp ứng nhu cầu cá nhân của một quốc gia thành viên;

.3 lưu ý rằng cả hai từ ngữ ("áp dụng" và "thực hiện") đã được Ủy ban sử dụng từ năm 2004, khi phát hành thông tư, cần hiểu rõ ràng và thống nhất về ý nghĩa của hai từ này để tránh nhầm lẫn;

.4 *Thủ tục dành cho quốc gia quản lý cảng năm 2011* (A.1052 độ phân giải (27)) cần được sửa đổi, dựa trên đề nghị trong phụ lục 1 của văn bản MSC 98/4/3, lưu ý rằng chỉ có biện pháp bắt buộc mới được áp dụng theo các quy định của Quốc gia quản lý cảng, và do đó việc thực hiện sớm, có tính chất bắt buộc, nên được coi là các yêu cầu mang tính quốc gia;

.5 khoản 1.2.3 của *Thủ tục dành cho quốc gia quản lý cảng, 2011* (Nghị quyết A.1052 (27)) nên được xét đến khi xem xét đề xuất trong Phụ lục 1 của văn bản MSC 98/4/3;

.6 việc thực hiện sớm tự nguyện cần được làm rõ trong hướng dẫn, mà không sửa đổi nghị quyết A.1052 (27); và

.7 việc thực hiện sớm tự nguyện không nên được thực thi bởi theo chế độ của Quốc gia quản lý cảng đối với các tàu nước ngoài ghé cảng.

Sau một cuộc thảo luận chuyên sâu, Ủy ban đã đồng ý cho các Nhóm công tác về thực hiện áp dụng sớm các văn kiện IMO, có tính đến các văn bản MSC 98/4 (một phần), MSC 98/4/3, MSC 98/4/4, MSC 98/4/5 và MSC 98/4/6, và những ý kiến ​​thực hiện trong toàn thể, xây dựng hướng dẫn dự thảo, trong đó có tiêu chí cho một cách tiếp cận phù hợp và tư vấn liên quan đến hoạt động của Quốc gia quản lý cảng về triển khai sớm tự nguyện, và tham vấn cho Ủy ban cách thức giới thiệu phương pháp tiếp cận đó trong quá trình thực hành IMO.

**Hoãn thực hiện**

4.5 Sau khi thảo luận về sự cần thiết của việc ban hành thông tư MSC thời gian hạn chế để cung cấp tư vấn về việc thi hành, được sử dụng để hoãn thi hành một sửa đổi, khi các công nghệ cần thiết vẫn đang trong quá trình phát triển hoặc chưa phổ biến rộng rãi trên thị trường, hoặc nếu việc thực hiện phải bị trì hoãn vì lý do thực tiễn, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 phải xây dựng một mẫu để lập các thông tư nói trên của MSC để tránh các biến thể trong ngôn ngữ được sử dụng;

.2 một sự trì hoãn có thể được khuyến khích bằng việc xây dựng mẫu cho các thông tư MSC như vậy;

.3 việc xây dựng mẫu có thể dẫn đến việc xây dựng các hướng dẫn cho việc hoãn thực hiện sửa đổi;

.4 nên xem xét việc thay thế từ " hoãn"; và

.5 vấn đề này nên được giải quyết trên cơ sở từng trường hợp, khi gặp khó khăn.

Sau một cuộc thảo luận chuyên sâu, Ủy ban quyết định rằng không nên có hành động nào thêm nữa trong vấn đề này.

**Sửa chữa sai sót và/hoặc thiếu sót quan trọng**

4.6 Sau khi xem xét liệu có nên xây dựng cơ chế mới, bao gồm cả đề xuất trong tài liệu MSC 98/4/1, để sửa chữa sai sót và/hoặc thiếu sót (quan trọng hoặc không chỉ liên quan đến việc biên soạn) hoặc quy trình sửa đổi hiện tại, trong Điều VIII (b) (i) của Công ước SOLAS năm 1974, MSC.1/Circ.1481 và MSC.1/Circ.1500, có thể được chấp nhận như một cơ chế thỏa đáng để xử lý các điều khoản quan trọng có thể cần phải được sửa đổi, Ủy ban đồng ý rằng không cần thiết phải đưa ra cơ chế mới vì quá trình sửa đổi hiện tại đã hoàn thiện.

4.7 Ủy ban cũng đồng ý rằng việc ban hành thông báo MSC về việc thông báo sửa đổi (tương tự như *Thông báo sửa đổi khoản 11.3.2 của Bộ luật IGF* (MSC.1/Circ.1549)) sẽ hữu ích và do đó có thể được bổ sung vào quá trình sửa đổi hiện tại của việc sửa chữa các sai sót quan trọng trên cơ sở từng trường hợp cụ thể.

4.8 Sau khi xem xét yêu cầu của Ban thư ký về việc làm rõ về phần nào của IMODOCS (ví dụ: "Ghi chú Verbales" hoặc "Hiệp ước") nên được sử dụng để tải lên các ghi chú verbales (NVs) về sửa lỗi trong văn bản của các điều ước quốc tế (MSC 98/4/1, khoản 20), Ủy ban không được tiếp cận phần "Các Điều ước"có tính đến các tổ chức phi chính phủ quốc tế, đồng ý rằng các NV đó phải được tải lên cả hai phần nói trên.

4.9 Sau mối quan ngại về sự chậm trễ trong việc ban hành các bản sao hợp lệ được chứng nhận trong vòng bốn năm sửa đổi của SOLAS, Ủy ban ghi nhận và đánh giá cao thông tin do Ban Thư ký cung cấp rằng toàn bộ quá trình tạo bản sao đúng có chứng thực, trong mọi trường hợp, không nên kéo dài hơn 100 ngày đối với các tài liệu không lớn (những tài liệu có từ 6 trang trở xuống) và 160 ngày đối với tài liệu lớn (những tài liệu có nhiều hơn sáu trang) sau ngày thông qua sửa đổi.

**Thực hiện sớm việc sửa đổi các quy định của SOLAS 11-1/12.6.1, II-2/1 và II-2/10, IGC, IGF, và 1994 và Bộ luật 2000 HSC**

4.10 Khi xem xét xử lý việc thực hiện sớm các sửa đổi đối với các quy định SOLAS II-1/12.6.1, II-2/1 và II-2/10, đoạn 3.2.5 của Bộ luật IGC, đoạn 11.3.2 của Bộ luật IGF và các đoạn từ 8.10.1.4 đến 8.10.1.6 của các Bộ luật HSC 1994 và 2000, có tính đến các quyết định được đưa ra trong đoạn 4.3, 4.4, 4.6 và 4.7 ở trên, Ủy ban đã chỉ thị cho Nhóm Công tác về Thực hiện/áp dụng sớm các văn kiện IMO để lập các dự thảo thông tư MSC về thông báo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/12.6.1, II-2/1 và II-2/10, đoạn 11.3.2 của Bộ luật IGF và các đoạn 8.10.1.4 đến 8.10.1.6 của Bộ luật HSC 1994 và 2000.

**ÁP DỤNG THỰC TẾ CÁC HƯỚNG DẪN VỀ SOẠN THẢO CÁC SỬA ĐỔI ĐỐI VỚI CÔNG ƯỚC SOLAS 1974 VÀ CÁC VĂN KIỆN BẮT BUỘC LIÊN QUAN (MSC.1/CIRC.1500)**

4.11 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã đồng ý xem xét các vấn đề liên quan đến việc áp dụng thực tế MSC.1/Circ.1500, được nhấn mạnh trong văn bản MSC 97/16/3 (Ban Thư ký) tại phiên họp này cùng với các vấn đề liên quan đến việc thực hiện/áp dụng sớm các sửa đổi của SOLAS.

4.12 Sau khi xem xét một phần tài liệu MSC 97/16/3 thông báo về ba trường hợp do Ban Thư ký xác định, theo đó khó có thể tuân theo các quy định về lưu giữ hồ sơ phục quá trình xây dựng quy định, như được nêu trong phụ lục của MSC.1/Circ.1500 và đề xuất áp dụng cùng một cách thức lưu giữ hồ sơ cho việc xây dựng quy định đối với các quy ước IMO về an toàn và môi trường khác, Ủy ban đã thực hiện các hoạt động nêu trong đoạn 4.13 đến 4.18 sau đây.

**Dự thảo sửa đổi có lịch sử xây dựng và tinh chỉnh lâu dài**

4.13 Trong quá trình xem xét cách thức tuân thủ các quy định của MSC.1/Circ.1500 với lịch sử xây dựng và tinh chỉnh lâu dài, Ủy ban đã quyết định rằng các phân ban phải đảm bảo hoàn thành kiểm tra/giám sát tờ và và hồ sơ để xây dựng quy định pháp lý cho các vấn đề phức tạp như vậy.

**Dự thảo sửa đổi phải được xem xét và hoàn tất bởi các phân ban trong toàn thể trong một phiên họp**

4.14 Ủy ban đồng ý rằng Ban Thư ký phụ trách dự thảo sửa đổi sẽ được xem xét và hoàn tất bởi các phân ban trong toàn thể trong một phiên có thể được chỉ đạo khi cần thiết để hoàn thành phần III của bảng kiểm tra/giám sát và hồ sơ về phát triển quy định sau khi thay vì thành lập nhóm công tác/soạn thảo cụ thể.

**Sửa đổi nhỏ**

4.15 Ủy ban đã xác nhận quan điểm của Ban Thư ký rằng "các sửa đổi nhỏ" (đề cập đến trong đoạn 3.2 (vi) của tài liệu C/ES.27/D) có thể bị loại ra khỏi việc áp dụng các điều khoản để hoàn tất văn bản và kiểm tra theo dõi và hồ sơ xây dựng quy định pháp lý.

**Áp dụng MSC.1/Circ.1500 cho các quy ước IMO về an toàn và môi trường khác**

4.16 Sau khi thảo luận về nhu cầu áp dụng các thực hành (quy định) lưu giữ hồ sơ phát triển quy định đối với các công ước IMO liên quan đến an toàn khác như Công ước LL 1966, Nghị định 1988 LL, Công ước TM 1969, Công ước STCW 1978, COLREG 1972 và 1972 CSC, Ủy ban đã đồng ý mở rộng áp dụng MSC.1/Circ.1500 cho tất cả các công ước IMO liên quan đến an toàn và các văn kiện bắt buộc theo các công ước này.

4.17 Theo quan điểm của các quyết định trên, Ủy ban yêu cầu Ban thư ký, có tính đến các điểm từ 4.14 đến 4.16 ở trên, thực hiện lập dự thảo sửa đổi các mục 3.2.1 và 3.2.2 của Hướng dẫn soạn thảo các sửa đổi đối với *Công ước SOLAS năm 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1500), để xem xét tại MSC 99.

4.18 Ủy ban cũng đồng ý rằng Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển phải quyết định về việc áp dụng MSC.1/Circ.1500 đối với các công ước liên quan đến môi trường.

**THÀNH LẬP NHÓM CÔNG TÁC**

4.19 Sau khi xem xét các vấn đề trên, Ủy ban đã thành lập Nhóm công tác về việc thực hiện/áp dụng sớm các văn kiện IMO và, có tính đến các quyết định có liên quan và ý kiến ​​đưa ra trong phiên toàn thể, và chỉ đạo các nhóm công tác thực hiện những công việc sau:

.1 xem xét các văn bản MSC 98/4, MSC 98/4/3, MSC 98/4/4, MSC 98/4/5 và MSC 98/4/6, và xây dựng hướng dẫn dự thảo, bao gồm các tiêu chí để có cách tiếp cận và tư vấn nhất quán về hoạt động của quốc gia kiểm soát cảng liên quan đến việc thực hiện sớm tự nguyện và tư vấn cho Ủy ban về cách áp dụng phương pháp tiếp cận như vậy trong thực hành IMO; và

.2 lập dự thảo thông tư MSC về thông báo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/12.6.1, II-2/1 và II-2/10, đoạn 11.3.2 của Bộ luật IGF và các đoạn 8.10.1.4 đến 8.10.1.6. của Bộ luật HSC 1994 và 2000.

**BÁO CÁO CỦA NHÓM CÔNG TÁC**

4.20 Sau khi xem xét báo cáo của Nhóm công tác về việc triển khai/áp dụng sớm các công cụ IMO (MSC 98/WP.8), Ủy ban đã phê duyệt và thực hiện cá hoạt động dưới đây:

**Thực hiện sớm tự nguyện**

***Sửa đổi thủ tục của quốc gia quản lý cảng, năm 2011 (Nghị quyết A.1052 (27))***

4.21 Khi xem xét các đề xuất của Nhóm về cách áp dụng phương pháp tiếp cận nhất quán liên quan đến việc triển khai sớm tự nguyện nên được áp dụng trong thực hành IMO, và đặc biệt là đề xuất sửa đổi đoạn 1.2.3 hiện tại của Thủ *tục của quốc gia quản lý cảng, năm 2011* (Nghị quyết A. 1052 (27)), Ủy ban đã thông qua:

.1 việc giới thiệu văn bản sau đây trong các Quy trình nói trên:

"Liên quan đến việc thực hiện sớm tự nguyện các sửa đổi đối với Công ước SOLAS năm 1974 và/hoặc các văn kiện bắt buộc liên quan, các *Bên phải xem xét các Hướng dẫn về việc thực hiện sớm tự nguyện các sửa đổi đối với Công ước SOLAS năm 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ. .1565) ",

có lưu ý rằng văn bản này không nên được kết hợp như một chú thích; và

.2 việc bổ sung tham chiếu cho *Hướng dẫn về việc thực hiện sớm các sửa đổi đối với Công ước SOLAS năm 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1565) trong danh mục các văn kiện hiện hành được nêu trong phụ lục 18 của Thủ tục.

4.22 Theo quyết định trên, Ủy ban đã chỉ đạo III 4 thực hiện những công việc sau:

.1 hợp nhất phần văn bản, như nêu trong đoạn 4.21.1 ở trên, mà không đưa ra bất kỳ thay đổi/sửa đổi nào, trong phần chính của *Dự thảo đã điều chỉnh Thủ tục* dành cho quốc gia quản lý cảng và không phải là một chú thích, sẽ được đệ trình để thông qua tại kỳ họp lần thứ 30 của Đại hội đồng. Trong bối cảnh này, Phân ban phải quyết định các phần/đoạn của Dự thảo Thủ tục nên đưa văn bản nói trên; và

.2 bổ sung tham chiếu cho *Hướng dẫn về việc thực hiện sớm tự nguyện đối với các sửa đổi Công ước SOLAS năm 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan* (MSC.1/Circ.1565) trong danh mục các văn kiện hiện hành được nêu trong Phụ lục 18 của *Thủ tục của quốc gia quản lý cảng, năm 2011* (Nghị quyết A.1052 (27)).

4.23 Liên quan đến các quyết định nêu ở các điểm 4.21 và 4.22 ở trên, Ủy ban ghi nhận phần thông báo của phái đoàn Liên bang Nga, như đã nêu trong phụ lục 39.

***Hướng dẫn thực hiện sớm tự nguyện***

4.24 Sau khi xem xét các nguyên tắc cơ bản dành cho việc thực hiện sớm các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các văn kiện bắt buộc liên quan do Nhóm đồng ý, Ủy ban đã thông qua những nội dung sau:

.1 việc thực hiện sớm là tùy vào quyết định của Chính phủ ký kết và dự thảo hướng dẫn nhằm cung cấp cơ chế để Ủy ban khuyến khích việc thực hiện sớm tự nguyện, tuy nhiên, trong trường hợp Ủy ban đưa ra lời khuyến khích như vậy không cản trở việc Chính phủ ký kết thực hiện sửa đổi sớm hơn ngày bắt đầu có hiệu lực;

.2 bản dự thảo Hướng dẫn không nên bao gồm các khía cạnh liên quan đến đưa vào áp dụng sớm, việc này có thể được coi là thay đổi trong chu trình bốn năm sửa đổi của SOLAS; và

.3 Chính phủ ký kết chỉ nên thực hiện các sửa đổi sớmtự nguyện đối với các tàu có quyền treo cờ của họ (không áp dụng cho các tàu nước ngoài ghé cảng) và dự thảo hướng dẫn phải có các điều khoản liên quan đến thông báo về việc thực hiện sớm như vậy (ví dụ, thông qua GISIS ).

4.25 Ủy ban, nhằm làm rõ thuật ngữ " thực hiện sớmtự nguyện ", đã xác nhận định nghĩa sau để đưa vào bản dự thảo Hướng dẫn:

"*Thực hiện sớm tự nguyện* có nghĩa là một quyết định của Chính phủ ký kết Công ước trong việc thi hành các sửa đổi đã được thông qua đối với các tàu có quyền treo cờ của quốc gia đó, trước ngày có hiệu lực của những sửa đổi đó. "

4.26 Khi xem xét những điều cần phải xét đến khi đưa ra quyết định mời các Chính phủ ký kết thực hiện sửa đổi sớm, Ủy ban đã thông qua phương pháp tiếp cận sau:

.1 phải xây dựng danh sách các mục cần căn nhắc dựa trên các thông tư hiện hành của MSC về việc thực hiện sớm;

.2 danh sách này không nên chồng chéo các trường hợp ngoại lệ, như được trình bày trong phần 4 của phụ lục MSC.1/Circ.1481; và

.3 những cân nhắc này không nên đưa đến quyết định "có/không" mà cung cấp cho Ủy ban tính linh hoạt cần thiết trong quá trình ra quyết định.

4.27 Ủy ban đã xác nhận rằng cần đưa ra quyết định về lời mời thực hiện sớmtự nguyện trong báo cáo của Ủy ban và trong trường hợp có quyết định, cần phát hành thông tư MSC chào mời việc thực hiện sớmtự nguyện.

4.28 Xét đến nhu cầu phải tuân theo chu kỳ bốn năm đưa vào áp dụng các sửa đổi SOLAS và các văn kiện bắt buộc liên quan (MSC.1/Circ.1481), Ủy ban đã tán thành quan điểm cho rằng việc thực hiện sớm tự nguyện không nên được áp dụng trên cơ sở thường xuyên mà nên áp dụng theo các thời điểm cụ thể.

4.29 Liên quan đến việc thông báo về việc thực hiện sớm tự nguyện, Ủy ban đã tán thành quan điểm của Nhóm cho rằng:

.1 chính phủ ký kết phải thông báo cho Tổ chức để phổ biến thông qua một trường mới "Thực hiện sớm tự nguyện" được tạo ra trong mô-đun "Khảo sát và Chứng nhận" của GISIS; và

.2 Khu vực mới "Tự nguyện triển khai sớm" nên bao gồm các thông tin sau:

.1 số lượng thông tư của MSC về việc thực hiện sớm tự nguyện;

.2 tiêu đề của thông tư MSC về việc thực hiện sớm tự nguyện;

.3 công cụ IMO đã sửa đổi (tức là Công ước SOLAS 1974 hoặc tiêu đề của văn kiện bắt buộc liên quan);

.4 số (các) quy định/đoạn được sửa đổi;

.5 tiêu đề của các quy định/đoạn được sửa đổi; và

.6 ngày dự kiến ​​thực hiện (theo thông báo của Chính phủ ký kết).

4.30 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã yêu cầu Ban Thư ký chuẩn bị các yêu cầu kỹ thuật cần thiết cho khu vực mới nói trên trong GISIS để trình bày cho Phân ban III càng sớm càng tốt.

4.31 Ngoài các thông tin nói trên về việc thực hiện tự nguyện trước đó, Ủy ban đồng ý rằng một Chính phủ ký kết cũng có thể xem xét việc sử dụng các điều khoản hiện tại cho các thỏa thuận tương đương theo quy định của SOLAS I/5 để áp dụng trong khoảng thời gian tạm thời giữa ngày thực hiện sớm tự nguyện và ngày bắt đầu có hiệu lực của (các) sửa đổi.

4.32 Ủy ban, khi thảo luận về nhu cầu cung cấp hướng dẫn cụ thể về việc thực hiện sớm tự nguyện cho các cán bộ PSC, đã tán thành quan điểm cho rằng nên khuyến khích các Chính phủ Ký kết tham gia vào lời mời thực hiện sớm các sửa đổi và quyết định của các Quốc gia cho phép treo cờ để thực hiện sớm các sửa đổi này.

4.33 Ủy ban đã tán thành việc xây dựng một mẫu thống nhất cho các thông tư của MSC về việc thực hiệnsớm tự nguyện nhằm đảm bảo một cách tiếp cận nhất quán liên.

4.34 Sau cuộc thảo luận ở đoạn 4.24 đến 4.33 ở trên, Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1565 về *Các hướng dẫn về việc thực hiện sớm tự nguyện các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974 và các văn bản bắt buộc có liên quan.*

**Thông tư MSC về thông báo sửa đổi**

4.35 Sau khi xem xét quyết định của MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 3.66), Ủy ban đã thông qua quyết định của Nhóm về việc xây dựng dự thảo Thông tư MSC về thực hiện sớmtự nguyện các sửa đổi đối với các quy định SOLAS II-2/1 và II-2/10, theo mẫu mới (xem đoạn 4.33 ở trên), thay vì một dự thảo thông tư MSC về thông báo.

4.36 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1566 về *Việc thực hiện sớm tự nguyện các quy định II-2/1 và II-2/10 của SOLAS, được thông qua bằng nghị quyết MSC.409* *(97).*

4.37 Ủy ban cũng đã phê duyệt:

.1 MSC.1/Circ.1567 về *Thông báo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/12.5.1;*

.2 MSC.1/Circ.1568 về *Thông báo sửa đổi đoạn 11.3.2 của Bộ luật IGF; và*

.3 MSC.1/Circ.1569 về *Thông báo sửa đổi các điểm 8.10.1.5 và 8.10.1.6 của Bộ luật HSC 1994 và 2000.*

4.38 Liên quan đến việc thông qua các thông tư MSC nêu ở đoạn 4.37 nêu trên, Ủy ban ghi nhận mối quan ngại của một phái đoàn rằng các thông tư này có thể không đầy đủ theo quan điểm thực tế, vì không có điều khoản áp dụng.

# 5 CÁC BIỆN PHÁP TĂNG CƯỜNG AN NINH HÀNG HẢI

**Hướng dẫn về quản lý rủi ro an toàn thông tin hàng hải**

5.1 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 96, khi xem xét nhu cầu cấp thiết để nâng cao nhận thức về các mối đe dọa rủi ro mạng và các lỗ hổng, đã thông qua MSC.1/Circ.1526 về *Hướng dẫn Tạm thời về quản lý rủi an toàn thông tin hàng hải*, với lưu ý rằng thông tư này có thể bị thay thế trong tương lai bởi một thông tư chung MSC-FAL khi công việc của FAL 41 về các khía cạnh hỗ trợ đã được hoàn thành.

5.2 Ủy ban cũng nhắc lại rằng MSC 97 đã xem xét tài liệu MSC 97/4 (Cộng hòa Hồi giáo Iran) đề xuất xây dựng một văn kiện bắt buộc để đảm bảo áp dụng nhất quán về các biện pháp và thủ tục an ninh mạng trên tàu và trên các hệ thống trên bờ gắn với tàu, đã đồng ý đợi FAL 41 hoàn thành công việc về các khía cạnh hỗ trợ trước khi đưa ra xem xét về tính bắt buộc của quản lý rủi ro an ninh mạng.

5.3 Trong bối cảnh này, Ủy ban ghi nhận rằng không có bất kỳ đề xuất nào khác để sửa đổi các hướng dẫn tạm thời và ghi nhận rằng các hướng dẫn đã được soạn thảo để giải quyết cả quản lý rủi ro an ninh mạng trên tàu và trên bờ, FAL 41 đã đồng ý phê duyệt thông tư chung về MSC-FAL.1 về *Hướng dẫn quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải bằng cách sử dụng cùng một văn bản của hướng dẫn tạm thời*, tùy thuộc vào quyết định đồng thời của MSC 98.

5.4 Theo các điều đã nói ở trên, Ủy ban đã chấp thuận MSC-FAL.1/Circ.3 về *Hướng dẫn về quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải*, thay thế các hướng dẫn tạm thời có trong MSC.1/Circ.1526.

5.5 Liên quan đến việc thực hiện quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải, Ủy ban đồng ý rằng điều này cần được xem xét thêm sau khi có thêm kinh nghiệm từ việc sử dụng hướng dẫn, đồng thời ghi nhận những tư vấn của Phòng Pháp chế và Quan hệ đối ngoại theo đó những rủi ro an ninh mạng có thể được giải quyết như một phần của các điều khoản hiện tại của Bộ luật An ninh Tàu và Cảng Quốc tế (ISPS) và của Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM) và một số phái đoàn cho rằng việc triển khai thực hiện quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải bắt buộc là một điều quan trọng.

5.6 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/5/2 (Hoa Kỳ), đề xuất rằng rủi ro an ninh mạng cần được đánh giá và quản lý theo các yêu cầu quản lý an toàn của Bộ luật ISM, và trong trường hợp này, chủ tàu và người vận hành cần phải kết hợp quản lý rủi ro anh ninh mạng vào hệ thống quản lý an toàn của họ không muộn hơn việc kiểm tra hàng năm lần đầu tiên của Tài liệu tuân thủ của công ty sau lần tạo mới sau ngày 1 tháng 1 năm 2018.

5.7 Trong quá trình thảo luận, các quan điểm sau đây đã được thể hiện:

.1 vấn đề quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải là một vấn đề cấp bách;

.2 các rủi ro an ninh mạng có thể được giải quyết thông qua hệ thống quản lý an toàn và Bộ luật ISM;

.3 các rủi ro an ninh mạng có thể được giải quyết như một phần của các điều khoản của Bộ luật ISPS;

.4 một giải pháp MSC, như đề xuất trong tài liệu MSC 98/5/2, sẽ cung cấp hướng dẫn rõ ràng cho các chủ tàu, người vận hành và các bên liên quan khác để thực hiện quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải;

.5 việc thông qua nghị quyết MSC để giới thiệu việc sử dụng các hướng dẫn không bắt buộc như là một phần của các hệ thống quản lý an toàn có thể trái với nguyên tắc của Bộ luật ISM và giải pháp thay thế là sửa đổi MSC.1/Circ.1371 trong *Danh mục Bộ luật, khuyến nghị, hướng dẫn và các văn kiện không bắt buộc về an toàn và bảo mật khác*, như được đề cập trong đoạn 1.2.3.2 của Bộ luật, cũng phải xem xét các hướng dẫn về quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải;

.6 rủi ro an ninh mạng chỉ là một ví dụ về mối đe dọa đối với các hoạt động an toàn của tàu và do đó đã được đề cập trong Bộ luật ISM; các mối đe dọa cụ thể đối với các hoạt động an toàn chưa được xác định trong Bộ luật ISM, tuy nhiên trách nhiệm của công ty là đánh giá những điều đó, và do đó không cần phải phân biệt rủi ro an ninh mạng;

.7 dự thảo nghị quyết được đề xuất tập trung vào việc giảm thiểu rủi ro hoạt động; tuy nhiên, cần phải giải quyết vấn đề này một cách toàn diện để kết hợp an ninh mạng vào thiết kế và xây dựng thiết bị và đóng tàu và xem xét các vấn đề về hoạt động;

.8 cần có một dòng thời gian thực tế hơn để thực hiện an ninh mạng như là một phần của các hệ thống quản lý an toàn để xây dựng năng lực và hiểu biết về các vấn đề an ninh mạng trên tàu và trên bờ, bao gồm cả kiểm toán viên trong tương lai và kiểm soát viên;

.9 nên tiếp tục xem xét để bảo vệ tính bí mật của thông tin, đặc biệt là thông tin liên quan đến an ninh mạng trong các cuộc kiểm tra của Quốc gia quản lý cảng; và

.10 trong bối cảnh đánh giá sự phù hợp của việc giảm thiểu rủi ro an ninh mạng trên tàu, cần phải áp dụng thống nhất các biện pháp của Quốc gia quản lý cảng.

5.8 Sau khi xem xét các quan điểm trên, Ủy ban đồng ý chuyển văn bản MSC 98/5/2 cho Nhóm Công tác An ninh Hàng hải để được xem xét và tư vấn thêm về biện pháp tốt nhất.

5.9 Ủy ban ghi nhận rằng Singapore, BIMCO và ICS đã phát triển áp phích quản lý rủi ro anh ninh mạng để phân phối cho tàu nhằm nâng cao nhận thức của cho thủy thủ đoàn về các vấn đề an ninh mạng và hướng dẫn ngành an ninh mạng phiên bản 2.0 sẽ sớm được công bố và sẽ được báo cáo cho Tổ chức.

5.10 Ủy ban cũng ghi nhận rằng ISO đã bắt đầu công việc của mình về Đánh giá an toàn rủi ro an ninh mạng bằng cách tập trung vào an ninh mạng trên tàu.

5.11 Ủy ban đánh giá cao các thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 98/INF.4 (Pháp), có chứa một phân tích về phương pháp nâng cao an ninh mạng trên tàu.

**Xem xét lại các mô hình IMO liên quan đến an ninh hàng hải thuộc trách nhiệm của Ủy ban**

5.12 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/5/1 (Ban thư ký) cung cấp thông tin về các mô hình mô hình an toàn hàng hải dưới sự quản lý của Ủy ban và các tài liệu đào tạo có liên quan do Tổ chức xây dựng để hỗ trợ các Chính phủ ký kết SOLAS trong việc thực hiện các biện pháp an ninh hàng hải.

5.13 Ủy ban cũng xem xét tài liệu MSC 98/5/3 (Cộng hòa Hồi giáo Iran), bình luận về tài liệu MSC 98/5/1 (Ban Thư ký), hỗ trợ xem xét các mô hình mô hình an toàn hàng hải để mô tả các mối đe dọa an ninh mới, như khủng bố sinh học, an ninh mạng và các khía cạnh an ninh chuỗi cung ứng toàn cầu.

5.14 Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng MSC-MEPC.2/Circ.15 về *Hướng dẫn sửa đổi cho việc xây dựng, rà soát và xác minh các khóa học mô hình được cung cấp*, trong phần 6, các thủ tục liên quan để cập nhật các khóa học mô hình.

5.15 Sau khi ghi nhận hỗ trợ cho việc rà soát và chỉnh sửa các khóa học mô hình an toàn, như đề xuất trong tài liệu MSC 98/5/1, Ủy ban đã đồng ý chỉ đạo Nhóm Công tác An ninh Hàng hải xây dựng điều khoản tham chiếu để sửa đổi mô hình khóa học 3.24 về Đào tạo nâng cao nhận thức về an ninh cho nhân viên cảng các Nhiệm vụ An ninh được Chỉ định, có tính đến tài liệu MSC 98/5/3, để phê duyệt, và giới thiệu một điều phối viên của nhóm đánh giá để Ủy ban xem xét bổ nhiệm.

5.16 Ủy ban cũng chỉ đạo Nhóm công tác xây dựng một bản chỉnh sửa cho mục 16.5 của khóa học mô hình 3.21 về Cán bộ An ninh Cảng để Ủy ban phê duyệt.

5.17 Ủy ban đánh giá cao lời đề nghị của phái đoàn Cộng hòa Hồi giáo Iran tình nguyện làm đơn vị xây dựng khóa học để sửa đổi mô hình khóa học 3.24.

5.18 Sau khi xem xét các vấn đề trên, Ủy ban đã mời các bên quan tâm gửi ý kiến ​​về các mô hình 3.20, 3.23 và 3.25 cho Ban thư ký (marsec@imo.org), nêu rõ lĩnh vực cần cập nhật hoặc sửa đổi.

**Thông báo thông tin qua Mô đun An ninh Hàng hải GISIS**

5.19 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 sau khi xem xét tài liệu MSC 97/4/1 đã yêu cầu Ban Thư ký xây dựng và triển khai cơ chế chuyển dữ liệu cho mô đun An ninh Hàng hải của Hệ thống Thông tin hàng hải tích hợp Toàn cầu (GISIS) và trình lên Ủy ban các thủ tục phải tuân thủ hoặc các điều kiện liên quan đến việc sử dụng cơ chế như vậy để phê duyệt., trước khi cơ chế được đưa ra sử dụng.

5.20 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/5 (Ban Thư ký), cung cấp bản thảo hướng dẫn chuyển dữ liệu điện tử sang mô đun An ninh Hàng hải của GISIS, bao gồm danh mục các chức năng được thực hiện như là một phần của cơ chế trao đổi dữ liệu và các điều kiện sử dụng cho trao đổi dữ liệu cần được giám sát bởi các Chính phủ ký kết SOLAS mong muốn thực hiện cơ chế đ.

5.21 Sau khi xem xét, Ủy ban đã:

.1 xác nhận dự thảo hướng dẫn cho việc truyền tải điện tử thông tin vào mô đun An ninh Hàng hải của GISIS, như được nêu trong phụ lục của tài liệu MSC 98/5;

.2 cho phép Ban thư ký tiếp tục xây dựng bản dự thảo hướng dẫn dựa trên việc thực hiện và thử nghiệm kỹ thuật được tiến hành với ít nhất một quốc gia thành viên quan tâm;

.3 mời các nước thành viên quan tâm mong muốn hỗ trợ việc thực hiện và thử nghiệm kỹ thuật hãy liên hệ với Ban Thư ký (marsec@imo.org);

.4 yêu cầu Ban Thư ký trình bản hướng dẫn chính thức phiên họp tiếp theo của Ủy ban, để được phê duyệt chính thức; và

.5 ghi nhận rằng các giao thức và định dạng dữ liệu sẽ được Ban Thư ký hoàn tất sẽ trở thành định dạng duy nhất mà tất cả các đối tác trao đổi dữ liệu cần thông qua để chuyển dữ liệu vào mô-đun An ninh Hàng hải của GISIS.

**Thành lập Nhóm Công tác**

5.22 Sau khi xem xét các vấn đề trên,có tính đến các nhận xét và quyết định đưa ra toàn thể, Ủy ban thành lập Nhóm Công tác về An ninh Hàng hải và chỉ đạo nhóm này thực hiện những công việc sau:

.1 xem xét tài liệu MSC 98/5/2 và đề xuất phương pháp tiếp cận;

.2 xây dựng các điều khoản tham chiếu cho việc sửa đổi mô hình khóa học 3.24 về Đào tạo nâng cao nhận thức an ninh cho nhân viên Cảng với Các nhiệm vụ an ninh đã chỉ định, sử dụng mẫu được cung cấp trong phụ lục 2 của MSC-MEPC.2/Circ.15 và có xét đến tài liệu MSC 98/5/3, để Ủy ban phê duyệt, và giới thiệu một điều phối viên của nhóm đánh giá để Ủy ban bổ nhiệm; và

.3 xây dựng các mục điều chỉnh cho mục 16.5 của mô hình khóa học 3.21 về Cán bộ An ninh Cảng để Ủy ban phê duyệt.

**Báo cáo của Nhóm công tác**

5.23 Sau khi xem xét báo cáo của Nhóm Công tác về An ninh Hàng hải (MSC 98/WP.9), Ủy ban đã phê duyệt và thực hiện các hoạt động sau đây.

**Quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải**

5.24 Ủy ban đồng ý rằng nhu cầu cấp thiết là phải nâng cao nhận thức về các mối đe dọa rủi ro an ninh mạng và các lỗ hổng bảo mật để hỗ trợ vận chuyển an ninh và an toàn, hoạt động linh hoạt đối với rủi ro an ninh mạng và một phần quan trọng để đạt được mục tiêu này là xem xét rủi ro an ninh mạng là một phần của các hệ thống quản lý an toàn hiện có.

5.25 Ủy ban ghi nhận các thảo luận của Nhóm công tác về mối quan hệ giữa các khuyến nghị trong MSC-FAL.1/Circ.3 về Hướng dẫn về quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải và các yêu cầu hiện tại của Bộ luật ISM cũng như nhu cầu cần có kế hoạch thực hiện thực tế và đơn giản.

5.26 Ủy ban đã xem xét dự thảo Nghị quyết MSC về quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải trong các hệ thống quản lý an toàn do Nhóm làm việc chuẩn bị, và sau một số cuộc thảo luận, đã thông qua nghị quyết MSC.428 (98) về *Quản lý rủi ro trên mạng hàng hải trong các hệ thống quản lý an toàn,* phụ lục 10, với một sửa đổi nhỏ đối với đoạn 2. Trong phần này, Ủy ban đã đồng ý rằng đoạn 2 và nghị quyết chỉ mang tính chất đề xuất.

5.27 Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng đồng ý cập nhật MSC.1/Circ.1371/Add.2 về *Danh mục các bộ quy tắc, khuyến nghị, hướng dẫn và các văn kiện bắt buộc khác liên quan đến an toàn và an ninh*, như được đề cập trong đoạn 1.2. 3.2 của Bộ luật ISM, để bao gồm một tham chiếu đến MSC-FAL.1/Circ.3 về *Hướng dẫn về quản lý rủi ro an ninh mạng hàng hải. Theo đó, Ủy ban, có xét đến quyết định của MSC 93* (MSC 93/22, đoạn 17.11.1), đã chỉ đạo Ban Thư ký cập nhật mô-đun "Các văn kiện không bắt buộc" của GISIS cho phù hợp.

***Xem xét các mô hình khóa học IMO***

5.28 Ủy ban đã xác nhận dự thảo sửa đổi khóa học mô hình 3.21 về Cán bộ an ninh cơ sở cảng, như được nêu trong phụ lục 2 để làm tài liệu MSC 98/WP.9 và chỉ đạo Ban Thư ký ban hành bản sửa đổi cho khóa học mô hình càng sớm càng tốt.

5.29 Ủy ban đã chấp thuận các điều khoản tham chiếu để xem xét mô hình khóa học 3.24 về Đào tạo nâng cao nhận thức an ninh cho nhân viên cơ sở cảng với các Nhiệm vụ An ninh được Chỉ định, như được nêu trong phụ lục 3 để xác định MSC 98/WP.9, nhằm mục đích xác nhận bởi MSC 99.

5.30 Ủy ban đồng ý với khuyến nghị của Nhóm công tác về việc bổ nhiệm Cộng hòa Hồi giáo Iran làm đơn vị xây dựng khóa học cho việc sửa đổi khóa học mô hình 3.24 và Malaysia làm điều phối viên nhóm đánh giá.

# 6 TIÊU CHUẨN ĐÓNG TÀU MỚI DỰA TRÊN MỤC ĐÍCH

**TỔNG QUÁT**

6.1 Ủy ban nhắc lại rằng:

.1 MSC 96, sau khi xem xét các báo cáo kiểm tra xác minh chính thức của GBS do 5 nhóm kiểm tra được thành lập cho mục đích này, đã xác nhận rằng thông tin được cung cấp bởi những bên đệ trình đã chứng minh rằng các quy tắc của họ tuân thủ Tiêu chuẩn GBS; đã đồng ý rằng sáu trường hợp không tuân thủ đã được xác định sẽ tiến hành sửa chữa (MSC 96/25, đoạn 5.8 và 5.9); và yêu cầu các tổ chức được công nhận tương ứng giải quyết các quan sát đã được xác định trong tương lai, có tính đến các khuyến nghị của các nhóm kiểm tra và các kế hoạch hành động khắc phục cùng với những nhận xét trong tài liệu MSC 96/5/9 (Hy Lạp ), và rằng họ đệ trình kết quả đánh giá của họ cho Ủy ban trong trong thời gian tới (MSC 96/25, đoạn 5.8.4);

.2 về các cơ chế tài chính cho việc duy trì các cuộc kiểm tra xác minh, MSC 97 đã ghi nhận các thông tin và số liệu sẵn có, cũng như quan điểm của kiểm tra viên sau khi kiểm tra xác minh ban đầu liên quan đến các vấn đề tài chính và đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình các đề xuất giải quyết các cơ chế tài chính phục vụ việc duy trì xác minh; và

.3 dựa trên kinh nghiệm thu được trong quá trình xác minh ban đầu và đã ghi nhận ý kiến ​​của các nhóm kiểm kiểm tra rằng có thể hoàn thiện hơn Hướng dẫn Xác minh GBS, MSC 96 đã quyết định rằng cần phải bắt đầu tiến hành sửa đổi Hướng dẫn tại MSC 97.

6.2 Về vấn đề này, Ủy ban ghi nhận rằng các sửa đổi đối với các phần A và B của Hướng dẫn Xác minh GBS phải được hoàn thành tại MSC 98 và MSC 100 tương ứng, phù hợp với thời gian biểu sửa đổi và lịch trình hoạt động để thực hiện việc xác minh GBS được MSC 96 phê duyệt (MSC 96/25/Add.1, Phụ lục 12).

6.3 Ủy ban cũng nhắc lại rằng MSC 96 đã có những tiến bộ trong việc xây dựng các dự thảo Hướng dẫn Tạm thời về việc xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận theo mức độ an toàn tiêu chuẩn dựa trên mục đích IMO và MSC 95, là một phần của kế hoạch làm việc trong việc xây dựng dự thảo Hướng dẫn tạm thời, đã đồng ý rằng MSC 98 cần xem xét kết quả đầu ra của phân ban SSE về việc xây dựng các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III và tiến độ thực hiện tại MSC 96 và MSC 97 và đưa ra quyết định về hướng đi tương lai của phương pháp tiếp cận theo mức độ an toàn (SLA) (MSC 95/22, đoạn 5.18.3), được xem xét cùng với việc xem xét báo cáo của SSE 4 (xem đoạn 12.7 đến 12.11, 12.15 và 12.16).

**BÁO CÁO KIỂM TRA XÁC MINH CÁC TRƯỜNG HỢP KHÔNG TUÂN THỦ CỦA GBS**

6.4 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/6/1 (Tổng thư ký), bao gồm báo cáo kiểm tra xác minh các trường hợp không tuân thủ GBS, được đệ trình bởi nhóm kiểm tra được thành lập để xác minh việc sửa chữa sáu trường hợp không tuân thủ được báo cáo bởi các nhóm kiểm tra tại cuộc kiểm tra xác minh ban đầu và nhấn mạnh rằng tất cả các trường hợp không tuân thủ đã được sửa chữa để đáp ứng yêu cầu của nhóm kiểm tra.

6.5 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã ghi nhận các tuyên bố của phái đoàn Hy Lạp và quan sát viên đến từ INTERCARGO, như được trình bày trong phụ lục 39, cũng như các quan điểm sau đây:

.1 báo cáo của Tổng Thư ký xác nhận rằng tất cả các trường hợp không tuân thủ đã được sửa chữa để đáp yêu cầu của nhóm kiểm tra;

.2 đề án xác minh của GBS đã chứng minh là có hiệu quả cao, triệt để và độc lập;

.3 các hành động xác minh bổ sung cần được xem xét sau khi các hành động khắc phục liên quan đến trường hợp không tuân thủ đã được hoàn thành và các quan sát đã được thực hiện;

.4 mọi hoạt động xác minh được thực hiện sau khi đã thực hiện quan sát sẽ không cho phép phân biệt sự khác nhau giữa các trường hợp không tuân thủ với hoạt động quan sát và tạo ra sự nhầm lẫn và không chắc chắn trong ngành vận tải biển; và

.5 không nên tiến hành các phương pháp hoặc quy trình không được nêu trong Hướng dẫn Xác minh GBS.

6.6 Sau cuộc thảo luận chuyên sâu, Ủy ban xác nhận rằng yêu cầu của MSC 96 về việc xác định các trường hợp không tuân thủ đã được thực hiện đầy đủ và toàn bộ quá trình kiểm tra xác minh ban đầu đã được hoàn thành thành công theo các đoạn từ 6 đến 18 của Nguyên tắc xác minh GBS. Về vấn đề này, Ủy ban đánh giá cao sự tham gia của tất cả các bên liên quan góp phần đưa việc kết luận đến với thành công.

6.7 Ngoài ra, Ủy ban ghi nhận các thông tin trong các tài liệu sau:

.1 MSC 98/INF.7 (IACS), cung cấp một kế hoạch hành động của IACS nhằm giải quyết "các quan điểm thiểu số khác" được đề cập trong văn bản MSC 96/5, trên cơ sở đó họ đưa ra "cơ hội để hoàn thiện" tài liệu MSC 96/5/9, phù hợp với hướng dẫn của MSC 96;

.2 MSC 98/INF.12 (IACS), cung cấp tình trạng của công việc được tiến hành để giải quyết các quan sát "chung" của IACS tính đến ngày 31 tháng 3 năm 2017; và

.3 MSC 98/INF.14 (Ban thư ký), cung cấp tình trạng của công việc được thực hiện để đáp ứng các quan sát trong 12 báo cáo kiểm tra riêng lẻ của RO thành viên IACS tính đến ngày 31 tháng 12 năm 2016, theo yêu cầu của IACS thay mặt cho thành viên RO.

6.8 Sau khi ghi nhận thông tin trong các tài liệu nói trên và tất cả các quan sát đã được giải quyết theo thời hạn đã được xác lập, Ủy ban yêu cầu IACS và các RO thành viên của mình cung cấp thêm các báo cáo cho Ủy ban hàng năm.

**CÔNG VIỆC TĂNG CƯỜNG LIÊN QUAN ĐẾN GBS VÀ GBS-SLA**

6.9 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/6 (Ban Thư ký), bao gồm một đề cương về công việc đang tiến hành về GBS và GBS-SLA, cụ thể là:

.1 việc hoàn thiện kiểm tra xác minh các trường hợp không tuân thủ theo hướng dẫn của MSC 96 là kết quả của kiểm tra xác minh ban đầu (xem đoạn 6.4);

.2 khuyến nghị rằng, trước khi thiết lập các cơ chế tài chính cần thiết cho việc duy trì hoạt động xác minh, cần có thêm nhiều kinh nghiệm liên quan đến khối lượng của các thay đổi về quy tắc, cũng có tính đến các công việc hiện tại đang được tiến hành đối với dự thảo sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS;

.3 công việc còn lại liên quan đến việc việc lập dự thảo sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS, cần tập trung vào những vấn đề chưa được giải quyết và các vấn đề chưa được Nhóm Công tác GBS xem xét; và

.4 thỏa thuận của MSC 95 rằng MSC 98 nên xem lại kết quả đầu ra của phân ban SSE về việc xây dựng các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III và tiến độ thực hiện tại MSC 96 và MSC 97 và đưa ra quyết định về phương hướng trong tương lai của SLA, cần được xem xét trong chương trình nghị sự 12.

6.10 Sau khi ghi nhận các thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 98/6, Ủy ban xác nhận rằng trước khi thiết lập các cơ chế tài chính cần thiết cho việc duy trì kiểm toán xác minh, ROđã có các quy tắc tuân theo mục đích và yêu cầu chức năng của *Tiêu chuẩn quốc tế về xây dựng tàu dựa trên mục đích dành cho Tàu chở hàng rời và Tàu chở dầu* (Nghị quyết MSC.287 (87)) được yêu cầu thông báo và cung cấp, ít nhất mỗi năm, bất kỳ thay đổi quy tắc, bao gồm các sai sót, chỉnh sửa hay làm rõ, cho Tổng Thư ký và tất cả các Cơ quan công nhận, như được quy định trong đoạn 19 của Hướng dẫn Xác minh GBS.

6.11 Sau đó, Ủy ban đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình các đề xuất liên quan đến cơ chế tài chính cho việc duy trì sự xác minh khi thay đổi quy tắc, bao gồm số lượng các quy tắc sửa đổi hoặc thay đổi các quy tắc, và tần số duy trì kiểm tra xác minh đã được Ủy ban quyết định.

**SỬA ĐỔI HƯỚNG DẪN XÁC MINH GBS**

**Duy trì xác minh**

6.12 Ủy ban đã xem xét các tài liệu sau:

.1 MSC 98/6/2 (Đức), đưa ra quan điểm rằng:

.1 Dochưa có kinh nghiệm trong việc áp dụng hoạt động duy trì hệ thống xác minh hiện tại của Hướng dẫn Xác minh GBS nên không nên thay thế hệ thống này, dựa trên sự thay đổi về quy tắc, với một hệ thống định kỳ dựa trên lịch trình thời gian; và

.2 điều quan trọng là các thỏa thuận tài chính phản ánh việc duy trì thủ tục xác minh và họ có thể chi trả các chi phí phát sinh từ hệ thống đã được chấp thuận;

.2 MSC 98/6/3 (Argentina), đề xuất thay đổi việc duy trì thủ tục xác minh hiện tại của Hướng dẫn Xác minh GBS được kích hoạt bởi thay đổi quy tắc đối với hệ thống kiểm tra định kỳ, dựa trên sự hiểu biết rằng tuân thủ GBS xuất hiện từ kiểm tra ban đầu đã được hạn chế chỉ đối với mẫu được thực hiện và việc kiểm tra nhằm xác minh các quá trình đang diễn ra một cách tự nhiên;

.3 MSC 98/6/7 (Nhật Bản), cung cấp ý kiến ​​về tài liệu MSC 98/6/3, đặc biệt ủng hộ các thủ tục kiểm tra xác minh hiện tại, nhằm xác minh sự tuân thủ của các quy tắc của bên đệ trình trên cơ sở tự đánh giá được tiến hành bởi họ theo từng tiêu chí đánh giá quy định tại phần B của Hướng dẫn Xác minh GBS và phản đối việc đưa ra phương pháp kiểm tra định kỳ, như đề xuất trong văn bản MSC 98/6/3; và

.4 MSC 98/6/8 (IACS), cung cấp ý kiến ​​về khái niệm "xác minh định kỳ", như đã thảo luận trong tài liệu MSC 98/6/3, có xét đến việc xác minh (Hướng dẫn Xác minh GBS, đoạn 4.13) có nghĩa là Bộ luật/ gói tài liệu đã được so sánh với Các tiêu chuẩn và đã được xác nhận là tuân theo các với các mục tiêu và yêu cầu chức năng được nêu trong các Tiêu chuẩn (Nghị quyết MSC.287 (87)); cũng như nhấn mạnh rằng "nhu cầu sửa đổi quy trình duy trì thủ tục xác minh hiện tại" dựa trên giả định rằng hệ thống hiện tại "bỏ qua thực tế là việc kiểm tra nhằm xác minh các quá trình đang diễn ra tự nhiên " là không hợp lý, như việc thực hiện các quy tắc nằm trong Hệ thống chất lượng của RO, phải tuân theo Bộ quy tắc RO chứ không phải tuân theo hướng dẫn xác minh GBS.

6.13 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 liên quan đến đề xuất hệ thống kiểm tra định kỳ, cần phải thừa nhận rằng đề án xác minh GBS là duy nhất và khác với các chế độ kiểm tra khác, và do đó kế hoạch kiểm tra định kỳ của GBS là không cần thiết;

.2 ghi nhận rằng chưa có kinh nghiệm hiện tại trong việc tiến hành duy trì kiểm tra xác minh và đang chuẩn bị sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS, bao gồm việc xem xét tần suất duy trì kiểm tra xác minh, không cần sửa đổi đề án kiểm tra định kỳ GBS hiện tại;

.3 khái niệm kiểm tra định kỳ có thể dẫn đến việc kiểm tra toàn bộ các Bộ luật ngay cả khi không có thay đổi đáng kể nào và do đó nếu thực hiện mô hình này sẽ làm gánh nặng tăng lên đáng kể và có thể đòi hỏi thêm nguồn lực;

.4 phạm vi duy trì hoạt động xác minh không nên bỏ qua các thay đổi về luật lệ có liên quan, do đó phải cân nhắc kỹ lưỡng tỷ lệ phần trăm và lựa chọn các thay đổi về quy tắc;

.5 mô hình kiểm toán định kỳ không nên đóng vai trò bổ sung cho việc duy trì xác minh, mà nên có vai trò thay thế; và

.6 lưu ý đến các nguyên tắc được nhấn mạnh trong tài liệu MSC 98/6/3, kế hoạch xác minh GBS cần có các mô hình được cải tiến liên tục, cũng như cho phép giám sát mức độ an toàn đạt được của hệ thống.

6.14 Sau khi xem xét các quan điểm trên, Ủy ban xác nhận rằng việc duy trì mô hình xác minh hiện tại không cần phải được điều chỉnh vì nó đã phù hợp với các nguyên tắc cơ bản của kiểm tra xác minh GBS.

**CÁC THAY ĐỔI ĐƯỢC ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI PHẦN A VÀ B CỦA HƯỚNG DẪN XÁC MINH GBS**

6.15 Ủy ban đã xem xét các tài liệu sau:

.1 MSC 98/6/4 (IACS), cung cấp việc theo dõi các tài liệu do IACS đệ trình tới MSC 97 (MSC 97/5/2 và MSC 97/5/4) về dự thảo sửa đổi phần A của Hướng dẫn xác minh GBS (Nghị quyết MSC.296 (87)) và, dựa trên kinh nghiệm của IACS về quá trình kiểm tra cho đến nay, đề xuất sửa đổi thêm các phần A và B và phụ lục của Hướng dẫn, cụ thể:

.1 việc đưa ra khái niệm "Hành động cải tiến" mới để phân biệt các hành động được thực hiện để giải quyết những quan sát từ các trường hợp không tuân thủ (hành động khắc phục);

.2 bổ sung thủ tục có liên quan để giải quyết các "Các quan sát tiếp theo";

.3 sử dụng từ ngữ "đã được phê duyệt" thay vì "đã được định chuẩn", trong văn bản "Yêu cầu về thông tin và tài liệu" và phần "Các tiêu chí đánh giá"; và

.4 Việc xóa "Tiêu chuẩn đánh giá" (đoạn 9.3.6 và 14.3.1) đã nêu rõ ràng các yêu cầu của IMO, vì đoạn 12 của Phần A cho phép Bên đệ trình không nhắc lại những vấn đề đã được các văn kiện bắt buộc của IMO đưa ra; và

.2 MSC 98/6/6 (Nhật Bản), đề xuất sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS có ý định đảm bảo rằng kết quả kiểm tra xác minh mang lại "mức độ an toàn cần thiết và đầy đủ", cũng như "sự cân bằng giữa an toàn và tác động xấu đến môi trường ".

6.16 Sau một số cuộc thảo luận, và ghi nhận rằng đề xuất trong tài liệu MSC 98/6/6 có thể dẫn đến việc mở rộng phạm vi tiêu chí đánh giá, dẫn đến các khác biệt về tiêu chuẩn được sử dụng bởi các nhóm kiểm tra, Ủy ban đồng ý chuyển tài liệu MSC 98/6/4 cho Nhóm làm việc GBS để xem xét chi tiết trong bối cảnh sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS.

**THÀNH LẬP CỦA NHÓM CÔNG TÁC VỀ TIÊU CHUẨN DỰA TRÊN MỤC ĐÍCH**

6.17 Sau đó, Ủy ban thành lập Nhóm công tác về Các tiêu chuẩn dựa trên Mục đích và chỉ đạo nhóm này thực hiện những công việc sau (xem đoạn 12.11), có tính đến ý kiến ​​đóng góp và quyết định đưa ra toàn thể:

.1 hoàn thiện dự thảo sửa đổi cho phần A của Hướng dẫn Xác minh GBS (Nghị quyết MSC.296 (87)) và phụ lục, dựa trên tài liệu MSC 97/WP.8 và có xét đến tài liệu tài liệu MSC 97/5/1, MSC 97/5/2, MSC 97/5/3, MSC 97/5/4, MSC 97/5/6 và MSC 98/6/4;

.2 lập dự thảo sửa đổi đối với phần B của Hướng dẫn xác minh GBS có xét đến tài liệu MSC 97/5/1 và MSC 98/6/4; và

.3 cập nhật thời gian biểu và lịch trình hoạt động đã điều chỉnh để thực hiện đề án xác minh GBS, dựa trên phụ lục 2 để làm tài liệu MSC 97/WP.8, có tính đến tiến triển của việc sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS.

**BÁO CÁO CỦA NHÓM CÔNG TÁC GBS**

6.18 Sau khi xem xét báo cáo của Nhóm công tác GBS (MSC 98/WP.7) về chương trình này, Ủy ban đã thực hiện các hoạt động sau đây.

**Dự thảo sửa đổi Hướng dẫn Xác minh GBS**

***Sửa đổi định nghĩa***

6.19 Ủy ban đã tán thành các hoạt động của Nhóm liên quan đến dự thảo các định nghĩa, cụ thể:

.1 có tính đến các quyết định đã được đưa ra bởi Ủy ban (xem đoạn 6.14) rằng định nghĩa được cho từ ngữ "kiểm tra tiếp theo" sẽ không được sử dụng vì không còn cần thiết nữa do liên kết với khái niệm "xác minh định kỳ"; và

.2 đưa ra một định nghĩa cho từ ngữ "hành động cải tiến", có xét đến bản chất khác biệt của các trường hợp không tuân thủ và quan sát thực tế, và kết quả là,cần phải phân biệt các hành động trong từng trường hợp.

***Phần A - Quá trình xác minh***

6.20 Ủy ban nghi nhận rằng dự thảo sửa đổi cho phần A được lập bởi nhóm trong phiên này nhằm mục đích:

.1 sắp xếp hợp lý quá trình xác minh;

.2 điều chỉnh theo thực tế kiểm tra xác minh, dựa trên kinh nghiệm đã đạt được cho đến nay; và

.3 khắc phục các khoảng trống thủ tục đã được xác định trong Hướng dẫn hiện hành.

6.21 Cũng đã ghi nhận quan điểm của Nhóm rằng việc sửa đổi phần A của Hướng dẫn Xác minh GBS đã được hoàn thành, Ủy ban đã thông qua dự thảo sửa đổi cho phần A, như được nêu trong Phụ lục 1 của tài liệu MSC 98/WP.7, dựa trên cơ sở xem xét biên tập, những thay đổi dẫn đến việc sửa đổi phần B và những thay đổi có thể xuất phát từ việc xem xét các tài liệu tại một phiên họp tương lai liên quan đến việc duy trì các phương pháp xác minh khác với những phương pháp đã được đưa vào dự thảo phần A, trình bày trong các đoạn từ 7 đến 15 và 19 đến 22 của tài liệu MSC 98/WP.7.

6.22 Về vấn đề này, có tính đến sự xem xét sâu sắc của Nhóm về các cách tiếp cận khác nhau đối với vấn đề tần suất duy trì kiểm tra xác minh, Ủy ban ghi nhận rằng:

.1 Nhóm đã phản ánh một chu kỳ ba năm để duy trì việc xác minh trong dự thảo phần A; và

.2 Các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế có thể đệ trình lên Ủy ban các phương pháp khác để duy trì hoạt động kiểm tra trước khi thông qua bản dự thảo Các hướng dẫn sửa đổi, dự kiến ​​được lên lịch tại MSC 100.

6.23 Trong bối cảnh này, Ủy ban ghi nhận những mối quan ngại của phái đoàn Argentina, và được Tây Ban Nha ủng hộ, về các hệ quả pháp lý có thể xảy ra từ một chu kỳ ba năm duy trì xác minh cho cả Cơ quan quản lý và Tổ chức, thực tế là các quy tắc có thể được coi là phù hợp với các Tiêu chuẩn ngay cả khi đã có nhiều thay đổi đã được thông báo trong chu kỳ ba năm đó.

***Phần B - Yêu cầu về thông tin/tài liệu và các tiêu chí đánh giá***

6.24 Ủy ban ghi nhận rằng các dự thảo sửa đổi do Tập đoàn đưa ra trong phần B nhằm mục đích cung cấp tính linh hoạt hơn trong quá trình chứng minh tính phù hợp của các phương pháp, thủ tục hoặc yêu cầu và để điều chỉnh với các điều khoản trong phần B với các định nghĩa đã được nhất trí.

6.25 Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng ghi nhận những tiến bộ của Nhóm về việc lập dự thảo sửa đổi phần B của Hướng dẫn Xác minh GBS, cụ thể là:

.1 lưu ý sự quan sát của kiểm tra viên theo sau kiểm tra xác minh ban đầu rằng một yêu cầu về thông tin và tài liệu không phải lúc nào cũng tương ứng với tiêu chí đánh giá hoặc ngược lại, Nhóm đồng ý đưa ra một điều khoản nhằm đáp ứng các quan sát nói trên;

.2 nhấn mạnh rằng việc sử dụng từ ngữ "quy tắc" và "các quy tắc" là không giống nhau trong bối cảnh các tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu của IMO so với bối cảnh của IACS và các thành viên, Nhóm cần phải cân nhắc cẩn thận tại một phiên họp tương lai với định nghĩa tương ứng trong phần A và các tham chiếu đến "quy tắc" và "các quy tắc” được đặt ra trong Hướng dẫn;

.3 những thay đổi liên quan đến các từ ngữ "đã được phê duyệt" và "đã được định chuẩn" trong "yêu cầu về thông tin và tài liệu" và "các tiêu chí đánh giá", nhằm mục đích điều chỉnh các định nghĩa tương ứng trong phần A; và

.4 phù hợp với đoạn 12 của phần A, việc xóa các tiêu chí đánh giá yêu cầu các quy tắc này, không phải là một phần của các quy tắc đã đệ trình, nhằm giải quyết các yêu cầu chức năng được yêu cầu theo yêu cầu của IMO.

6.26 Sau khi xem xét các vấn đề trên, Ủy ban đã tán thành quan điểm của Nhóm cho rằng các công việc còn lại liên quan đến việc sửa đổi phần B của Hướng dẫn Xác minh GBS cần tập trung vào các vấn đề chưa được giải quyết cũng như các đề xuất mới cho MSC 99, dựa trên báo cáo của Nhóm.

**Thời gian biểu và lịch trình hoạt động đã điều chỉnh cho việc thực hiện kế hoạch xác minh GBS**

6.27 Sau khi ghi nhận thời gian biểu của quy trình thay đổi thay đổi quy tắc IACS và các quy tắc GBS và sự cần thiết phải bảo toàn sự hiểu biết của nHÓM rằng, theo Hướng dẫn hiện HÀNH, việc duy trì kiểm tra xác minh phải được tiến hành hàng năm, Ủy ban đã thông qua thời gian biểu và lịch trình hoạt động đã điều chỉnh cho việc thực hiện đề án xác minh GBS, như được nêu trong phụ lục 2 của tài liệu MSC 98/WP.7.

6.28 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã thông qua khuyến nghị của Nhóm rằng việc duy trì bản báo cáo xác minh phải được nộp cho MSC 100 vào cuối tháng 10 năm 2018.

# 7 VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ CONTAINER

**Báo cáo phiên họp thứ ba của phân ban**

7.1 Sau khi nhắc lại rằng MSC 97 đã có hành động đối với các vấn đề cấp bách phát sinh từ CCC 3 (MSC 97/22, mục 10), Ủy ban đã thông qua báo cáo của kỳ họp thứ ba của phân ban về vận chuyển hàng hoá và Container (CCC) (CCC 3/15) và thực hiện các hoạt động được nêu trong đoạn 7.2 đến 7.4 bên dưới.

***Dự thảo sửa đổi (39-18) đối với Bộ luật IMDG và hướng dẫn cho Nhóm E & T***

7.2 Ủy ban ghi nhận rằng phân ban đã ủy quyền cho E & T 27 (ngày 8 đến 12 tháng 5 năm 2017) để lập dự thảo sửa đổi (39-18) cho Bộ luật IMDG để trình lên CCC 4.

***Cuộc họp đầu tiên của Nhóm E & T vào năm 2018***

7.3 Ủy ban đã thông qua việc tổ chức cuộc họp thứ 25 của Nhóm E & T vào nửa đầu năm 2018 để chuẩn bị dự thảo sửa đổi (05-19) cho Bộ luật IMSBC (xem đoạn 20.53).

***Dự thảo sửa đổi (04-17) của Bộ luật IMSBC và các thông tư liên quan***

7.4 Ủy ban nhắc lại rằng các dự thảo sửa đổi (04-17) của Bộ luật IMSBC (MSC 98/3/Add.1, phụ lục 1) và các sửa đổi bổ sung cho *Danh mục các hàng rời dạng rắn được miễn trừ hệ thống chữa cháy bằng khí cố định hoặc trường hợp hệ thống chữa cháy bằng khí cố định không hiệu quả* (MSC.1/Circ.1395/Rev.2) (MSC 98/3/1, phụ lục 3), được hoàn thiện bởi E & T 26 trực tiếp sau khi CCC 3, cũng như các dự thảo sửa đổi Bộ luật IMSBC liên quan đến các độ ẩm và các chất có hại cho môi trường biển (HME) (MSC 98/3/Add.1, phụ lục 2), được MSC 97 chấp thuận, đã được xem xét dưới chương trình nghị sự 3 (xem đoạn 3.72 đến 3.78).

# 8 PHÒNG NGỪA VÀ ỨNG PHÓ Ô NHIỄM

**Báo cáo của kỳ họp thứ tư của Phân ban**

8.1 Ủy ban đã xem xét hành động được yêu cầu trong đoạn 2 của tài liệu MSC 98/8 và thực hiện các hoạt động được nêu trong các đoạn 8.2 và 8.3 bên dưới.

***Dự thảo sửa đổi Bộ luật IBC***

8.2 Theo MEPC 71, Ủy ban đã chấp thuận dự thảo đã điều chỉnh đối với chương 21 của Bộ luật IBC (PPR 4/21, phụ lục 1), đang chờ hoàn tất việc sửa đổi các chương 17 và 18 của Bộ luật, để lưu hành cả ba chương sửa đổi và nhằm mục đích thông qua.

***Bộ luật hóa chất OSV***

8.3 Ủy ban đã xem xét bản dự thảo Nghị quyết của Hội đồng về Bộ luật Vận chuyển và Xử lý Chất lỏng nguy hiểm và độc hại ở dạng hàng rời trên tàu viễn dương (Bộ luật hóa chất OSV) (PPR 4/21/Add.1, Phụ lục 3).

8.4 Trong bối cảnh này, sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đã đồng ý sửa đổi các điểm 1.2.21, 2.1.5, 2.7.4, 2.7.6 và 3.1.1 của Dự thảo Luật Hoá chất OSV:

.1 trong đoạn 1.2.21, những từ "trên boong chính" được thay bằng những từ "trên boong chính, trừ các khoang ống vận chuyển hàng hóa";

.2 trong đoạn 2.1.5, các từ "trong chương này, ngoài các yêu cầu SOLAS áp dụng" sẽ bị xóa và ở cuối đoạn văn "các phần B, B-1, B-2 và B-4 của SOLAS chương II-1 sẽ áp dụng cho các tàu tuân theo Bộ luật này, ngoại trừ các quy định SOLAS II-1/6 đến II-1/7-3 không được áp dụng, trừ khi được quy định rõ ràng khác ";

.3 trong các đoạn 2.7.4 và 2.7.6, các từ "và tuân theo phần B của SOLAS chương II-1" được thay bằng các từ "và cũng phải tuân theo các quy định SOLAS II-1/6 đến II-1/7.3 "; và

.4 trong đoạn 3.1.1, từ "không gian máy móc loại A như đã được định nghĩa trong SOLAS chương II-1" được thay bằng từ "không gian máy móc như định nghĩa trong 1.2.28 và 1.2.29".

8.5 Sau đó, Ủy ban đã thông qua bản dự thảo Nghị quyết của Hội đồng về Bộ luật Vận chuyển và Xử lý các Chất lỏng nguy hiểm và độc hai trên tàu viễn dương (Bộ luật hóa chất OSV), như được nêu trong phụ lục 11, bao gồm các sửa đổi được liệt kê trong đoạn 8.4 ở trên, tùy thuộc vào sự đồng ý của MEPC 71, để nộp cho A30, nhằm mục đích thông qua.

# 9 YẾU TỐ CON NGƯỜI, ĐÀO TẠO VÀ THAY CA

**Báo cáo phiên họp thứ tư của Phân ban**

**Tổng quát**

9.1 Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ tư của Phân ban về Nhân tố con người, Đào tạo và Giám sát (HTW 4/16 và MSC 98/9) và đã thực hiện các hoạt động sau đây.

**Hướng dẫn về Bộ luật STCW, mục B-I/2**

9.2 Ủy ban đồng ý đổi tên kết quả đầu ra "Hướng dẫn thực hiện các sửa đổi Manila năm 2010" dưới dạng "Hướng dẫn về Bộ luật STCW, mục B-I/2" và kéo dài năm hoàn thành mục tiêu của kết quả đầu ra tới năm 2018.

**Môđun GISIS mới liên quan đến các yêu cầu về báo cáo và thông báo thông tin**

9.3 Ủy ban đã phê duyệt khuôn khổ cho môđun GISIS mới liên quan đến các yêu cầu về báo cáo và thông báo thông tin theo các Điều IV, VIII, IX của Công ước STCW năm 1978, như đã sửa đổi và chỉ đạo Ban Thư ký xây dựng mô-đun GISIS mới này.

**Hướng dẫn Tạm thời cho các bên, các cơ quan quản lý nhà nước, các cơ quan nhà nước quản lý cảng, các tổ chức được công nhận và các bên liên quan khác theo yêu cầu của Công ước STCW 1978,**

9.4 Ủy ban đã thông qua quyết định mà phân ban đã thông qua STCW.7/Circ.24 về *Hướng dẫn Tạm thời cho các bên, các cơ quan quản lý, các cơ quan nhà nước quản lý cảng, các tổ chức được công nhận và các bên liên quan khác về các yêu cầu theo Công ước STCW, 1978, đã được sửa đổi.*

**Hướng dẫn dành cho cán bộ quốc gia quản lý cảng về các vấn đề liên quan đến giấy chứng nhận năng lực**

9.5 Ủy ban đã thu hồi MSC/Circ.1030 và MSC/Circ.1032 và chỉ đạo Ban Thư ký phát hành lại STCW.7/Circ.24 như STCW.7/Circ.24/Rev.1, xóa "Tạm thời" khỏi tên của Thông tư.

**Thủ tục của quốc gia quản lý cảng, năm 2011 (Nghị quyết A.1052 (27))**

9.6 Ủy ban đã đề cập đến dự thảo sửa đổi các *Thủ của Quốc gia quản lý cảng, năm 2011* (Nghị quyết A.1052 (27)), như nêu trong phụ lục 4 của tài liệu HTW 4/16, đến III 4 để xem xét khi đánh giá nghị quyết A. 1052 (27).

**Hướng dẫn ECDIS về thực hành tốt**

9.7 Ủy ban đã chấp thuận sửa đổi MSC.1/Circ.1503 về hướng dẫn *ECDIS về thực hành tốt,* và chỉ đạo Ban Thư ký ban hành dưới dạng MSC.1/Circ.1503/Rev.1.

**Sửa đổi hướng dẫn về sự mỏi**

9.8 Ủy ban đã gia hạn năm hoàn thành mục tiêu của kết quả đầu ra về "Sửa đổi các hướng dẫn về sự mỏi" đến năm 2018.

9.9 Ủy ban đã xem xét liệu có nên dẫn chiếu Công ước Lao động Hàng hải năm 2006 trong phần *Hướng dẫn về sự mỏi* đã điều chỉnh nhằm cung cấp các tư vấn thích hợp cho Phân ban HTW để tạo điều kiện thuận lợi cho tiến độ sửa đổi các hướng dẫn nói trên.

9.10 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, các quan điểm sau đây đã được thể hiện:

.1 do Công ước lao động hàng hải (MLC) năm 2006 không phải là một văn kiện liên tịch giữa IMO chung và ILO, IMO không kiểm soát được nội dung văn kiện và các tiêu chuẩn trong đó đã được thống nhất bởi cơ chế ba bên;

.2 có sự nhất quán giữa các văn kiện của IMO và của ILO về vấn đề sự mỏi và MLC đã đưa ra các dẫn chiếu giữa những quyền hạn chung giữa IMO và ILO;

.3 một số tiêu chuẩn trong MLC đã được dẫn chiếu trong Hướng dẫn này đã sửa đổi;

.4 tiêu chuẩn ILO về điều kiện sống và làm việc của thuyền viên có liên quan đến vấn đề di cư và quản lý sự mỏi;

.5 các dẫn chiếu phải chính xác và không nên tách khỏi bối cảnh, và việc đưa chúng vào Hướng dẫn sẽ không có hiệu lực diễn giải cho MLC, đây là một văn kiện bắt buộc;

.6 các thực hành đã được thiết lập của Tổ chức không liên quan đến các văn kiện của các tổ chức khác mà IMO không kiểm soát được; và

.7 chỉ nên đưa ra các dẫn chiếu chung về MLC trong *Hướng dẫn sửa đổi về sự mỏi*.

9.11 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đã nhất trí rằng các dẫn chiếu chung của Công ước về lao động hàng hải (MLO) năm 2006 có thể được đưa ra trong bản Hướng dẫn đã điều chỉnh về sự mỏi và tránh đưa ra giải thích và hướng dẫn về các tiêu chuẩn của MLC được dẫn chiếu trong Hướng dẫn đã điều chỉnh.

**Hướng dẫn cho cán bộ quốc gia quản lý cảng về việc chứng nhận thuyền viên, giờ nghỉ ngơi và sắp xếp nhân sự**

9.12 Ủy ban đã thông qua bản dự thảo Hướng dẫn cho các cán bộ quốc gia quản lý cảng về chứng nhận thuyền viên, giờ nghỉ ngơi và sắp xếp nhân sự (HTW 4/16, Phụ lục 9) và dẫn chiếu Hướng dẫn đến phần III 4 để đưa vào các công việc đang tiến hành để sửa đổi nghị quyết A.1052 (27) về *Thủ tục quốc gia quản lý cảng, năm 2011.*

**Hướng dẫn về đào tạo người vận hành hệ thống định vị động (DP)**

9.13 Ủy ban chấp thuận các sửa đổi đối với *Hướng dẫn đào tạo người vận hành hệ thống định vị động (DP)*, được ban hành theo MSC.1/Circ.738/Rev.2.

**Sửa đổi đối với phần B của Bộ luật STCW**

9.14 Ủy ban đã chấp thuận STCW.6/Circ.13 về *Sửa đổi đối với phần B của quy tắc luật STCW*, liên quan đến phần B-V/f về hướng dẫn đào tạo người vận hành hệ thống định vị động (DP).

**Báo cáo tình hình giai đoạn hai năm của Phân ban cho giai đoạn 2 năm 2018-2019và chương trình nghị sự tạm thời cho HTW 5**

9.15 Ủy ban lưu ý rằng Báo cáo tình hình giai đoạn hai năm của Phân ban cho giai đoạn 2 năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời cho HTW 5 sẽ được xem xét trong chương trình nghị sự 20 (Chương trình Công việc).

**Báo cáo của Tổng thư ký theo quy định STCW I/7, khoản 2**

9.16 Ủy ban ghi nhận rằng rằng không có báo cáo nào theo quy định 1/7 của STCW, khoản 2 đã được trình lên phiên này.

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

9.17 Trong việc giới thiệu bản báo cáo của Tổng thư ký theo quy định của STCW I/8 (MSC 98/WP.3), Giám đốc Ban An toàn Hàng hải, thay mặt cho Tổng Thư ký, đã thông báo cho Ủy ban rằng, trong quá trình lập các báo cáo yêu cầu theo quy định của STCW I/8, đoạn 3, Tổng thư ký đã thu thập và xem xét quan điểm của những người có thẩm quyền được lựa chọn từ danh sách được lập theo đoạn 7 của phần AI/7 của Bộ luật STCW và lưu hành dưới dạng MSC.1 /Circ.797. Mỗi trong số bảy báo cáo, theo yêu cầu của MSC.1/Circ.1449, bao gồm:

.1 báo cáo của Tổng thư ký cho Ủy ban;

.2 mô tả các thủ tục theo sau; và

.3 một bản tóm tắt các kết luận đạt được dưới hình thức một bảng so sánh.

9.18 Sau đó Ủy ban đã được mời xem xét các báo cáo đính kèm tài liệu MSC 98/WP.3 để xác nhận rằng thông tin do các Bên STCW cung cấp theo quy định STCW I/8 đã xác nhận rằng đã đưa vào áp dụng với đầy đủ hiệu lực quy định của Công ước STCW.

9.19 Cũng như các báo cáo của Tổng thư ký đối với các phiên họp trước của Ủy ban, Ủy ban đồng ý xem xét tất cả các báo cáo để:

.1 Xem xét báo cáo thủ tục để xác định các mục cần làm rõ;

.2 xem xét các thông tin được trình bày dưới dạng bảng so sánh; và

.3 xác nhận rằng mỗi báo cáo phản ánh rằng các thủ tục đánh giá thông tin được cung cấp bởi các Bên liên quan đã được thực hiện đúng.

9.20 Ủy ban xác nhận rằng các thủ tục đánh giá thông tin được cung cấp đã được tuân thủ đúng với 7 bên STCW và yêu cầu Ban Thư ký ban hành thông tư cập nhật như MSC.1/Circ.1164/Rev.18.

9.21 Ủy ban khuyến khích các Bên tham gia Công ước STCW nộp báo cáo đánh giá độc lập theo quy định I/8 của Công ước STCW.

**Phê duyệt của người có thẩm quyền**

9.22 Ủy ban đã thông qua thêm những người có thẩm quyền do các Quốc gia thành viên chỉ định (MSC 98/9/1) và yêu cầu Ban Thư ký ban hành thông tư cập nhật như MSC.1/Circ.797/Rev.30.

9.23 Về vấn đề này, Ủy ban khuyến khích các quốc gia thành viên chỉ định thêm những người có thẩm quyền và cập nhật các chi tiết của những người đã được chỉ định để thực hiện Công ước STCW có hiệu quả.

# 10 THIẾT KẾ VÀ ĐÓNG TÀU

**Báo cáo phiên họp thứ tư của Phân ban**

10.1 Ủy ban đã thông qua báo cáo của phiên họp thứ tư của Phân ban về Thiết kế và xây dựng tàu (SDC) (SDC 4/16 và MSC 98/10) và đã thực hiện các hoạt động sau đây.

***Thuyết minh diễn giải đã điều chỉnh cho SOLAS chương II-1 về các quy định về phân khoang và tính ổn định khi hư hỏng***

10.2 Sau việc xem xét bản dự thảo sửa đổi SOLAS Chương II-1 (xem đoạn 3.8 và 3.62), để đảm bảo áp dụng thống nhất, bằng nghị quyết MSC.429 (98), *Ủy ban đã thông qua các thuyết minh diễn giải đã điều chỉnh cho SOLAS chương II-1 quy định về phân khoang và tính ổn định khi hư hỏng*, như được quy định trong phụ lục 12, với các ngày nộp đơn theo quy định của SOLAS II-1/1.1.1 (nghĩa là dựa trên "tiêu chí ba ngày") (xem thêm đoạn 10.15 ).

***Sửa đổi đối với các quy định SOLAS II-1/8-1 về tính sẵn có của nguồn cung cấp điện cho tàu chở khách trong trường hợp ngập nước do thiệt hại nghiêng phía bên***

10.3 Nhằm phản ánh tốt hơn phạm vi công việc phải thực hiện theo kết quả đầu ra 5.2.1.13, Ủy ban đã chấp thuận việc thay đổi tiêu đề hiện tại ("Sửa đổi đối với các quy định SOLAS II-1/6 và II-1/8-1 ") thành" Sửa đổi đối với các quy định II-1/8-1 của SOLAS về tính sẵn có của nguồn cung cấp điện cho tàu chở khách trong trường hợp ngập nước do thiệt hại nghiêng phía bên "và kéo dài thời gian hoàn thành mục tiêu cho kết quả đầu ra này đến năm 2019.

***Dự thảo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/1 và II-1/8-1 và các hướng dẫn có liên quan về hỗ trợ ổn định trên máy tính cho thuyền trưởng trong trường hợp ngập nước đối với tàu chở khách hiện hành***

10.4 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 94, sau khi xem xét tài liệu MSC 94/6/1 (Bahamas, và các cộng sự), đã đồng ý đưa một kết quả đầu ra mới vào chương trình nghị sự sau giai đoạn 2 năm của Ủy ban về "Sự hỗ trợ ổn định trên máy tính cho thuyền trưởng trong trường hợp ngập nước đối với tàu chở khách hiện có ", giao cho Phân ban SDC làm cơ quan điều phối nhằm đưa các điều khoản trong chương II-1 của SOLAS vào áp dụng cho các tàu chở khách được đóng trước ngày 1/1/2014.

10.5 Ủy ban lưu ý rằng SDC 4, sau khi đã thảo luận về việc áp dụng quy định SOLAS II-1/8-1.3 cho các tàu chở khách hiện có, đã tán thành quan điểm cho rằng bất kỳ hạn chế nào về áp dụng các hướng dẫn hiện tại, tức là MSC.1/Circ .1400, MSC.1/Circ.1532 và MSC.1/Circ.1229 cần được giải quyết bằng cách xây dựng một bộ hướng dẫn mới hỗ trợ ổn định và bằng máy tính và hệ thống trên bờ cho các tàu chở khách được xây dựng trước ngày 1 tháng 1 năm 2014.

10.6 Ủy ban cũng lưu ý rằng SDC 4, sau khi đã đồng ý với dự thảo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/1 và II-1/8-1 liên quan đến hỗ trợ ổn định bằng máy tính cho thuyền trưởng trong trường hợp ngập nước đối với các tàu chở khách hiện có (SDC 4/16, phụ lục 2), đã chưa thể quyết định về quá trình đưa vào áp dụng dự thảo sửa đổi, do sự phức tạp của các tiêu chí về ổn định bằng máy tính trong bộ hướng dẫn mới sẽ ảnh hưởng đến ngày áp dụng dự thảo quy định mới cho các tàu chở khách hiện có.

10.7 Khi thảo luận về các dự thảo sửa đổi nói trên, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 ngày áp dụng quy định SOLAS II-1/8-1.3 đối với tàu chở khách được xây dựng trước ngày 1 tháng 1 năm 2014 chỉ có thể được làm rõ sau khi hoàn thiện bộ hướng dẫn mới về hỗ trợ ổn định bằng máy tính và hệ thống trên bờ cho tàu chở khách; và

.2 nếu dự thảo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/1 và II-1/8-1, được lập bởi Phân ban SDC, được thông qua tại phiên họp này, thì các dự thảo này có thể được MSC 99 thông qua, với điều kiện là ngày nộp đơn đã được SDC5 xác nhận và một bộ hướng dẫn mới về hỗ trợ ổn định bằng máy tính và hệ thống trên bờ cho các tàu chở khách được xây dựng trước ngày 1 tháng 1 năm 2014 đã được phê duyệt trước ngày 1 tháng 1 năm 2020.

10.8 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi các quy định của SOLAS II-1/1 và II-1/8-1, như đã nêu trong phụ lục 13, nhằm mục đích thông qua tại MSC 99, với điều kiện là SDC 5 đã xác nhận ngày nộp dự thảo quy định SOLAS II-1/8-1.3 và hoàn thiện bản dự thảo hướng dẫn về hỗ trợ ổn định bằng máy tính và hệ thống trên bờ cho các tàu chở khách được xây dựng trước ngày 1 tháng 1 năm 2014.

10.9 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã yêu cầu Tổng thư ký lưu hành các sửa đổi dự thảo nói trên theo SOLAS Điều VIII, nhằm mục đích thông qua tại MSC 99.

10.10 Bất kể quyết định trên, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm của phái đoàn Nhật Bản, cụ thể là phái đoàn này không ủng hộ việc phê duyệt dự thảo sửa đổi các quy định SOLAS II-1/1 và II-1/8-1 vào giai đoạn này, vì dự thảo sửa đổi của SOLAS yêu cầu các tàu chở khách hiện có phải có hệ thống hỗ trợ ổn định bằng máy tính trên tàu hoặc hệ thống hỗ trợ trên bờ. Trong bối cảnh này, phái đoàn này chỉ ra rằng một nhóm tương tác được thành lập tại SDC 4 hiện đang hoàn thiện các hướng dẫn dự thảo đã được đề cập đến trong bản quy định SOLAS II-1/8-1 để mô tả các yêu cầu cụ thể về hệ thống hỗ trợ ổn định bằng máy tính và hệ thống trên bờ cho các tàu chở khách hiện có. Ngoài ra, không có gì chắc chắn rằng các hướng dẫn dự thảo có thể được hoàn thành bởi nhóm tương tác nói trên. Ủy ban cũng lưu ý rằng phái đoàn của Nhật Bản cho rằng việc xây dựng các yêu cầu đối với các tàu chở khách hiện có là một nhiệm vụ không dễ dàng, có tính đến tính khả thi về mặt kỹ thuật của việc áp dụng truy hồi các yêu cầu đó.

10.11 Lưu ý đến quyết định trong đoạn 10.8 ở trên và ghi nhận tiến độ của SDC 4 trong việc xây dựng các bản dự thảo hướng dẫn về hệ thốnghỗ trợ ổn định bằng máy tính và hệ thống trên bờ cho các tàu chở khách hiện có, Ủy ban đã mở rộng năm hoàn thành mục tiêu cho kết quả đầu ra này đến năm 2018.

***Sửa đổi các quy định SOLAS II-2/13 hoặc chương 13 của Bộ luật FSS đối với boong mở***

10.12 Ủy ban đã xác nhận quan điểm của Phân ban rằng không nên sửa đổi thêm các quy định SOLAS II-2/13 hoặc chương 13 của Bộ luật FSS đối với các boong mở và do đó đồng ý hoàn thành kết quả đầu ra mà không có bất kỳ hành động nào khác .

***Sửa đổi phần 3 của Hướng dẫn kế hoạch kiểm soát thiệt hại và thông tin cho thuyền trưởng (MSC.1/Circ.1245)***

10.13 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1570 về *Sửa đổi phần 3 của Hướng dẫn về kế hoạch kiểm soát thiệt hại và thông tin cho thuyền trưởng* (MSC.1/Circ.1245).

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

10.14 Ủy ban ghi nhận các thảo luận, nhận xét và quyết định tại SDC 4 về việc xây dựng một văn bản thống nhất cho Bộ luật ESP.

***Diễn giải thống nhất về hệ thống thoát nước các không gian kín nằm trên boong vách ngăn, và các yêu cầu đặc biệt đối với phà chở phương tiện, tàu ro-ro và các loại tàu tương tự***

10.15 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1571 về *Diễn giải thống nhất của SOLAS chương II-1*, kết hợp với việc thông qua bản thảo thuyết minh diễn giải đã điều chỉnh cho SOLAS mục II-1 các quy định về phân khoang và tính ổn định khi hư hỏng (xem đoạn 10.2).

***Hướng dẫn đã điều chỉnh về phương tiện truy nhập các cấu trúc để kiểm tra và bảo trì tàu chở dầu và tàu chở hàng rời (MSC/Circ.686)***

10.16 Ủy ban đã phê duyệt MSC/Circ.686/Rev.1 về *Hướng dẫn về phương tiện truy nhập các cấu trúc để kiểm tra và bảo trì tàu chở dầu và tàu chở hàng rời* (SOLAS Regulation XI-1/2).

***Diễn giải thống nhất về các chương II của SOLAS II-1 và XII về Các quy định kỹ thuật về các phương tiện truy nhập để kiểm tra (Nghị quyết MSC.158 (78)) và các tiêu chuẩn Hiệu suất đối với thiết bị dò mực nước trên các tàu chở hàng rời và các tàu chở hàng đơn khoang (nghị quyết MSC188 (79))***

10.17 Ủy ban đã thông qua:

.1 MSC.1/Circ.1572 về *Giải thích thống nhất các chương II-1 và XII của SOLAS, về các quy định kỹ thuật cho các phương tiện truy nhập để kiểm tra (Nghị quyết MSC.158 (78)) và Tiêu chuẩn Hiệu suất đối với thiết bị máy dò mực nước trên tàu chở hàng rời và các tàu chở hàng đơn khoang khác với tàu chở hàng rời (nghị quyết MSC188 (79))*; và

.2 MSC.1/Circ.1464/Rev.1/Corr.2 về *Giải thíchthống nhất các chương II-1 và XII của SOLAS về các quy định về phương tiện truy nhập để kiểm tra (Nghị quyết MSC.158 (78)) và các tiêu chuẩn Hiệu suất đối với thiết bị phát hiện mực nước trên các tàu chở hàng rời và các tàu chở hàng đơn khoang không phải là tàu chở hàng rời (Nghị quyết MSC.188 (79)).*

***Sử dụng phương pháp thuỷ tĩnh sống tàu cân bằng để xác định trọng tải tĩnh theo quy định được ghi vào các giấy chứng nhận theo luật định có liên quan***

10.18 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1573 về *Việc giải thích thống nhất các quy định SOLAS II-1/2.20 và II-2/3.21,* về việc sử dụng phương pháp thủy tĩnh sống tàu cân bằng để xác định trọng tải tĩnh theo quy định được ghi vào các giấy chứng nhận theo luật định có liên quan .

10.19 Trong bối cảnh này, Ủy ban ghi nhận rằng SDC 4 đã không đạt được kết luận về việc chấp nhận hướng dẫn xếp tải và thông tin ổn định để đưa điều kiện tải tại một đường nước được cân bằng trọng tải có trọng tải tĩnh tương ứng vượt quá trọng tải tĩnh sống tàu cân bằng tương ứng với dấu hiệu đường tải đang sử dụng, và mời các quốc gia thành viên quan tâm đưa vấn đề này đến Ủy ban.

***Thiết kế bố trí và lựa chọn trang thiết bị để neo đậu an toàn***

10.20 Ủy ban ghi nhận những tiến bộ của SDC 4 đối với các vấn đề liên quan đến thiết kế bố trí và lựa chọn trang thiết bị neo đậu an toàn, và gia hạn năm hoàn thành mục tiêu cho kết quả đầu ra này đến năm 2019.

***Hướng dẫn tạm thời cho việc sử dụng các yếu tố FRP trong cấu trúc tàu***

10.21 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1574 về *Hướng dẫn tạm thời cho việc sử dụng các thành phần Nhựa cốt sợi thủy tinh (FRP) trong cấu trúc tàu: Các vấn đề về phòng cháy chữa cháy.*

10.22 Sau khi được thông qua MSC.1/Circ.1574, Ủy ban đã tán thành quan điểm cho rằng bốn năm sẽ là khoảng thời gian thích hợp để các cơ quan quản lý thu thập kinh nghiệm trong việc áp dụng các hướng dẫn tạm thời nhằm xem xét và đồng ý duy trì kết quả trên "Hướng dẫn sử dụng Nhựa cốt sợi thủy tinh (FRP) trong cấu trúc tàu" trong chương trình nghị sự sau giai đoạn 2 năm.

10.23 Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng ghi nhận rằng đoạn mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình thông tin, quan sát, bình luận và kiến ​​nghị dựa trên kinh nghiệm thực tế thu được thông qua việc áp dụng các hướng dẫn tạm thời cho phân ban SDC trong mục chương trình nghị sự "Các nội dung công việc khác", đã được đưa vào MSC.1/Circ.1574.

***Giai đoạn thứ hai của công việc của Bộ luật vùng biển cực***

10.24 Ủy ban ghi nhận quyết định của SDC 4 rằng sẽ không thực hiện thêm hành động nào khác liên quan đến giai đoạn hai của Bộ luật quốc tế đối với các tàu hoạt động trong các vùng biển cực (Polar Waters) nếu chưa nhận được các hướng dẫn chính sách rõ ràng về:

.1 khi giai đoạn hai việc xây dựng Bộ luậtvùng biển cực bắt đầu;

.2 phạm vi áp dụng giai đoạn 2 của Bộ luật vùng biển cực; và

.3 tính chất đề xuất hoặc bắt buộc của giai đoạn hai của Bộ luật vùng biển cực.

10.25 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét các tài liệu sau:

.1 MSC 98/10/1 (New Zealand), đề xuất một cách tiếp cận để tiến hành giai đoạn 2 của Công việc về Bộ luậtvùng biển cực và bao gồm cả phân tích sơ bộ về cách thức áp dụng Bộ luật này cho tàu không áp dụng SOLAS, được thông qua bằng nghị quyết MSC.385 (94) và MEPC.264 (68); và

.2 MSC 98/10/2 (Fiji và các cộng sự), trả lời những câu hỏi nêu ra tại SDC 4 cho Ủy ban, nhằm quyết định thời điểm bắt đầu tiến hành giai đoạn hai của Bộ luật vùng biển cực, phạm vi áp dụng và tính chất đề xuất hoặc bắt buộc của Bộ luật này.

10.26 Ủy ban cũng đánh giá cao các thông tin do FOEI, WWF và Môi trường Thái Bình Dương cung cấp trong văn bản MSC 98/INF.3, có chứa các trích đoạn từ Biên bản pháp lý được lập cho cho liên minh Nam Cực và vùng biển phía Nam (ASOC) về việc áp dụng Bộ luật biển vùng cực các tàu cá và du thuyền, và bởi New Zealand trong tài liệu MSC 98/INF.8, giải thích lý do tại sao việc xây dựng giai đoạn hai của Bộ luật biển vùng cực có ý nghĩa quan trọng đối với nhiều quốc gia thành viên IMO mà trước đây việc hoạt động trong của họ vùng Nam Cực là chưa được biết rõ.

10.27 Hơn nữa, đối với tài liệu MSC 98/INF.3, Ủy ban ghi nhận rằng đoạn 9 của phần chính của tài liệu này và các phần liên quan của phụ lục (ví dụ phần B của Phần III) mâu thuẫn với quyết định của MSC 89 (MSC 89/25, đoạn 9.17 và 9.18) và Nghị quyết 2 của Hội nghị quốc tế về an toàn tàu cá (SFV-P/CONF.1/17) rằng các quốc gia không nên phê chuẩn hoặc chấp thuận bị ràng buộc bởi nghị định thư Torremolinos 1993 và thay vào đó nên trở thành một Bên tham gia Hiệp định Cape Town năm 2012.

10.28 Khi xem xét các tài liệu trên, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 kết quả đầu ra đã được thống nhất cho các biện pháp bắt buộc là cải thiện tốt nhất và hiệu quả nhất trong an toàn cho thuyền viên và hành khách đang phải chịu rủi ro ở vùng cực;

.2 mặc dù có cơ hội áp dụng giai đoạn hai của Bộ luậtvùng biển cực cho tất cả các tàu hoạt động trong vùng biển vùng cực, đối với Nam Cực vấn đề quan trọng nhất là đảm bảo an toàn cho tàu cá và du thuyền;

.3 phần II-A của Bộ luậtvùng biển cực được áp dụng cho các tàu không tham gia SOLAS, và do đó, các cán bộ quốc gia quản lý cảng có thể lên tàu và kiểm tra các tàu này;

.4 lợi thế của Bộ luật vùng biển cực, được xây dựng như một mô hình dựa trên mục tiêu, đó là các mục tiêu và hầu hết các yêu cầu chức năng phù hợp với tất cả các tàu, và do đó các yêu cầu đặt ra sẽ cần được phát triển tùy thuộc vào loại tàu cần áp dụng;

.5 về phạm vi công việc trong tương lai, có thể đề xuất phát triển giai đoạn hai cho vùng Nam Cực, và sau khi đã có kinh nghiệm áp dụng sẽ mở rộng nó lên vùng biển Bắc Cực;

.6 hoạt động phát triển ở giai đoạn thứ hai cần tận dụng kiến thức chung của Tổ chức và cần phải cùng phát triển một phương thức;

.7 các tổn thất về tính mạng và tác động đối với môi trường liên quan đến các tàu không tham gia SOLAS hoạt động ở vùng biển cực, đòi hỏi phải có hành động ngay, và do đó Ủy ban phải bắt đầu công việc về việc áp dụng Bộ luậtvùng biển cực bắt buộc đối với tàu không tham gia SOLAS hoạt động trong vùng biển cực, bằng cách đồng ý đưa kết quả này vào chương trình làm việc của Tiểu ban SDC như là một mục khẩn cấp;

.8 có xét đến việc cơ sở cho việc bắt đầu công việc giai đoạn 2 của Bộ luậtvùng biển cực đã có trong các phụ lục để lập tài liệu MSC 98/10/1, Phân ban SDC cần tiến hành phân tích về phạm vi áp dụng giai đoạn 2 của Bộ luật vùng biển cực, tính chất bắt buộc hoặc đề xuất và các loại tàu phải được giải quyết, như một vấn đề ưu tiên cao;

.9 công việc liên quan đến giai đoạn hai của tàu không tham gia SOLAS sẽ chưa được khởi động trước khi có được những kinh nghiệm áp dụng Bộ luật mới cho tàu tham gia SOLAS;

.10 lưu ý rằng Hiệp định Cape Town năm 2012 chưa có có hiệu lực, ngay cả khi quyết định bắt đầu giai đoạn hai, dựa trên phân tích các tai nạn trong vùng biển cực, để đảm bảo an toàn cho các tàu cá, cần ưu tiên thảo luận về vấn đề này sau khi Hiệp định Cape Town 2012 có hiệu lực;

.11 theo quan điểm của số liệu thống kê tai nạn không thể chấp nhận được đối với các tàu đánh cá, phần lớn trong số đó xảy ra bên ngoài các vùng biển cực, các quốc gia thành viên được yêu cầu ký Hiệp định Cape Town 2012 và thực hiện mọi nỗ lực để đảm bảo đưa vào áp dụng; đây sẽ là một bước tiến quan trọng trong việc đảm bảo sự an toàn của các tàu cá trên toàn thế giới, bao gồm cả tàu hoạt động trong vùng biển cực;

.12 bộ luật vùng biển cực là một Bộ luật bổ sung cho Công ước SOLAS năm 1974 và chỉ bao gồm một phần các yêu cầu về an toàn mà tàu áp dụng Bộ luật vùng biển cực được yêu cầu phải đáp ứng; đối với các tàu không tham gia SOLAS, chưa có tiêu chuẩn an toàn quốc tế đã được thông qua cho việc xây dựng, và do đó, nếu chỉ áp dụng Bộ luật vùng biển cực thì sẽ không đáp ứng mức an toàn chung của tàu;

.13 bộ luật vùng biển cực không áp dụng đối với các tàu chở hàng có trọng tải từ 300 đến 500 tấn, tàu cá và du thuyền chưa có tiêu chuẩn an toàn quốc tế cơ bản; và

.14 ​​ việc xem xét phạm vi áp dụng giai đoạn 2 của Bộ luật vùng biển cực, tính chất bắt buộc hoặc đề xuất và loại tàu nào sẽ áp dụng, đòi hỏi phải đư ra quyết định chính sách, và do đó không thể giải quyết bởi Phân ban. Theo đó, Ủy ban phải quyết định về những vấn đề này trước khi bắt đầu các công việc giai đoạn hai.

10.29 Sau khi xem xét các quan điểm trên, Ủy ban đồng ý:

.1 thay đổi tiêu đề của kết quả đầu ra này thành "Các biện pháp an toàn cho các tàu không tham gia SOLAS hoạt động trong vùng nước cực"; và

.2 có tính đến tính cấp bách của vấn đề này, cần chuyển kết quả đầu ra này từ chương trình nghị sự của Ủy ban sang chương trình nghị sự cho năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời của MSC 99, nhằm mục đích đưa ra quyết định chính sách liên quan đến phạm vi áp dụng của giai đoạn hai của Bộ luật vùng biển cực, tình trạng bắt buộc hoặc khuyến cáo của nó và các loại tàu phải được giải quyết.

# 11 ĐIỀU HƯỚNG, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM, CỨU HỘ

**BÁO CÁO PHIÊN HỌP THỨ TƯ CỦA PHÂN BAN**

**Tổng quát**

11.1 Ủy ban đã thông qua, nói chung, báo cáo của phiên họp thứ tư của Phân ban về Điều hướng, thông tin liên lạc, Tìm kiếm và Cứu nạn (NCSR 4/29 và MSC 98/11) và đã hành động như đã nêu ở đây.

**Đề án phân luồng giao thông (TSS) và các biện pháp liên quan**

11.2 Theo Nghị quyết A.858 (20), Ủy ban đã thông qua sửa đổi tuyến đường hai chiều Long Sand Head và khu vực phòng hộ bên trong SUNK trong đề án phân luồng giao thông "Trong khu vực SUNK và các phương pháp tiếp cận phương Bắc đến Thames Estuary ", để phổ biến bằng các phương tiện của COLREG.2/Circ.69.

**Các phương pháp tuyến đường khác với TSS**

11.3 Theo Nghị quyết A.858 (20), Ủy ban đã thông qua việc thành lập các biện pháp tuyến đường mới sau đây trừ các đề án phân luồng giao thông:

.1 đề nghị tuyến đường "Phía ngoài bờ biển phía tây đảo Izu O Shima";

.2 khu vực cần tránh "Bên ngoài Bán đảo Osa ở bờ biển Thái Bình Dương ngoài Costa Rica"; và

.3 khu vực cần tránh làm biện pháp bảo vệ liên quan cho "Khu vực biển đặc biệt nhạy cảm của Tubbataha Reefs (PSSA) ở Biển Sulu",

để phổ biến bằng văn bản SN.1/Circ.335.

11.4 Ủy ban ghi nhận và đánh giá cao phái đoàn Nhật Bản đối với việc áp dụng các biện pháp định tuyến được khuyến nghị và một tuyên bố của phái đoàn Philippines như được nêu trong phụ lục 39.

***Thực hiện các biện pháp định tuyến đã được thông qua***

11.5 Ủy ban đồng ý rằng các biện pháp định tuyến mới mới và sửa đổi, được thông qua tại phiên họp này, được thực hiện vào ngày 1 tháng 1 năm 2018 vào lúc 00 giờ UTC.

**Giải quyết vấn đề bảo vệ môi trường biển trong các biện pháp định tuyến tàu**

11.6 Ủy ban ghi nhận quan điểm của Phân ban rằng việc phải thành lập một thủ tục thích hợp để giải quyết vấn đề bảo vệ môi trường biển trong các biện pháp định tuyến tàu, trừ các biện pháp liên quan đến việc xác định và chỉ định các vùng biển nhạy cảm đặc biệt(PSSAs) (nghị quyết A.982 (24)). Sau một cuộc thảo luận ngắn, Ủy ban đã ủy quyền cho Phân ban thực hiện chuyển tiếp các đề xuất, trong đó các biện pháp đề xuất định tuyến đề cập chủ yếu đến bảo vệ môi trường, cho Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển để được tư vấn về các khía cạnh môi trường biển, trước khi xem xét các đề xuất tiếp theo.

**Kết nối bộ nhận NAVTEX và Inmarsat SafetyNET và hiển thị trên Hệ thống hiển thị điều hướng tích hợp**

***Thiết bị điện báo in trực tiếp băng tần hẹp để tiếp nhận các cảnh báo điều hướng và khí tượng và thông tin khẩn cấp cho tàu (NAVTEX)***

11.7 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.430 (98) về *Việc sửa đổi các tiêu chuẩn đã điều chỉnh đối với thiết bị điện báo in trực tiếp băng tần hẹp để tiếp nhận các cảnh báo điều hướng và khí tượng và thông tin khẩn cấp cho tàu (NAVTEX)* (Nghị quyết MSC.148 (77 )), như được quy định trong phụ lục 14.

***Hệ thống điều hướng tích hợp (INS)***

11.8 Để tránh sửa đổi nhiều nghị quyết MSC.252 (83) về *Các tiêu chuẩn hiệu năng được sửa đổi cho các hệ thống định vị tích hợp (INS)*, sau một số cuộc thảo luận Ủy ban đã đồng ý với đề xuất của Quần đảo Cook, Đức, Hàn Quốc và CIRM (MSC 98/11/7) trong việc trì hoãn việc chấp thuận sửa đổi nghị quyết này cho đến khi hoàn thành công việc liên quan trên *Hướng dẫn hiển thị đồng bộ các thông tin điều hướng nhận được thông qua thiết bị liên lạc tại NCSR 5.*

11.9 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã đồng ý giữ nguyên kết quả đầu ra 5.2.6.1 về "Các mô-đun bổ sung cho *các tiêu chuẩn hiệu suất đã được điều chỉnh cho các hệ thống điều hướng tích hợp (INS)* (nghị quyết MSC.252 (83)) liên quan đến sự đồng bộ trong thiết kế buồng lái và hiển thị thông tin "trong chương trình nghị sự sau giai đoạn 2 năm của Phân ban, để tiếp tục xem xét vấn đề vào thời điểm thích hợp.

***Thiết bị gọi nhóm nâng cao (EGC)***

11.10 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.431 (98) về *Sửa đổi các tiêu chuẩn hiệu suất đã điều chỉnh đối với các thiết bị gọi nhóm nâng cao (EGC) (Nghị quyết MSC.306 (87))*, như được nêu trong phụ lục 15.

***Báo cáo liên lạc***

11.11 Ủy ban đã xác nhận hành động của phân ban trong việc hướng dẫn Ban Thư ký truyền tải tuyên bố liên lạc về Thay đổi hiển thị thông tin về NAVTEX và Inmarsat-C SafetyNET đối với Hiển thị Điều hướng Tích hợp tới IHO, WMO và IEC TC 80 (NCSR 4/29, phụ lục 6).

**Các hướng dẫn liên quan đến các thiết bị nhận điều hướng vô tuyến trên tàu đa hệ thống liên quan đến việc cung cấp dữ liệu PNT và thông tin toàn vẹn đồng bộ**

11.12 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1575 về *Hướng dẫn xử lý dữ liệu vị trí, điều hướng và thời gian (PNT) trên tàu.*

11.13 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.432 (98) về *Việc sửa đổi các tiêu chuẩn Hiệu suất đối với thiết bị nhận điều hướng vô tuyến đa hệ thống trên tàu* (nghị quyết MSC401 (95)), như được nêu trong phụ lục 16.

**Hướng dẫn sửa đổi và tiêu chí cho các hệ thống báo cáo tàu**

11.14 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.433 (98) về *Hướng dẫn và tiêu chuẩn cho các hệ thống báo cáo tàu, sửa lại Nghị quyết MSC.43 (64)*, như được nêu trong phụ lục 17.

11.15 Ủy ban đã tán thành kết luận của Phân ban rằng không cần phải có hành động gì thêm nữa đối với các gánh nặng hành chính về các yêu cầu báo cáo liên quan đến các quy định SOLAS V/11.7 và V/28.2.

**Tiêu chuẩn hiệu suất trạm mặt đất dành cho tàu để sử dụng trong GMDSS**

11.16 Ủy ban đã xem xét dự thảo Nghị quyết của MSC về các tiêu chuẩn hiệu suất trạm mặt đất của tàu để sử dụng trong GMDSS, do NCSR 4 (NCSR 4/29, phụ lục 10) lập, cùng với các tài liệu trình lên phiên họp này như đã nêu ở dưới đây.

***Sửa đổi đoạn 3 phần mở đầu của nghị quyết***

11.17 Sau khi xem xét đề xuất của IMSO (MSC 98/11/8, khoản 7) và sau khi thảo luận một cách ngắn gọn, Ủy ban đã đồng ý sửa đổi đoạn 3 phần mở đầu của dự thảo nghị quyết trước đó.

***Sửa đổi đoạn 3.8.2.5 của dự thảo tiêu chuẩn hiệu suất***

11.18 Ủy ban đã xem xét các đề xuất của Vương quốc Anh (MSC 98/11/2) và CIRM (MSC 98/11/6) nhằm sửa đổi đoạn 3.8.2.5 của dự thảo tiêu chuẩn hiệu suất và sau một số cuộc thảo luận, đã đồng ý sửa đổi đoạn văn thành: "nếu vị trí của tàu lớn hơn 24 giờ, vị trí đó được xác định rõ ràng với ngày và giờ của bản sửa lỗi trong UTC cho các mục đích cảnh báo về tình huống căng thẳng".

***Đoạn 2 của Nghị quyết***

11.19 Ủy ban đã xem xét các văn bản dưới đây liên quan đến đoạn 2 của nghị quyết:

.1 MSC 98/11/2 (Vương Quốc Anh), đưa ra đề xuất dựa trên phương án 2;

.2 MSC 98/11/5 (Na Uy), thể hiện mối quan tâm về cả hai phương án và ưu tiên sử dụng phương án 1 làm cơ sở cho các cuộc thảo luận; và

.3 MSC 98/11/9 (Hoa Kỳ), đề xuất ngày có hiệu lực từ ngày 16 tháng 6 năm 2017 đối với các tiêu chuẩn mới và thông qua lựa chọn 2.

11.20 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đã thông qua, với các sửa đổi nhỏ, nghị quyết MSC 434 (98) về *Tiêu chuẩn Hiệu suất đối với trạm mặt đất dành cho tàu để sử dụng trong GMDSS*, như được quy định trong phụ lục 18.

**Kế hoạch hiện đại hóa GMDSS**

11.21 Ủy ban đã phê duyệt kế hoạch hiện đại hóa hệ thống thông tin an toàn và cứu nạn hàng hải toàn cầu (GMDSS) (NCSR 4/29, phụ lục 11).

**Dự thảo sửa đổi SOLAS chương IV và phụ lục (giấy chứng nhận)**

***Dự thảo sửa đổi bổ sung cho các Bộ luật HSC và SPS***

11.22 Sau khi thảo luận ngắn gọn, Ủy ban đã chấp thuận các sửa đổi kết quả được đề xuất (đoạn 11.29), được nêu trong tài liệu MSC 98/11/1 (IACS), Bộ luật Quốc tế về An toàn đối với tàu thủy cao tốc, năm 1994 và Bộ luật Quốc tế về An toàn đối với tàu thủy cao tốc, 2000, như được trình bày trong các phụ lục 19 và 20, và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành các bản dự thảo sửa đổi này, phù hợp với SOLAS Điều VIII, nhằm mục đích thông qua tại MSC 99.

11.23 Về nguyên tắc, Ủy ban đã phê duyệt các sửa đổi được đề xuất trong tài liệu MSC 98/11/1 (IACS) của *Bộ luật An toàn đối với tàu chuyên dụng*, 2008 (Nghị quyết MSC.266 (84)), như đã nêu trong phụ lục 21, với mục đích thông qua tại MSC 99 kết hợp với việc thông qua các sửa đổi SOLAS chương IV và phụ lục (chứng chỉ) (đoạn 11.29 đề cập). Ủy ban tiếp tục yêu cầu Ban thư ký chuẩn bị dự thảo các sửa đổi bổ sung cho B*ộ luật An toàn cho Các tàu chuyên dụng* (nghị quyết A.534 (13)) nhằm mục đích thông qua tại MSC 99.

11.24 Hơn nữa, Ủy ban lưu ý các quan điểm có thể cần phải làm thêm việc liên quan đến HSC và các tiêu chuẩn SPS khi xem xét sửa đổi các chương SOLAS III và IV liên quan đến Hiện đại hóa GMDSS.

***Thời gian thay thế các chứng chỉ hiện có***

11.25 Liên quan đến đề xuất của IACS (MSC 98/11/1, khoản 5), Ủy ban đã đồng ý rằng đoạn 3.1 của MSC-MEPC.5/Circ.6 về *Hướng dẫn về thời gian thay thế các giấy chứng nhận hiện có bằng các giấy chứng nhận đã cấp sau khi đưa vào áp dụng các sửa đổi các giấy chứng nhận trong các văn kiện IMO.*

***Sử dụng từ ngữ "dịch vụ vệ tinh di động được công nhận"***

11.26 Sau một cuộc thảo luận ngắn, Ủy ban đã nhất trí với đề xuất của Vương quốc Anh (MSC 98/11/3) về việc đưa định nghĩa "dịch vụ vệ tinh di động được công nhận" vào quy định SOLAS IV/2.1. Về vấn đề này, Ủy ban đã ghi nhận quan điểm cho rằng, mặc dù định nghĩa này sẽ được đưa vào bộ sửa đổi này, nhưng xem xét thêm về vấn đề này khi xem xét việc sửa đổi các chương SOLAS III và IV liên quan đến hiện đại hóa GMDSS.

***Sửa đổi điều khoản SOLAS IV/7.1.5***

11.27 Ủy ban đã xem xét các ý kiến ​​của Vương quốc Anh (MSC 98/11/4) về các sửa đổi đề xuất trong Quy định IV/7.1.5 của SOLAS, nhấn mạnh các yêu cầu về vận chuyển trên biển A4 và đưa ra đề xuất thay thế cho sửa đổi quy định này.

11.28 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đồng ý với đề xuất này, có tính đến việc giải quyết tạm thời cho đến khi sửa đổi các chương III và IV của SOLAS liên quan đến hiện đại hóa GMDSS đã được hoàn thành.

11.29 Do đó,sau khi ghi nhận các lỗ hổng hoặc sự không nhất quán được giải quyết theo đề xuất mới về việc sửa đổi các chương III và IV của SOLAS để hiện đại hóa GMDSS theo đề xuất của Phân ban theo chương trình nghị sự 20 (xem phần đoạn 20.27) Ủy ban đã phê duyệt dự thảo sửa đổi SOLAS chương IV và phụ lục (chứng nhận), nhằm mục đích thông qua tại MSC 99, như được quy định trong phụ lục 22. Ủy ban yêu cầu Tổng thư ký lưu hành dự thảo sửa đổi phù hợp với SOLAS Điều VIII.

**Dịch vụ Dữ liệu An toàn Hàng Hải Inmarsat FleetBroadband sử dụng trong GMDSS**

11.30 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã chỉ đạo cho Phân ban NCSR xem xét cách thức tiến hành quá trình công nhận và sử dụng trong GMDSS và đặc biệt là quyết định xem Dịch vụ Dữ liệu An toàn Hàng Hải Inmarsat FleetBroadband có phải là một ứng dụng mới không, hay chỉ là một phần bổ sung cho các dịch vụ hiện có.

11.31 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã tán thành ý kiến ​​của Tiểu ban rằng việc công nhận Dịch vụ Dữ liệu An toàn Hàng Hải FleetBroadband Inmarsat sử dụng trong GMDSS cần được xem như một ứng dụng mới, và ghi nhận là không phải tất cả các yếu tố của Nghị quyết A.1001 (25) về *Tiêu chí cung cấp các hệ thống liên lạc vệ tinh di động trong Hệ thống thông tin An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS)* sẽ cần được xem xét chi tiết trong trường hợp cụ thể này và sẽ phải chịu sự đánh giá của IMSO về các yếu tố này.

11.32 Theo đó, Ủy ban đã mời IMSO tiến hành đánh giá kỹ thuật và vận hành cần thiết của Dịch vụ Dữ liệu An toàn Hàng hải FleetBoardband Inmarsat và cung cấp một báo cáo Phân ban NCSR xem xét.

**Sử dụng đèn điốt phát quang (LEDs)**

11.33 Ủy ban đã xác nhận quan điểm của Phân ban rằng tầm quan trọng của việc xem xét các rủi ro liên quan đến điốt phát quang (LEDs) được sử dụng trong các thiết bị khẩn cấp, thiết bị trợ giúp điều hướng và vật cản ánh sáng không thể phát hiện được bằng thiết bị quan sát ban đêm. Trong bối cảnh này, Ủy ban đã khuyến khích các bên quan tâm đệ trình các đề xuất có liên quan về kết quả đầu ra mới cho Ủy ban.

**Hướng dẫn đã điều chỉnh về việc lập kế hoạch hợp tác giữa các dịch vụ tìm kiếm và cứu hộ và tàu chở khách**

11.34 Ủy ban đã phê duyệt việc sửa đổi *Hướng dẫn lập kế hoạch hợp tác giữa các dịch vụ tìm kiếm và cứu hộ và tàu chở khách* (MSC.1/Circ.1079), được ban hành theo MSC.1/Circ.1079/Rev.1.

**Giải thích thống nhất các quy định của IMO về an toàn, an ninh, và các công ước liên quan đến môi trường**

11.35 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1576 về *Giải thích thống nhất các điều khoản của SOLAS liên quan đến việc kiểm tra hàng năm của VDR, S-VDR, AIS và EPIRB*.

11.36 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1577 về *Giải thích thống nhất về việc áp dụng COLREG đối với việc đặt đèn bên.*

**Nhóm đồng bộ IMO/IHO về Mô hình hóa dữ liệu (HGDM)**

11.37 Ủy ban đồng ý khởi động Nhóm đồng bộ IMO/IHO về Mô hình hóa dữ liệu (HGDM) để thực hiện các công việc nhằm đảm bảo kết quả đầu ra để "Xây dựng hướng dẫn về định nghĩa và đồng bộ hóa về định dạng và cấu trúc của MSP"; và thông qua việc tổ chức cuộc họp đầu tiên của Nhóm này, tại Trụ sở IMO ở London, từ ngày 16 đến ngày 20 tháng 10 năm 2017 (xem NCSR 4/29, đoạn 27.10 và NCSR 4/WP.4, phụ lục 5).

**Hướng dẫn về tính hợp lệ của thiết bị liên lạc vô tuyến được lắp đặt và sử dụng trên tàu**

11.38 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1460/Rev.2 về *Hướng dẫn về tính hợp lệ của thiết bị liên lạc vô tuyến được lắp đặt và sử dụng trên tàu.*

**Gánh nặng hành chính đã biết liên quan đến các yêu cầu báo cáo**

11.39 Ủy ban đã tán thành hành động của Phân ban trong mời các nước thành viên quan tâm muốn đưa ra đề xuất về những gánh nặng hành chính liên quan đến các yêu cầu báo cáo trong các quy định của SOLAS V/26.6, V/28.1, V/29 và V/30.2, trình các đề xuất liên quan cho các kết quả mới cho Ủy ban.

**Chấm dứt Hướng dẫn World VTS**

11.40 Ủy ban đã thu hồi MSC/Circ.586/Rev.1 về *Hướng dẫn World VTS* và ghi nhận các dẫn chiếu Hướng dẫn World VTS trong Nghị quyết A.857 (20) về *Hướng dẫn Dịch vụ Giao thông Tàu thủy* đã không còn hiệu lực.

**Các công việc liên quan đến Bộ luật vùng biển cực**

11.41 Ủy ban đã xác nhận hành động của Phân ban trong việc thành lập Nhóm tương tác để thực hiện các công việc tiếp theo (về các vấn đề thuộc phạm vi của Phân ban NCSR) liên quan đến Bộ luật vùng biển cực. Sau khi ghi nhận các chi tiết sửa đổi của điều phối viên[[1]](#footnote-0), Ủy ban, khuyến khích sự tham gia vào Nhóm tương tác.

**Tiêu chuẩn Hiệu suất đối với Hệ thống hỗ trợ Quyết định Điều hướng (NDSS) để phòng tránh va chạm (CA)**

11.42 Ủy ban ghi nhận và đánh giá cao thông tin do Israel và Ba Lan cung cấp (MSC 98/INF.10) về Tiêu chuẩn Hiệu suất đối với Hệ thống Hỗ trợ Quyết định điều hướng (NDSS) để phòng tránh va chạm (CA).

**Kinh nghiệm thu được từ việc thực hiện hệ thống báo cáo tàu bắt buộc "Trong Vịnh Phần Lan (GOFREP)"**

11.43 Ủy ban lưu ý, với sự đánh giá cao, thông tin do Phần Lan cung cấp (MSC 98/INF.11) về kinh nghiệm thu được từ việc thực hiện hệ thống báo cáo bắt buộc tàu "Trong Vịnh Phần Lan (GOFREP)".

**An toàn và an ninh hàng hải ở phía đông bắc Biển Đen**

11.44 Phái đoàn Ucraina đã đưa ra một tuyên bố như đã nêu trong phụ lục 39.

# 12 CÁC HỆ THỐNG VÀ THIẾT BỊ TÀU BIỂN

**BÁO CÁO PHIÊN HỌP THỨ TƯ CỦA PHÂN BAN**

**Tổng quan**

12.1 Ủy ban đã phê duyệt báo cáo của phiên họp thứ tư của Phân ban phụ trách Hệ thống và Thiết bị Hàng hải (SSE) (SSE 4/19 và MSC 98/12) và đã thực hiện các hoạt động sau đây.

**Dự thảo yêu cầu chức năng và hiệu suất dự kiến ​​cho SOLAS Chương III**

12.2 Ủy ban đã ghi nhận các thông tin cơ bản có liên quan như trong các phụ lục 2 đến 5 để ghi nhận SSE 4/3 trong bối cảnh phát triển SOLAS mục III dựa trên mục tiêu.

12.3 Ủy ban đã xem xét dự thảo yêu cầu chức năng và hiệu suất dự kiến ​​của SOLAS chương III, nhằm tiến tới xây dựng một phiên bản có khả năng định lượng tốt hơn và có thể đóng góp cho việc xây dựng GBS-SLA, kết hợp với tài liệu MSC 98/12/6 (Đức), đề xuất rằng Nhóm Công tác GBS sẽ cân nhắc vấn đề định lượng hiệu suất dự kiến ​​để hướng dẫn cho Phân ban SSE nhằm hoàn thiện các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III, có xét đến các nội dung sau:

.1 kết quả đầu ra của SSE 4;

.2 *Các hướng dẫn chung cho việc xây dựng các tiêu chuẩn IMO dựa trên mục tiêu* (MSC.1/Circ.1394/Rev.1) cho biết hiệu suất dự kiến ​​phải đưa ra mô tả về chức năng cần thiết của yêu cầu chức năng về mặt định lượng; và

.3 các yêu cầu chức năng này, cũng như quy trình công việc cho sự xây dựng chúng, phải tạo cơ sở cho việc xây dựng các yêu cầu chức năng cho SOLAS chương II-1 (các phần C, D và E).

12.4 Sau khi xem xét kết quả đầu ra của Phân ban, cũng như đề xuất trong văn bản MSC 98/12/6, và sau khi ghi nhận các quan điểm sau:

.1 mô tả các yêu cầu chức năng về mặt định lượng sẽ góp phần giải quyết các hạn chế của SOLAS chương III; và

.2 Ngoài các mục tiêu và yêu cầu về chức năng, việc xây dựng các tiêu chuẩn thực hiện và việc kiểm tra sự phù hợp là rất quan trọng,

Ủy ban đã quyết định tiếp tục chỉ đạo Nhóm công tác GBS xem xét lượng định mức thực hiện dự kiến ​​và cố vấn cho Ủy ban.

**Kinh nghiệm thu được từ việc áp dụng *Các nguyên tắc chung cho phát triển các tiêu chuẩn dựa trên mục đích của IMO* (MSC.1/Circ.1394/Rev.1)**

12.5 Ủy ban đã xem xét:

.1 kinh nghiệm thu được từ việc áp dụng MSC.1/Circ.1394/Rev.1 trong bối cảnh xây dựng dự thảo yêu cầu chức năng và thực hiện dự kiến ​​cho SOLAS chương III (SSE 4/19, đoạn 3.22 và phụ lục 2 ); và

.2 tài liệu MSC 98/12/3 (Trung Quốc), cho thấy rằng một định dạng với bốn cấp bậc (bao gồm phần, mục, quy định và yêu cầu), đề cập đến các mục tiêu, các yêu cầu chức năng chung, yêu cầu chức năng cụ thể và thực hiện dự kiến áp dụng cho khuôn khổ dựa trên mục tiêu của các văn kiện IMO phù hợp với MSC.1/Circ.1394/Rev.1 và đề nghị Ủy ban chỉ đạo Phân ban SSE tiếp tục thu thập và ghi lại những kinh nghiệm đã đạt được trong quá trình triển khai MSC. 1/Circ.1394/Rev.1 để sửa đổi và đưa ra hướng dẫn về phương pháp xây dựng các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III, sau khi Ủy ban đã phê duyệt thực hiện định lượng dự kiến cho SOLAS chương III.

12.6 Sau ghi nhận quan điểm cho rằng kinh nghiệm thu được từ việc áp dụng MSC.1/Circ.1394/Rev.1 về xây dựng các yêu cầu chức năng cho SOLAS chương III là nền móng cơ bản cho việc xây dựng một khuôn khổ mới cho tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu, Ủy ban đã chỉ đạo Phân ban SSE sửa đổi MSC.1/Circ.1394/Rev.1 trong một phiên họp tương lai, xem xét tài liệu MSC 98/12/3 và đưa ra hướng dẫn về phương pháp xây dựng các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III khi Ủy ban đã thông qua thực hiện ​​định lượng dự kiến.

**Phương hướng tương lai của phương pháp tiếp cận theo mức độ an toàn (SLA)**

12.7 Sau khi xem xét chương trình nghị sự 6, MSC 95, như một phần của kế hoạch làm việc để xây dựng dự thảo Hướng dẫn Tạm thời về việc xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận mức độ an toàn tiêu chuẩn IMO, đã đồng ý rằng MSC 98 nên xem xét kết quả đầu ra của Phân ban SSE về việc xây dựng các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III và tiến độ thực hiện tại MSC 96 và MSC 97 và đưa ra quyết định về hướng tương lai của SLA (xem đoạn 6.3).

12.8 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/6/5 (Đức), đưa ra đề xuất về mục 14 mới của dự thảo Hướng dẫn Tạm thời về việc xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận theo mức an toàn tiêu chuẩn IMO dựa trên mục tiêu.

12.9 Khi xem xét tài liệu MSC 98/6/5 và phương hướng tương lai của SLA, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 quy trình được mô tả trong tài liệu MSC 98/6/5 có thể so sánh với quy trình được cung cấp trong các phần của Công ước SOLAS về "thiết kế và bố trí thay thế";

.2 cách tiếp cận theo mức an toàn sẽ hữu ích trong việc xây dựng các quy định, hợp lý hơn so với rủi ro chấp nhận được, dựa trên phân tích số liệu sử dụng phương pháp hiện đại; và

.3 kết luận của Dự thảo Hướng dẫn Tạm thời cho việc xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận theo mức an toàn tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu IMO sẽ là một thành tựu quan trọng.

12.10 Sau cuộc thảo luận chuyên sâu, Ủy ban đã đồng ý chuyển tài liệu MSC 98/6/5 cho Nhóm công tác GBS để xem xét, nếu có thời gian, trong bối cảnh xây dựng dự thảo Hướng dẫn tạm thời về xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận theo mức an toàn tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu IMO, và thông báo cho Ủy ban.

***Hướng dẫn cho Nhóm công tác GBS***

12.11 Ủy ban tiếp tục chỉ đạo Nhóm công tác GBS, được thành lập trong chương trình nghị sự 6 (xem mục 6.17), có xét đến các nhận xét đã được đưa ra và các quyết định đưa ra toàn thể, thực hiện những công việc sau:

.1 xem xét mô tả chức năng cần thiết của dự thảo các yêu cầu chức năng cho SOLAS chương III (thực hiện dự kiến) về mặt định lượng, nhằm mục đích hướng dẫn cho Phân ban SSE, có xét đến tài liệu MSC 98/12/6, và thông báo cho Ủy ban; và

.2 nếu thời gian cho phép, thực hiện lập mục 14 mới của dự thảo Hướng dẫn Tạm thời về xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận theo mức an toàn tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu IMO nhằm mô tả chung về quá trình xây dựng các văn kiện IMO sử dụng các phương pháp dựa trên rủi ro, dựa trên tài liệu MSC 98/6/5.

***Báo cáo của Nhóm công tác GBS***

12.12 Sau khi xem xét một phần của báo cáo của Nhóm công tác GBS (MSC 98/WP.7) về các vấn đề liên quan đến mục này, Ủy ban đã thực hiện các hoạt động sau đây.

***Dự thảo các yêu cầu chức năng cho SOLAS Chương III***

12.13 Khi xem xét các khuyến nghị của Nhóm về các yêu cầu chức năng của SOLAS chương III, Ủy ban đã chỉ đạo Phân ban SSE xem xét các nguyên tắc sau đây khi mô tả chức năng cần thiết của các yêu cầu chức năng dự kiến ​​(hiệu suất dự kiến) về mặt định lượng:

.1 yêu cầu chức năng phải được xây dựng một cách rõ ràng, rõ ràng và khách quan;

.2 hiệu suất dự kiến ​​cần được thể hiện càng chính xác càng tốt, ưu tiên mặt định lượng; và

.3 cách tiếp cận đề xuất trong tài liệu MSC 98/12/6 và thông tin trong phụ lục 4 của tài liệu SSE 4/3 cần được Phân ban áp dụng để thực hiện các bước ban đầu nhằm mô tả yêu cầu chức năng về mặt định lượng.

12.14 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình các thông tin và dữ liệu liên quan đến Phân ban SSE để xem xét và hành động, nếu thích hợp.

***Mục 14 của Dự thảo Hướng dẫn Tạm thời về việc xây dựng và áp dụng phương pháp tiếp cận theo mức an toàn tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu IMO***

12.15 Khi xem xét đề xuất mục 14 mới của dự thảo Hướng dẫn Tạm thời, Ủy ban đã ghi nhận sự ủng hộ mạnh mẽ cho đề xuất trong phụ lục của tài liệu MSC 98/6/5, đã xác nhận đề nghị của Nhóm nhằm duy trì cả phần hiện có và đề xuất 14 trong dấu ngoặc vuông trong dự thảo Hướng dẫn tạm thời.

12.16 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã mời các nước thành viên và các tổ chức quốc tế trình các ví dụ cụ thể về GBS-SLA cũng như nhận xét về cả hai phương trong mục 14 nhằm mục đích tiếp tục phát triển dự thảo Hướng dẫn Tạm thời tại MSC 99.

***Hướng dẫn về an toàn trong các cuộc diễn tập trên tàu sử dụng thuyền cứu sinh***

12.17 Ủy ban đã xem xét:

.1 bản dự thảo Hướng dẫn về an toàn trong các cuộc diễn tập trên tàu sử dụng thuyền cứu sinh, bắt nguồn từ việc thông qua các *Yêu cầu về bảo trì, kiểm tra kỹ lưỡng, kiểm tra vận hành, đại tu và sửa chữa thuyền cứu sinh và thuyền cứu hộ, thiết bị phóng và dụng cụ phóng* (độ phân giải MSC.402 96)) (SSE 4/19, đoạn 4.10 và phụ lục 3); và

.2 tài liệu MSC 98/12/4 (Pháp), cung cấp ý kiến ​​về dự thảo Hướng dẫn về an toàn trong các cuộc diễn tập trên tàu sử dụng thuyền cứu sinh, đặc biệt thể hiện sự lo ngại rằng dự thảo thiếu phần hoạt động của cơ chế phóng tàu cứu hộ rơi tự do các các cuộc diễn tập; và đề xuất đưa các biện pháp thích hợp để vận hành các cơ chế như vậy trong định nghĩa "hoạt động phóng mô phỏng được thực hiện trong quá trình diễn tập" cho phù hợp với các quy định của SOLAS quy định III/19.3.4.4.

12.18 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm dưới đây liên quan đến đề xuất sửa đổi có trong văn bản MSC 98/12/4:

.1 việc sử dụng thuật ngữ "công ty" có thể không phù hợp với định nghĩa của thuật ngữ đã đề cập trong quy định SOLAS IX/1.2;

.2 văn bản đề xuất có thể dẫn đến các vấn đề trong quá trình kiểm tra của Quốc gia quản lý cảng theo đó có thể yêu cầu chứng nhận đào tạo bổ sung cho thuyền viên; và

.3 văn bản đề xuất cung cấp các điều kiện liên quan đến việc đào tạo về hoạt động của cơ chế phóng thuyền cứu sinh rơi tự do mà không nên đưa vào định nghĩa.

12.19 Trên cơ sở những điều đã nói ở trên và ghi nhận nhu cầu giải thích hợp lý việc làm quen của thuyền viên với việc kích hoạt cơ chế phóng thuyền cứu sinh rơi tự do, Ủy ban đã chấp thuận, có sửa đổi, MSC.1/Circ.1578 về *Các hướng dẫn về an toàn trong các cuộc diễn tập trên tàu dụng thuyền cứu sinh.*

***Sửa đổi Hướng dẫn xây dựng hướng dẫn vận hành và bảo trì cho các hệ thống thuyền cứu sinh (MSC.1/Circ.1205)***

12.20 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1579 về *Việc sửa đổi hướng dẫn xây dựng hướng dẫn vận hành và bảo trì cho hệ thống thuyền cứu sinh (MSC.1/Circ.1205).*

**Dự thảo sửa đổi đoạn 6.1.1.3 của Bộ Luật LSA**

12.21 Ủy ban đã xem xét:

.1 sửa đổi dự thảo đoạn 6.1.1.3 của Bộ luật LSA, nhằm mục đích cho phép sử dụng các cơ chế vận hành bằng tay để phóng các tàu thuyền cứu hộ không phải là một phần của tàu sinh tồn của tàu, trái với yêu cầu hiện tại là thiết bị phóng không được phụ thuộc vào bất kỳ phương tiện nào khác ngoài lực hấp dẫn hoặc lực cơ học lưu trữ, có tính đến các cơ chế vận hành bằng tay đã được chấp nhận bởi một số Cơ quan (SSE 4/19, đoạn 5.9 và phụ lục 5); và

.2 tài liệu MSC 98/12/2 (Nhật Bản), đề xuất sắp xếp lại bản văn của bản dự thảo sửa đổi, để làm cho các điều khoản phải tuân thủ với điều kiện rằng thiết bị phóng của thuyền không phụ thuộc vào lực hấp dẫn hoặc các phương tiện cơ giới được lưu giữ và cũng chỉ thay đổi việc áp dụng bản sửa đổi cho các tàu mới, như đã nêu trong phụ lục 3 của đề xuất ban đầu có trong văn bản MSC 96/23/6 (Hàn Quốc, IACS).

12.22 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 nếu sửa đổi này được phê duyệt, thì:

.1 hệ thống phòng tàu cứu hộ thủ công mà không cần đến thủy thủ đoàn trên tàu sẽ không thể chấp nhận được so với tình huống hiện tại khi một chiếc thuyền cứu hộ đầy tải và đã được trang bị được phóng ra bằng phương tiện trọng lực hoặc cơ chế năng lượng lưu trữ; và

.2 đội thủy thủ vận hành phải lên tàu cứu hộ sau khi đã được phóng ra ngoài, phát sinh rủi ro về an toàn, thiết lập một chế độ an toàn khác cho thủy thủ trên những chiếc tàu chở hàng so với tàu chở khách và không tương thích với yêu cầu chung của việc phóng an toàn với đội thủy thủ trên tàu theo yêu cầu trong đoạn 6.1.1.1.2 của Bộ Luật LSA;

.2 cần lưu ý rằng sửa đổi này sẽ chỉ áp dụng cho các thuyền cứu hộ không phải là tàu cấp cứu của tàu và SOLAS chương III đề cập đến các tàu chở hàng và hành khách khác nhau về vấn đề này, nghĩa là quy định "thuyền cứu hộ có thể được cho người lên và phóng ra trực tiếp từ vị trí xếp với số người được chỉ định cho thủy thủ đoàn thuyền cứu hộ trên tàu "chỉ áp dụng đối với tàu chở khách;

.3 các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự thảo sửa đổi, ví dụ như một thiết bị phóng của thuyền cứu hộ, không phải là một trong những chiếc tàu cấp cứu của tàu, không cần phải có năng lượng cơ học lưu trữ, cần được áp dụng không chỉ đối với tàu mới mà cả các tàu hiện có; và

.4 Ngày áp dụng sửa đổi phải dựa trên ngày lắp đặt thiết bị.

12.23 Sau khi thảo luận chuyên sâu, Ủy ban đã đồng ý chỉ đạo SSE 5 xem xét sửa đổi dự thảo đoạn 6.1.1.3 của Bộ Luật LSA, có tính đến các ý kiến ​​nêu trên và thông báo cho Ủy ban cho phù hợp.

**Sửa đổi Bộ luật về Đóng tàu và thiết bị của giàn khoan ngoài khơi di động, 2009 (Bộ luật MODU 2009)**

12.24 Ủy ban đã thông qua nghị quyết MSC.435 (98) về *Việc sửa đổi Bộ luật Đóng tàu và Thiết bị của giàn khoan ngoài khơi di động, 2009* (Bộ luật MODU 2009), như được quy định trong phụ lục 23, có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020 và đã cho phép Ban thư ký đưa ra tất cả các sửa đổi cần thiết khi soạn thảo văn bản cuối cùng.

**Thiết bị nâng và tời nâng trên tàu (OLAW)**

12.25 Ủy ban ghi nhận các hoạt động sau đây của phân ban:

.1 đồng ý rằng các điều khoản mới cho Thiết bị nâng và tời nâng trên tàu (OLAW) nên được đưa vào SOLAS chương II-1; và

.2 thảo luận về vấn đề "không hoạt động" hoặc "không vận hành" OLAW và tính hợp lệ của chứng nhận SOLAS của con tàu và vấn đề này sẽ được xem xét tại SSE 5.

12.26 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/12/5 (Đức), đề xuất một kế hoạch làm việc để Nhóm Công tác GBS xem xét việc đánh giá các mục tiêu và yêu cầu chức năng đối với các thiết bị nâng và tời nâng trên tàu, công việc của Phân ban SSE với khái niệm GBS được đồng ý, áp dụng bởi Nhóm công tác GBS, tương tự như kế hoạch làm việc đã thống nhất cho việc xây dựng các yêu cầu chức năng cho SOLAS chương III.

12.27 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 đối với người quy định của các điều khoản mới cho OLAW và các vấn đề liên quan đến "không hoạt động" và "không vận hành" OLAW, một chương mới trong SOLAS sẽ hủy bỏ OLAW khỏi chứng nhận đóng tàu an toàn của tàu;

.2 quyết định về chương SOLAS nên bao gồm các điều khoản mới cho OLAW vẫn còn để mở; và

.3 liên quan đến kế hoạch làm việc đề xuất trong văn bản MSC 98/12/5:

.1 lưu ý rằng các chuyên môn về xây dựng các quy định dựa trên mục tiêu thuộc về Nhóm Công tác GBS, sự hỗ trợ của nhóm nêu trên, với việc tập trung vào việc xây dựng các quy định mới của OLAW, sẽ hữu ích;

.2 việc giới thiệu các mục tiêu và yêu cầu chức năng cho OLAW do Phân ban SSE lập cho Nhóm công tác GBS có thể đặt ra nguyên tắc rằng tất cả các quy định dựa trên mục tiêu do Tổ chức xây dựng cần phải được xem xét bởi Nhóm công tác GBS; và

.3 phải xây dựng một quy trình và các tiêu chí có hệ thống để xây dựng các quy định dựa trên mục tiêu với xu hướng của các loại quy định này.

12.28 Sau khi thảo luận chuyên sâu, Ủy ban:

.1 thông qua kế hoạch làm việc để xem xét việc xây dựng các yêu cầu đối với thiết bị nâng và tời nâng trên tàu, như được nêu trong phụ lục tài liệu MSC 98/12/5; và

.2 đã bày tỏ quan điểm cho rằng việc xác định chương nào của SOLAS nên bao gồm các điều khoản OLAW mới cần được xem xét thêm.

12.29 Trong quá trình thông qua kế hoạch hoạt động nêu trên, Ủy ban ghi nhận mối lo ngại của phái đoàn Nauy rằng công việc được thực hiện bởi nhóm tương tác OLAW, nếu được thành lập tại SSE5, có thể bị trì hoãn nếu việc xem xét bản dự thảo mục đích và yêu cầu chức năng được thực hiện bởi Nhóm làm việc GBS tại MSC 99.

**Hướng dẫn cho tàu và các đơn vị có hệ thống định vị động (DP)**

12.30 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1580 về *Hướng dẫn cho các tàu và các đơn vị có hệ thống định vị năng động (DP)*, thường áp dụng cho các tàu và các đơn vị được đóng vào hoặc sau ngày 9 tháng 6 năm 2017. Trong bối cảnh này, *Hướng dẫn cho tàu có hệ thống định vị động* (MSC/Circ.645) vẫn sẽ được áp dụng với các tàu hiện có.

**Dự thảo biển báo tuyến đường thoát hiểm và dấu hiệu vị trí thiết bị**

12.31 Ủy ban đã phê duyệt dự thảo biển báo tuyến đường thoát hiểm và các dấu hiệu vị trí thiết bị, cùng với dự thảo Nghị quyết của Hội đồng, được nêu trong phụ lục 24, để được A 30 thông qua.

**Các quy định SOLAS II-1/13 và II-1/13-1 và các quy định liên quan khác đối với tàu mới**

12.32 Ủy ban ghi nhận những tiến bộ của Phân ban liên quan đến các vấn đề liên quan đến các quy định II-1/13 và II-1/13-1 của SOLAS và các quy định liên quan cho các tàu mới.

**Chiều rộng tối thiểu của các tuyến đường thoát hiểm trên tàu chở hàng hàng**

12.33 Ủy ban ghi nhận cuộc thảo luận của Phân ban về chiều rộng tối thiểu của các tuyến đường thoát hiểm bên ngoài trên các tàu hàng xuất phát từ:

.1 nội dung chưa rõ ràng của quy định II-2/13.1 của SOLAS "... cung cấp phương tiện thoát hiểm để người trên tàu có thể thoát hiểm an toàn và nhanh chóng xuống thuyền cứu hộ và boong lên tàu."; và

.2 thiếu quy định chi tiết về các tuyến đường thoát hiểm bên ngoài.

12.34 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã ghi nhận những quan điểm sau đây:

.1 các cán bộ quốc gia quản lý cảng (PSCOs) cần tự hạn chế việc áp dụng các yêu cầu của các văn kiện; và nguyên tắc này cần được Ủy ban xác nhận; và

.2 không nên chỉ đạo phân ban III xem xét các diễn giải khác nhau giữa các Cơ quan quản lý và PSCOs.

12.35 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đồng ý không chỉ đạo phân ban III xem xét các giải thích khác nhau giữa các Cơ quan quản lý và PSCOs về vấn đề này.

12.36 Trong bối cảnh này, Ủy ban lưu ý thêm sự can thiệp từ người quan sát của IACS rằng:

.1 các quy định của SOLAS đã không đề cập đến chiều rộng tối thiểu của các tuyến thoát hiểm bên ngoài trên các tàu hàng;

.2 PSCO áp dụng cách giải thích chiều rộng tối thiểu của các tuyến thoát hiểm bên ngoài trên các tàu chở hàng để thực hiện nội dung không rõ ràng của quy định SOLAS II-2/13.1; và

.3 việc thiếu quy định về chiều rộng tối thiểu của các tuyến thoát hiểm bên ngoài trên các tàu hàng đã ngăn cản vấn đề được giải quyết bằng cách giải thích thống nhất.

**Giải thích thống nhất về SOLAS chương II-2**

12.37 Sau khi xem xét dự thảo Thông tư MSC về giải thích thống nhất SOLAS chương II-2, Ủy ban đã ghi nhận rằng SOLAS đã đưa ra những hạn chế rõ ràng về không gian có thể được đặt trong khu vực hàng hoá và đồng ý rằng các văn bản tương ứng với dự thảo giải thích thống nhất của SOLAS quy định II-2/9.2.4.2 có thể mâu thuẫn với các quy định trong Công ước. Trong bối cảnh này, Ủy ban đã chỉ thị cho SSE 5 để tiếp tục xem xét bản dự thảo thống nhất nói trên, và thông báo cho Ủy ban trong phiên họp kế tiếp.

12.38 Sau khi thảo luận, Ủy ban đã chấp thuận, có sửa đổi, MSC.1/Circ.1581 về *Giải thống nhất của SOLAS chương II-2*, mà không bao gồm UI liên quan đến SOLAS quy định II-2/9.2.4.2.

**Đính chính *Giải thích thống nhất của SOLAS chương II-2 về số lượng và bố trí bình chữa cháy di động trên tàu* (MSC.1/Circ.1275)**

12.39 Ủy ban ghi nhận rằng Phân ban đã thông qua dự thảo sửa đổi để *Giải thích thống nhất về SOLAS Chương II-2 về số lượng và bố trí bình chữa cháy di động trên tàu* (MSC.1/Circ.1275) và Ban Thư ký đã ban hành theo MSC.1/Circ.1275/Corr.1.

**Giải thích thống nhất chương 15 của Bộ luật FSS**

12.40 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1582 về *Giải thích Thống nhất chương 15 của Bộ luật FSS.*

**Sửa đổi *Giải thích thống nhất quy định SOLAS II-1/29* (MSC.1/Circ.1398)**

12.41 Ủy ban đã phê duyệt MSC.1/Circ.1583 về *Sửa đổi giải thích thống nhất SOLAS quy định II-1/29* (MSC.1/Circ.1398).

**Xem lại chương II-2 của SOLAS và các quy tắc liên quan để giảm thiểu tỷ lệ và hậu quả của hỏa hoạn trên không gian ro-ro và các không gian đặc biệt của các tàu khách ro-ro mới và hiện có**

12.42 Khi xem xét đánh giá SOLAS chương II-2 và các bộ luật liên quan, Ủy ban:

.1 đồng ý rằng công việc xem xét chương II-2 của SOLAS và các bộ luật liên quan có thể dẫn đến việc sửa đổi các chương II-2 và III của SOLAS, Bộ luật FTP của FSS và 2010, Công ước và Bộ luật STCW và các hướng dẫn có liên quan và, do đó, việc xây dựng các sửa đổi như vậy không yêu cầu một đề xuất kết quả đầu ra mới; và

.2 phê duyệt phạm vi làm việc, và kế hoạch làm việc, để đánh giá SOLAS chương II-2 và các bộ luật liên quan đến không gian ro-ro và các không gian đặc biệt của các tàu chở hàng ro-ro mới và hiện có, như được nêu trong các phụ lục 13 và 14 tài liệu SSE 4/19, tương ứng, đã được lập theo hướng dẫn của MSC 97.

**Các công việc liên quan đến Bộ luật vùng biển cực**

12.43 Ủy ban ghi nhận những tiến bộ của Phân ban liên quan đến các công việc liên quan đến Bộ Luật vùng biển cực, đặc biệt liên quan đến các tiêu chuẩn thử nghiệm và tiêu chuẩn cần thiết cho các thiết bị và các phương tiện cứu hộ trên tàu đang hoạt động trong vùng biển cực.

***Sửa đổi hướng dẫn đánh giá và thay thế các hệ thống phóng và thu hồi thuyền cứu sinh (MSC.1/Circ.1392)***

12.44 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1584 về *Sửa đổi hướng dẫn đánh giá và thay thế các hệ thống phóng và thu hồi thuyền cứ sinh* (MSC.1/Circ.1392).

**Đính chính *Các yêu cầu về bảo trì, kiểm tra kỹ lưỡng, kiểm tra vận hành vận hành đại tu và sửa chữa thuyền cứu sinh, thuyền cứu hộ, thiết bị phóng và dụng cụ phóng* (nghị quyết MSC.402 (96))**

12.45 Ủy ban ghi nhận rằng Phân ban đã chỉ thị cho Ban Thư ký thực hiện lập bản đính chính các *Yêu cầu về bảo dưỡng, kiểm tra kỹ lưỡng, kiểm tra vận hành, đại tu và sửa chữa thuyền cứu sinh và thuyền cứu hộ, thiết bị phóng và dụng cụ phóng* (nghị quyết 409 (96 )), đã được ban hành theo văn bản MSC 96/25/Add.1/Corr.1.

**Các vấn đề khác**

***Vật liệu phòng cháy và các phương pháp kiểm tra phê duyệt được yêu cầu***

12.46 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/12/1 (Hàn Quốc, IACS), đưa ra đề xuất sửa đổi bảng 1 phụ lục 3 của Bộ luật FTP 2010 để:

.1 làm rõ rằng vật liệu phòng cháy và các phương pháp kiểm tra phê duyệt được yêu cầu tro áp dụng cho các tàu chở hơn 36 hành khách và tàu chở khách không quá 36 hành khách; và

.2 cập nhật một số tài liệu tham khảo của bảng nói trên.

12.47 Khi xem xét các sửa đổi đề xuất, bất kể có tuyên bố của Chủ tịch Phân ban SSE, Ủy ban đã:

.1 chỉ ghi nhận quan điểm của Nhóm công tác phòng cháy rằng bảng 1 của phụ lục 3 của Bộ luật FTP 2010 cũng có thể áp dụng cho các tàu chở khách không quá 36 hành khách và giải pháp là xóa cụm từ "không chở hơn 36 hành khách "; và

.2 đã xem xét vấn đề này trong mục chương trình nghị sự về "Giải thích hợp lý các điều khoản của các công ước về an toàn, an ninh và môi trường của IMO", nhưng sửa đổi đối với Bộ luật FTP 2010 đã không được xem xét,

phê duyệt dự thảo sửa đổi bảng 1 của phụ lục 3 của Bộ luật FTP 2010, như đã nêu trong phụ lục 25 và yêu cầu Tổng thư ký lưu hành chúng theo SOLAS Điều VIII, nhằm mục đích thông qua tại MSC 99.

# 13 XÂY DỰNG NĂNG LỰC ĐỂ THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP MỚI

13.1 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 (MSC 97/22, đoạn 12.3) đã yêu cầu Phó Chủ tịch Ủy ban tham vấn với Chủ tịch và với sự hỗ trợ của Ban Thư ký để trình MSC 98 đánh giá sơ bộ về xây dựng năng lực và các nhu cầu trợ giúp kỹ thuật liên quan đến việc dự thảo sửa đổi đã được phê duyệt đối với các văn kiện bắt buộc và các kết quả mới liên quan đến các văn bản bắt buộc đã được thông qua tại kỳ họp đó.

**Đánh giá xây dựng năng lực để thực hiện các biện pháp mới**

13.2 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/13 (Phó Chủ tịch), đưa ra kết quả của đánh giá ban đầu và đồng ý với đánh giá rằng không có ý nghĩa xây dựng năng lực hoặc nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật liên quan đến dự thảo sửa đổi và các kết quả liên quan đến các đề xuất sửa đổi các văn bản bắt buộc đã được phê duyệt tại MSC 97.

13.3 Do đó, Ủy ban kết luận rằng không cần thiết lập Nhóm Phân tích Nhu cầu Bồi dưỡng Công việc (ACAG) tại phiên này. Về vấn đề này, Ủy ban đã lưu ý đề xuất trong đoạn 5 của tài liệu MSC 98/13 rằng đánh giá sơ bộ về kết quả "Xem lại SOLAS chương II-2 và các quy tắc liên quan để giảm thiểu tỷ lệ và hậu quả của hỏa hoạn trên không gian ro-ro và không gian loại đặc biệt của các tàu khách ro-ro mới và hiện có "cần được cập nhật khi phạm vi công việc đã được xác định rõ hơn.

**Đánh giá ban đầu cho kỳ họp tiếp theo**

13.4 Ủy ban đã yêu cầu Phó Chủ tịch, với sự tham vấn của Chủ tịch và với sự hỗ trợ của Ban Thư ký, phải trình MSC 99 đánh giá sơ bộ về xây dựng năng lực và nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật liên quan đến dự thảo sửa đổi đã được phê duyệt đối với các văn kiện bắt buộc và những kết quả mới liên quan đến các công cụ bắt buộc, đã được thông qua tại phiên họp này.

# 14 ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CHÍNH THỨC

**Cơ sở**

14.1 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã:

.1 yêu cầu Ban Thư ký sửa đổi biểu đồ ĐƯỢC thể hiện trong hình 2 trong đoạn 27 phụ lục 10 của *Hướng dẫn đã điều chỉnh về Đánh giá An toàn Chính thức (FSA) để sử dụng trong quy trình xây dựng quy tắc IMO* (MSC-MEPC.2/Circ .12/Rev.1), nhằm mục đích liên kết với đoạn 26 của phụ lục 10 hướng dẫn đã điều chỉnh FSA và phụ lục 6 của tài liệu về *Tổ chức và phương pháp làm việc của Ủy ban An toàn Hàng hải và Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển và các đơn vị trực thuộc* (MSC-MEPC.1/Circ.5) để được xem xét thêm tại phiên này; và

.2 mời Trung Quốc và các đoàn đại biểu quan tâm liên lạc với Ban thư ký liên quan để biết thêm thông tin chi tiết về vấn đề về tốc độ của mô-đun về tai nạn và sự cố hàng hải của GISIS (MCI) và đã yêu cầu Ban Thư ký tiến hành phân tích về đầu vào và tốc độ đầu ra của mô-đun MCI GISIS và khả năng tăng tốc độ của mô-đun MCI GISIS và có hành động thích hợp.

**Sửa đổi sơ đồ trong hình 2 của phụ lục 10 Hướng dẫn FSA**

14.2 Sau khi xem xét tài liệu MSC 98/14 (Ban Thư ký), đề xuất dự thảo sửa đổi sơ đồ, nhằm thay thế hình 2 của phụ lục 10 cho Hướng dẫn FSA sửa đổi (MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1) Ủy ban đã phê duyệt và sửa đổi sơ đồ và ủy quyền cho Ban thư ký sửa đổi biên soạn cần thiết khi hoàn thiện bản văn hướng dẫn sửa đổi FSA (như MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2) và thông báo cho MEPC 72 về quyết định của Ủy ban.

14.3 Sau đó, Ủy ban đã thông qua dự thảo thông tư MSC-MEPC về *Hướng dẫn đã điều chỉnh về đánh giá an toàn chính thức (FSA) để sử dụng trong quy trình ra quyết định của IMO*, như được trình bày trong phụ lục 26, phải được sự nhất trí đồng ý của MEPC 72 và lưu ý rằng các quy định của Hướng dẫn đã điều chỉnh về FSA (MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2) sẽ được áp dụng có hiệu lực ngay lập tức.

**Phân tích về tốc độ đầu vào và đầu ra của mô-đun MCI GISIS**

14.4 Về phân tích tốc độ đầu vào và đầu ra của mô-đun MCI GISIS, Ủy ban ghi nhận rằng việc đánh giá nhu cầu cải thiện chức năng của mô đun sửa đổi và khả năng tăng tốc độ đang được tiến hành, và Ban Thư ký sẽ báo cáo kết quả đến III 4.

# 15 VẤN ĐỀ CƯỚP BIỂN VÀ CƯỚP CÓ VŨ TRANG ĐỐI VỚI TÀU

**Những sự phát triển kể từ MSC 97, bao gồm chia sẻ thông tin về những vụ cướp biển và cướp có vũ trang**

15.1 Sau khi xem xét tài liệu MSC 98/15 (Ban thư ký) liên quan đến diễn biến của nạn cướp biển và cướp có vũ trang chống lại các tàu kể từ MSC 97, Ủy ban ghi nhận rằng theo thông tin được báo cáo cho Tổ chức, như đã nêu trong MSC 4/Circ. 245 (báo cáo hàng năm năm 2016 về hành vi cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu), tổng số 221 vụ cướp biển và cướp có vũ trang đã xảy ra trên toàn thế giới vào năm 2016, giảm khoảng 27% so với năm 2015, trong đó có 303 vụ việc được báo cáo. Tuy nhiên, Ủy ban lưu ý với sự lo ngại rằng ở Tây Phi, các sự cố đã tăng 77% (62 sự kiện vào năm 2016 so với 35 vào năm 2015) và mặc dù hoạt động cướp biển và cướp có vũ trang ở Biển Đông đã giảm nhẹ với 68 trường hợp được báo cáo vào năm 2016 đến 81 trường hợp vào năm 2015, diễn biến ở khu vực Đông Nam Á, đặc biệt ở Biển Sulu-Celebes, cũng được quan tâm (2 sự cố vào năm 2015 và 16 năm 2016). Ngoài ra, hoạt động cướp biển ngoài khơi bờ biển Somalia vẫn đang diễn ra, với tám vụ được báo cáo trong khoảng thời gian từ tháng 1 đến tháng 4 năm 2017 liên quan đến sáu tàu buôn và thuyền buồm và khoảng 39 thành viên phi hành đoàn bị bắt làm con tin/bắt cóc.

15.2 Ủy ban ghi nhận và đánh giá cao thông tin có trong tài liệu MSC 98/INF.6 (ReCAAP-ISC), cập nhật các hoạt động do ReCAAP-ISC thực hiện và tình hình cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền ở châu Á kể từ lần cập nhật cuối cùng vào tháng 11 năm 2016.

15.3 Ủy ban cũng ghi nhận các thông tin được cung cấp bởi một phái quan sát viên liên quan đến các sự cố gần đây với hai tàu chở dầu ở eo biển Bab-el-Mandeb, ở phía tây của Vịnh Aden, nơi các tàu cao tốc nhỏ vận chuyển một lượng lớn chất nổ là được sử dụng để cố gắng lên tàu. Phương thức hoạt động đại diện cho một loại mối đe dọa mới đối với việc vận chuyển trong khu vực.

15.4 Một số đoàn đã cung cấp thông tin liên quan đến các hoạt động được thực hiện để chống lại nạn cướp biển và cướp có vũ trang, cũng như các hoạt động bất hợp pháp khác.

15.5 Trong bối cảnh này, Ủy ban ghi nhận rằng mối đe dọa đối với các tàu buôn từ cướp biển Somali và các tàu khác vẫn còn và việc vận chuyển thương mại nên tiếp tục có biện pháp bảo vệ chống lại các cuộc tấn công cướp biển thông qua việc áp dụng hướng dẫn IMO và thực tiễn quản lý tốt nhất (BMP).

15.6 Ủy ban đánh giá cao những tuyên bố của Philippines, Tây Ban Nha và Ủy ban châu Âu (thay mặt EU NAVFOR), như được nêu trong phụ lục 39, có liên quan đến các hành động của các chính phủ và lực lượng an ninh liên quan đến cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu.

15.7 Tổng thư ký đánh giá cao công việc của ReCAAP-ISC dựa trên sự hợp tác tốt với các quốc gia ven biển, cũng như các quốc gia ven biển ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương về các hành động nhằm giải quyết vấn đề cướp biển. Ông cũng cảm ơn EU NAVFOR vì sự đóng góp đáng kể và liên tục của mình trong việc bảo vệ các tàu buôn đi qua Vịnh Aden và phía Tây Ấn Độ Dương, cũng như các chính phủ đã đóng góp các tàu chiến và máy bay cho Lực lượng Hàng hải Kết hợp, NATO, EU NAVFOR, hoặc đóng góp quốc gia vào việc bảo vệ vận tải biển. Ông cũng nhắc lại rằng tình hình ở khu vực này vẫn là một mối lo ngại và việc áp dụng triệt để hướng dẫn IMO và thực tiễn quản lý tốt nhất phải được tiếp tục và không nên liều lĩnh hoặc cắt giảm quy trình. Ông kêu gọi các chính phủ tiếp tục cung cấp tài sản hải quân và quốc gia cho phép treo cờ để tiếp tục theo dõi mối đe dọa đối với các tàu treo cờ của họ và đặt mức an ninh thích hợp theo Bộ luật ISPS.

***Hiệp định khu vực***

15.8 Tháng 1 năm nay,Ủy ban ghi nhận rằng với việc thông qua của "Sửa đổi Jeddah đối với Bộ luật Djibouti 2017", các quốc gia tham gia đã đồng ý hợp tác, với sự hỗ trợ của IMO và các bên liên quan khác để xây dựng năng lực quốc gia và khu vực để giải quyết các vấn đề an ninh biển, cũng như vấn nạn cướp biển và cướp có vũ trang chống lại các tàu thuyền ở Tây Ấn Độ Dương và Vịnh Aden.

15.9 Đoàn đại biểu của Kenya, trong khi hoan nghênh việc giảm nạn cướp biển và cướp có vũ trang ở khu vực đông Phi, cho biết Chính phủ Kenya đã ký Sửa đổi Djibouti vào ngày 6 tháng 6 năm 2017.

***Nhận thức về miền Hàng Hải Thương mại - Vịnh Guinea***

15.10 Ủy ban ghi nhận "Nhận thức về miền Hàng hải thương mại - Vịnh Guinea" (hay MDAT-GoG), do Chính phủ Pháp và Anh Quốc thành lập, đã được đưa ra hoạt động từ ngày 20 tháng 6 năm 2016 (Thông tư số 3684 đề cập đến) và thông tin do tàu cung cấp cho MDAT-GoG khi đi qua các vùng nước Tây Phi đã giúp xây dựng một bức tranh hàng hải chung giữa các quốc gia trong khu vực và hỗ trợ các hành động và can thiệp của hải quân khu vực để đối phó với các cuộc tấn công cướp biển.

15.11 Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng xem xét tài liệu MSC 98/15/1 (Liberia và các cộng sự), thể hiện mối quan ngại về các báo cáo về cướp biển và các cướp có vũ trang trong vùng Vịnh Guinea (ước tính cao đến 60 đến 70%) và mời Ủy ban khuyến khích việc báo cáo chính xác và kịp thời thông tin về các sự cố cướp biển và cướp có vũ trang tới Trung tâm Báo cáo cướp biển của IMB (PRC) và MDAT-GoG.

15.12 Khi xem xét đề xuất trên, Ủy ban đã ghi nhận các tuyên bố của Angola, Nigeria, Pakistan và ReCAAP-ISC, như đã nêu trong phụ lục 39 và những quan điểm sau đây được thể hiện trong cuộc thảo luận:

.1 MDAT-GoG là một cơ chế báo cáo, được thiết lập để đáp ứng yêu cầu của cộng đồng vận tải toàn cầu, để hỗ trợ Bộ luật Yaounde và nỗ lực của các quốc gia trong khu vực trong việc chống cướp biển và cướp có vũ trang ở Vịnh Guinea;

.2 việc báo cáo về các vụ cướp biển và các vụ cướp có vũ trang trong vùng Vịnh Guinea có thể dẫn đến một phân tích sai lệch về quy mô và tần suất rủi ro đối với thuyền viên và thương mại trong khu vực, hạn chế khả năng của các quốc gia ven biển để có nguồn lực hợp lý và tập trung phản ứng;

.3 một thông tư của MSC nên được chuẩn bị để khuyến khích báo cáo thông tin cho MDAT-GoG và IMB PRC, nếu thích hợp;

.4 nỗ lực tập thể đã được yêu cầu để giải quyết các vấn đề liên quan đến an ninh ngày càng tăng ở Vịnh Guinea và để hỗ trợ Bộ Quy tắc Ứng xử của Yaounde, bao gồm sự tham gia của các quốc gia từ khu vực, Tổ chức Hàng hải Quốc tế, ngành vận tải biển và các bên liên quan khác;

.5 chiến lược chống cướp biển ở Vịnh Guinea đã được đưa ra trong Quy tắc Ứng xử Yaounde và việc thực hiện các biện pháp thích hợp yêu cầu phải có hành động của các quốc gia ký kết và các Trung tâm điều phối liên vùng (ICC) tại Cameroon;

.6 MSC.1/Circ.1333/Rev.1 về *Đề xuất với Chính phủ về ngăn ngừa và trấn áp vi phạm bản quyền và cướp có vũ trang chống lại tàu* và MSC.1/Circ.1334 về *Hướng dẫn cho chủ tàu và người vận hành, thuyền trưởng và thủy thủ đoàn về ngăn chặn và trấn áp hành vi cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu đã cung cấp hướng dẫn cần thiết cho việc báo cáo sự cố*; tuy nhiên, các thông tư này đã được ban hành từ lâu và có thể được xem xét để cung cấp cách tiếp cận toàn diện cho việc báo cáo thay vì đưa ra một thông tư mới của MSC;

.7 theo MSC.1/Circ.1333/Rev.1 và MSC.1/Circ.1334, các quốc gia ven biển vẫn là đầu mối chính để báo cáo vì họ có trách nhiệm và thẩm quyền để phản ứng, bắt giữ và truy tố những người có liên quan đến tội phạm hàng hải;

.8 cướp biển là một thách thức toàn cầu và các nước từ Vịnh Guinea đang nỗ lực giải quyết vấn đề này; và

.9 phải có sự tham vấn chặt chẽ với các nước trong khu vực để tránh làm suy yếu vai trò và trách nhiệm của các quốc gia ven biển.

15.13 Tổng Thư ký công nhận tầm quan trọng của Quy tắc Ứng xử Yaounde và MDAT-GoG và hoan nghênh những nỗ lực hợp tác với các quốc gia ven biển trong khu vực. Ông chỉ ra rằng các bài học kinh nghiệm từ việc thực hiện thành công Quy tắc ứng xử Djibouti và ReCAAP-ISC ở các khu vực khác cần được xem xét để giải quyết các vấn đề ở Vịnh Guinea.

15.14 Sau cuộc thảo luận chuyên sâu, Ủy ban đã :

.1 yêu cầu các quốc gia tàu treo cờ, thuyền trưởng, chủ tàu/hãng vận tải và các công ty vận tải báo cáo các sự cố về vi phạm bản quyền và cướp có vũ trang một cách kịp thời với các tổ chức báo cáo, như MDAT-GoG và IMB PRC, để cho phép các nước ven biển, kịp thời cảnh báo các tàu khác trong vùng lân cận và phát triển một sự hiểu biết có ý nghĩa hơn về mức độ rủi ro đối với các tàu hoạt động trong những khu vực xảy ra sự cố cướp biển và cướp có vũ trang; và

.2 hướng dẫn Nhóm công tác về An ninh Hàng hải chuẩn bị một thông tư MSC cung cấp thông tin chính xác và kịp thời về các sự cố cướp biển và cướp có vũ trang cho IMB PRC và MDAT-GoG, có tính đến ưu tiên hàng đầu của các quốc gia ven biển cũng như quan điểm thể hiện trong đoạn 15.12 ở trên.

***Sử dụng dữ liệu từ GISIS***

15.15 Ủy ban ủy quyền cho Trung tâm Vận tải NATO sử dụng dữ liệu từ Hệ thống Thông tin Vận tải tích hợp Toàn cầu (GISIS) để tạo và chia sẻ các báo cáo cướp biển và cướp có vũ trang trên biển để giúp nâng cao nhận thức về các xu hướng hiện tại.

***Báo cáo sự cố và bản câu hỏi về nhân viên an ninh vũ trang***

15.16 Ủy ban yêu cầu các quốc gia thành viên:

.1 cung cấp cho Ban Thư ký (marsec@imo.org) thông tin liên quan đến các điểm tiếp xúc quốc gia để thông tin về vi phạm bản quyền và cướp có vũ trang phù hợp với MSC.1/Circ.1333/Rev.1 về *Đề xuất Chính phủ về phòng ngừa và trấn áp cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu; và*

.2 hoàn thành bản câu hỏi kèm theo MSC-FAL.1/Circ.2 về *Thông tin về các yêu cầu của cảng và duyên hải liên quan đến nhân viên an ninh vũ trang có ký hợp đồng cá nhân trên tàu.*

15.17 Ủy ban kêu gọi các quốc gia thành viên cũng như các thuyền trưởng, chủ tàu/người vận hành và các công ty thương mại báo cáo các vụ cướp biển và các vụ cướp có vũ trang cho Tổ chức, sử dụng mẫu báo cáo được nêu trong phụ lục 5 của MSC.1/Circ.1333/Rev.1.

**Đề xuất dự thảo hướng dẫn cho tàu cấp vũ khí**

15.18 Ủy ban nhắc lại rằng:

.1 MSC 96, khi ghi nhận thông tin có trong tài liệu MSC 96/INF.11 (Quần đảo Marshall), cung cấp một báo cáo tiến độ về việc hoàn thành một cuộc khảo sát toàn diện về số lượng tàu cấp vũ khí trong vùng có rủi ro cướp biển cao (HRA), như được định nghĩa trong Các Cách quản lý Tốt nhất về Bảo vệ phòng chống cướp biển ở Somalia, phiên bản 4 (BMP 4), để xác định mức độ sử dụng và các phương thức hoạt động, đã mời các Quốc gia Hoa Kỳ xem xét hỗ trợ hoàn thành cuộc khảo sát toàn diện; và

.2 MSC 97 đã xem xét tài liệu MSC 97/19/11 (Ấn Độ) đưa ra một kết quả đầu ra mới để xây dựng hướng dẫn điều chỉnh các tàu cấp vũ khí, hầu hết các phái đoàn đã nói không thấy rằng cần có một yêu cầu bắt buộc đối với một văn bản quy định bắt buộc đã được chứng minh và một số phái đoàn đã ủng hộ việc xây dựng một hướng dẫn không bắt buộc. Như vậy, Ủy ban đã đồng ý không bao gồm kết quả đầu ra được đề xuất trong chương trình nghị sự giai đoạn hai năm của Ủy ban và đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình các đề xuất lên MSC 98 để xem xét thêm.

15.19 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/15/2 (Ấn Độ), đề xuất xây dựng dự thảo hướng dẫn về vũ khí nổi để hỗ trợ các quốc gia thành viên, chủ tàu, người vận hành và thuyền viên trong khi sử dụng tàu buôn như là tàu cấp vũ khí, để đảm bảo sự an toàn và an ninh.

15.20 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, các quan điểm sau đây đã được thể hiện:

.1 các tàu cấp vũ khí không kiểm soát là một mối đe dọa đối với an ninh hàng hải;

.2 hướng dẫn về tàu cấp vũ khí có thể cung cấp một khuôn khổ pháp lý không chỉ cho các công ty cung cấp nhân lực an ninh có vũ trang mà còn cho các Cơ quan Quản lý cờ, các quốc gia ven biển và các công ty vận tải sử dụng các dịch vụ này;

.3 vấn đề vũ trang lưu động có ý nghĩa đối với cả Hoa Kỳ và các quốc gia ven biển;

.4 tàu cấp vũ khí sẽ được quy định bởi các Cơ quan Quản lý cờ bằng cách sử dụng các điều khoản hiện hành của Bộ luật ISPS;

.5 các hướng dẫn đề xuất trong phụ lục tài liệu MSC 98/15/2 sẽ bảo đảm cho công việc tiếp theo, đặc biệt là về bản chất tự nguyện, mục tiêu của họ và các điều khoản và khái niệm nhất định được đưa ra trong tài liệu có thể gây ra những vấn đề nghiêm trọng nếu chúng không được xác định chính xác; hơn nữa, các phần của các hướng dẫn đề xuất đã mở rộng các trách nhiệm của các quốc gia ven biển vượt xa các quy định của UNCLOS và do đó không được hỗ trợ;

.6 việc báo cáo các thông tin nhạy cảm cho các quốc gia ven biển có thể gây ra nguy cơ cho sự an toàn và an ninh của con tàu;

.7 không có thông tin mới nào được cung cấp cho Ủy ban để chứng minh nhu cầu cần thiết cho hướng dẫn đó, và khảo sát toàn diện chưa đưa ra kết luận;

.8 tổ chức trước đây đã ban hành MSC-FAL.1/Circ.2 về Bảng câu hỏi về thông tin về các yêu cầu của quốc gia quản lý cảng và duyên hải liên quan đối với các nhân viên an ninh vũ trang trên tàu có ký hợp đồng tư nhân mà đã tạo ra tương đối ít phản hồi, do đó các nỗ lực nên tập trung vào việc cải thiện hướng dẫn hiện tại;

.9 vấn đề tàu cấp vũ khí vượt quá thẩm quyền của Tổ chức và thay vào đó có thể được giải quyết theo ngành hoặc có thể thông qua ISO; và

.10 vấn đề tàu cấm vũ khí có thể được xem xét bởi Nhóm Giám sát của LHQ về Somalia và Eritrea hoặc bởi Nhóm tương tác về Cướp biển ngoài bờ biển Somalia (CGPCS).

15.21 Sau khi xem xét các quan điểm trên, Ủy ban đã mời Tổng Thư ký chuyển lời mời CGPCS xem xét chi tiết về đề xuất có trong tài liệu MSC 98/15/2 (Ấn Độ) thông qua Nhóm công tác về các vấn đề pháp lý và đệ trình lời khuyên của họ tới phiên họp tiếp theo của Ủy ban.

**Đề xuất sửa đổi ranh giới của Khu vực có nguy cơ cướp biển cao, như được định nghĩa trong Thực tiễn Quản hành Tốt nhất để bảo vệ phòng chống cướp biển ở Somalia**

15.22 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/15/3 (Oman), đề xuất sửa đổi ranh giới phía bắc của khu vực có nguy cơ cao (HRA), như được định nghĩa trong BMP 4, vì không có tàu nào bị cướp ở phía tây của biển Ả Rập trong suốt ba năm qua.

15.23 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 95 đã xem xét tài liệu MSC 95/15/5 (Oman) về mức độ vi phạm bản quyền HRA, như được định nghĩa trong BMP 4, và các vấn đề mà Oman đưa ra vào thời điểm đó không được hỗ trợ bởi Ủy ban. Ủy ban cũng nhắc lại rằng phạm vi địa lý của HRA đã được xác định trong BMP và được xác định bởi các tác giả của BMP và các bên ký kết.

15.24 Một số phái đoàn ủng hộ đề xuất của Oman do sự vắng mặt của các sự cố trên biển Ả Rập kể từ năm 2014 và cho rằng nó có thể góp phần giảm chi phí hoạt động cho chủ tàu.

15.25 Một phái đoàn đã dẫn chiếu một sự cố ở Vịnh Oman vào ngày 1 tháng 6 năm 2017, đã được xác nhận bởi EU NAVFOR, nơi một con tàu đã bị tấn công bởi những tên cướp biển bị và yêu cầu xem xét thông tin này khi xem xét đề xuất nộp trong tài liệu MSC 98/15/3.

15.26 Ủy ban ghi nhận thông tin do quan sát viên của ICS cung cấp rằng HRA được định nghĩa trong BMP 4, cung cấp hướng dẫn của ngành vận tải và sửa đổi không phải là một hành động mà IMO có thể thực hiện hoặc yêu cầu. Định nghĩa của HRA được xem xét định kỳ có tính đến các đánh giá về mối đe dọa được tạo ra bởi các cuộc họp chia sẻ hàng năm và các cuộc họp giải quyết các cuộc tấn công của các lực lượng hải quân được triển khai ở phía Tây Ấn Độ Dương để chống lại nạn cướp biển cũng như các thông tin liên quan đến mối đe dọa khác. Yêu cầu trong tài liệu MSC 98/15/3 đã được ghi nhận bởi các đồng tác giả của BMP 4 và sẽ được xem xét trong lần xem xét tiếp theo về mức độ của HRA.

15.27 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban, lưu ý đến sự ủng hộ chung của đề xuất của Oman, đã mời các đồng tác giả của BMP 4 xem xét yêu cầu của Oman, cũng như các ý kiến ​​đưa ra trong quá trình xem xét đề xuất khi xem xét HRA.

15.28 Người quan sát của ICS chỉ ra rằng sẽ có thêm sự xem xét đối với đề xuất với sự tư vấn của Oman và kết quả sẽ được báo cáo tới phiên họp tiếp theo của Ủy ban.

**Hướng dẫn cho Nhóm công tác**

15.29 Sau khi xem xét các vấn đề trên, Ủy ban chỉ đạo Nhóm Công tác về An ninh Hàng hải đã được thành lập trong chương trình nghị sự 5, có xét đến ý kiến ​​đóng góp và quyết định đưa ra toàn thể, đã xem xét tài liệu MSC 98/15/1 liên quan đến việc báo cáo về cướp biển và các vụ cướp có vũ trang ở Vịnh Guinea và lập dự thảo thông tư MSC nhằm cung cấp thông tin chính xác và kịp thời về những vụ cướp biển và cướp có vũ trang cho IMB PRC và MDAT-GoG, có tính đến ưu tiên hàng đầu các quốc gia ven biển.

**Báo cáo của Nhóm công tác**

15.30 Sau khi xem xét một phần của báo cáo của Nhóm Công tác về An ninh Hàng hải (MSC 98/WP.9) cho mục này, Ủy ban đã hành động như được mô tả dưới đây.

15.31 Ủy ban kêu gọi MDAT-GoG nên phối hợp với các quốc gia ven biển trong việc thực hiện Bộ quy tắc ứng xử Yaounde.

15.32 Ủy ban đã chấp thuận MSC.1/Circ.1585 về *Báo cáo các sự kiện cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền ở Vịnh Guinea.*

# 16 DI CƯ HỖN HỢP KHIOONG AN TOÀN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

16.1 Ủy ban ghi nhận rằng không có tài liệu nào được đưa ra về mục này lên MSC 96 hoặc MSC 97.

16.2 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã ghi nhận từ MSC 96 chỉ có hai sự cố với thông tin được nêu trong phụ lục của MSC.1/Circ.896/Rev.2 đã được báo cáo bởi một quốc gia thành viên thông qua mô-đun hỗ trợ trong GISIS, và không có thông tin liên quan đến các quy định SUA của MSC.1/Circ.896/Rev.2 nào được cung cấp.

16.3 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã ghi nhận rằng kể từ MSC 96, Ban Thư ký đã tham gia Hội nghị An ninh Hàng hải và Bảo vệ Di cư ở Vịnh Bengal và Biển Andaman, tổ chức tại Jakarta vào ngày 26 và 27 tháng 7 năm 2016; và Hội nghị thượng đỉnh Liên hợp quốc về người tị nạn và người di cư của Liên Hợp Quốc tổ chức tại Trụ sở Liên Hợp Quốc tại New York vào ngày 19 tháng 9 năm 2016. MSC 97 đã được thông báo thêm rằng Tổng thư ký đã sử dụng Hội nghị sức mạnh hải quân Quốc tế, tập hợp hơn 100 Đô đốc Hải quân và Cảnh sát biển tổ chức tại Trường Cao Đẳng Hải quân Hoa Kỳ vào tháng 10 năm 2016 để công nhận những đóng góp quan trọng của các tàu hải quân trên thế giới trong việc cứu hộ di dân hỗn hợp bằng đường biển.

16.4 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã ghi nhận rằng Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc đã thông qua Nghị quyết 2312 (2016) vào ngày 6 tháng 10, mở rộng các quy định của nghị quyết 2240 (2015) về Các biện pháp chống buôn lậu và buôn bán người di cư và ngăn ngừa tổn thất sinh mạng ở những vùng biển xa bờ biển Libya trong 12 tháng tới.

16.5 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế nộp hồ sơ cho MSC 98 và khuyến khích các quốc gia thành viên báo cáo các sự cố bằng các thông tin trong phụ lục MSC.1/Circ.896/Rev.2 qua mô-đun hỗ trợ trong GISIS.

16.6 Ủy ban lưu ý rằng từ MSC 97, một sự cố với thông tin trong phụ lục của MSC.1/Circ.896/Rev.2 đã được báo cáo bởi một quốc gia thành viên thông qua mô-đun hỗ trợ trong GISIS.

16.7 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/16 (ICS), cung cấp thông tin về số người chết đang gia tăng trong số của người di cư đang cố gắng đến châu Âu qua vùng Trung Địa Trung Hải và mời Ủy ban ủng hộ những hành động tiếp theo của Tổ chức, song song với các tổ chức khác của Liên hợp quốc, để thúc đẩy hành động thích hợp và hiệu quả tại Liên hợp quốc.

16.8 Liên quan đến vấn đề này, các phái đoàn và các quan sát viên đến từ Malta, Tây Ban Nha, ICS, IFSMA, IOM, UNHCR và UNODC đã đưa ra các điều khoản được nêu trong phụ lục 39.

16.9 Trong các cuộc thảo luận tiếp theo, các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế khẳng định mối quan tâm của họ đối với tình hình nhân đạo và tổn thất sinh mạng và đồng ý rằng giải pháp là phải thúc đẩy hành động thích hợp và hiệu quả tại Liên hợp quốc.

16.10 Về vấn đề này, Ủy ban lưu ý rằng Hiệp định Toàn cầu về Di cư do Liên hợp quốc (GCM) đưa ra là một cách tiếp cận ba giai đoạn, có thể lên tới cực điểm trong một cách tiếp cận toàn cầu để giải quyết vấn đề và giai đoạn tư vấn đã diễn ra từ tháng 4 năm 2017 đến tháng 11 năm 2017. Ủy ban khuyến khích các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế tham gia vào quá trình tư vấn.

16.11 Ủy ban ghi nhận những ý kiến ​​cho rằng:

.1 SAR không phải là một phản ứng lâu dài có thể chấp nhận được đối với di cư hỗn hợp bằng đường biển;

.2 luật pháp quốc tế, bao gồm cả UNCLOS, SOLAS và SAR, đã thiết lập các nghĩa vụ của các quốc gia ven biển để cung cấp các dịch vụ SAR và giải cứu những người đang gặp khó khăn bất kể nguồn gốc của họ;

.3 cộng đồng quốc tế cần xem xét lại chế độ quản lý quốc tế khi cần thiết;

.4 vẫn còn có các tuyến đường di cư bất thường khác ngoài Địa Trung Hải Địa Trung Hải, cũng như với một số lượng lớn người di cư được giải cứu trên biển, nơi các quốc gia ven biển đang có những nỗ lực đáng kể để duy trì các dịch vụ SAR đầy đủ để cứu người di cư;

.5 khu Trợ giúp Nhân đạo của Liên hợp quốc ở khu vực trung tâm Địa Trung Hải có thể có tác động tiêu cực do "hiệu quả thu hút" đối với những kẻ buôn người; và

.6 có thể có chấn thương tâm lý lâu dài đối với thuyền viên tham gia vào các hoạt động cứu nạn quy mô lớn, vì các thuyền viên không được huấn luyện đầy đủ cho những tình huống này như các nhân viên bảo vệ bờ biển, quân đội và nhân viên SAR.

16.12 Tổng thư ký nhắc lại sự đánh giá cao đối với các quốc gia thành viên đã đóng góp vào việc cứu hộ người di cư trên biển bằng các dịch vụ hải quân, quân sự và tình báo và thông báo cho Ủy ban rằng ông đã liên lạc với IOM để tổ chức một cuộc họp giữa các nước có liên quan Các cơ quan LHQ, chia sẻ quan điểm và tìm ra các biện pháp có thể để giải quyết vấn đề phức tạp này, dưới sự điều động của Tổ chức. Kết quả của cuộc họp liên ngành này sẽ được báo cáo lên phiên họp tiếp theo của Ủy ban.

16.13 Về vấn đề này, Ủy ban khuyến khích các quốc gia thành viên báo cáo sự cố bằng các thông tin trong phụ lục MSC.1/Circ.896/Rev.2 thông qua mô-đun tạo thuận lợi trong GISIS.

16.14 Ủy ban đồng ý kéo dài năm hoàn thành mục tiêu của kết quả đầu ra này đến năm 2019.

# 17 THỰC HIỆN CÁC VĂN KIỆN VÀ CÁC VẤN ĐỀ LIÊN QUAN

**Giấy chứng nhận về sự phù hợp theo Bộ luật IBC, BCH, IGC, GC và EGC**

17.1 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97 đã coi tài liệu MSC 97/16 (IACS), liên quan đến sửa đổi gần đây giới thiệu với các Bộ quy tắc IBC, BCH, GC, IGC và EGC, đề xuất:

.1 thiết lập cách tiếp cận dài hạn để giải quyết vấn đề thiếu dẫn chiếu đến tài liệu về tính ổn định đã được phê duyệt trong Giấy Chứng về sự phù hợp (CoF);

.2 thiết lập cách tiếp cận tạm thời về phương pháp hoàn thành CoF cho các tàu mà không phải tuân thủ sửa đổi đòi hỏi phải cung cấp văn kiện về tính ổn định được chấp thuận; và

.3 giải quyết vấn đề của các nghị quyết cần được nêu ở trang 1 của CoF.

17.2 Ủy ban cũng nhớ lại rằng MSC 97, sau khi được thông báo rằng MEPC 70 đã xem xét các vấn đề nói trên và:

.1 chỉ đạo cho Ban Thư ký lập:

.1 dự thảo thông tư liên tịch MSC-MEPC hướng tới các vấn đề, dưới dạng biện pháp tạm thời; và

.2 dự thảo sửa đổi bộ luật IBC, BCH, GC, IGC và EGC; và

.2 mời MSC 98 xem xét các vấn đề do IACS đưa ra, và thông qua bản dự thảo Thông tư MSC-MEPC và dự thảo sửa đổi cho các bộ luật IBC, BCH, GC, IGC và EGC, để được đồng thời phê duyệt bởi MEPC 71,

đã chỉ đạo Ban thư ký hành động phù hợp, có tính đến nhận xét của Chủ tịch MEPC rằng MEPC không có chu kỳ bốn năm để có hiệu lực sửa đổi và đồng ý xem xét vấn đề tại phiên họp này, theo yêu cầu của MEPC 70.

17.3 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/17 (Ban Thư ký), đính kèm bản thảo MSC-MEPC.5 Thông tư Hướng dẫn hoàn thiện Giấy chứng nhận về sự phù hợp theo bộ luật IBC, BCH, IGC, GC và EGC (MSC 98/17, phụ lục 1 ), và dự thảo sửa đổi Giấy chứng nhận về sự phù hợp (CoF) theo bộ luật IBC, BCH, GC, IGC và EGC (MSC 98/17, các phụ lục 2 đến 6), bao gồm một đoạn khác biệt trong CoF làm rõ yêu cầu để có được một quyển sổ tay hướng dẫn về xếp tải/tính ổn định đã được phê duyệt để cung cấp cho tàu, nhằm mục đích cho phép các Cơ quan quản lý hoặc các tổ chức được công nhận xác nhận một cách rõ ràng yêu cầu đó.

17.4 Liên quan đến nhận xét của Chủ tịch MEPC trong MSC 97 rằng MEPC không có chu kỳ bốn năm để có hiệu lực sửa đổi, Ủy ban ghi nhận lời giải thích của Chủ tịch rằng nếu dự thảo sửa đổi Mã IBC đã được thông qua tại kỳ họp này và được thông qua tại MSC 99, sửa đổi sẽ được dự kiến ​​sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2020 (tức là 18 tháng sau khi thông qua) và trong trường hợp cụ thể này, chu kỳ bốn năm cho mục nhập có hiệu lực sửa đổi Công ước SOLAS năm 1974 và các văn bản bắt buộc liên quan sẽ không làm chậm sự có hiệu lực của việc sửa đổi Bộ luật IBC, vượt quá 18 tháng tối thiểu theo yêu cầu của SOLAS Điều VIII.

17.5 Sau khi nhận được đề xuất của quan sát viên từ IACS để sửa đổi đoạn 5.2 của dự thảo Thông tư MSC-MEPC.5 để làm rõ việc áp dụng, Ủy ban đồng ý rằng các cụm "Tất cả bao gồm cả Nghị quyết MSC.220 (82) và các đoạn văn 2.2.6 và 2.2.7 của Nghị quyết MSC.370 (93) "được thay bằng các từ" Tất cả các yêu cầu áp dụng trong nghị quyết bao gồm cả nghị quyết MSC.220 (82) và các yêu cầu trong 2.2.6 hoặc 2.2. 7 của Bộ luật IGC, được sửa đổi theo Nghị quyết MSC.370 (93) ".

17.6 Sau đó, Ủy ban:

.1 phê duyệt dự thảo Thông tư MSC-MEPC.5 hướng dẫn về *Việc hoàn thành Giấy chứng nhận về sự phù hợp theo bộ luật IBC, BCH, IGC, GC và EGC*, như được nêu trong phụ lục 27, bao gồm cả sửa đổi được mô tả trong đoạn 17.5 ở trên;

.2 phê duyệt dự thảo sửa đổi Giấy chứng nhận về sự phù hợp theo bộ luật IBC, BCH, IGC, GC và EGC, như đã nêu trong phụ lục 28, 29, 30, 31 và 32; và

.3 đề cập đến dự thảo Hướng dẫn ở trên và sửa đổi bộ luật IBC và BCH cho MEPC 71, để xem xét và phê duyệt.

17.7 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã yêu cầu Tổng Thư ký lưu hành dự thảo sửa đổi bộ luật IBC và IGC, như được trình bày trong phụ lục 28 và 30, phù hợp với SOLAS Điều VIII, nhằm mục đích thông qua tại MSC 99, kết hợp với việc thông qua các sửa đổi tương ứng với các bộ luật không bắt buộc theo bộ luật SOLAS (BCH, GC và EGC). Do đó, Ban Thư ký cũng được yêu cầu lập các nghị quyết liên quan để thông qua các bộ luật không bắt buộc, xem xét tại MSC 99.

**Tính nhất quán của các điều khoản về Kiểm tra dưới nước (IWS) đối với tàu chở hàng và tàu chở khách**

17.8 Ủy ban lưu ý rằng III 2, khi xem xét quan điểm rằng các chế độ kiểm tra đối với tàu chở khách và tàu chở hàng khác nhau về Kiểm tra dưới nước (IWS) và cần có thêm các thông số kỹ thuật về tĩnh không bánh lái, mời IACS đệ trình nhiều dữ liệu hỗ trợ đề xuất loại bỏ sự thiếu nhất quán giữa các quy định đối với tàu chở khách và tàu chở hàng đến MSC để xem xét liệu vấn đề này nên được chuyển tới các phân ban khác hay không.

17.9 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/17/1 (IACS), cung cấp các dữ liệu kỹ thuật về việc kiểm soát luồng lái trên tàu chở hàng và tàu chở khách và đề xuất rằng III 4 được giao nhiệm vụ chuẩn bị dự thảo sửa đổi *Hướng dẫn điều tra theo Hệ thống Điều tra Hài hoà (HSSC)*, năm 2015 (giải quyết A.1104 (29)), để loại bỏ sự thiếu nhất quán giữa các điều khoản Kiểm tra dưới nước (IWS) đối với tàu chở khách và tàu chở hàng bằng cách phân bổ yêu cầu để đo đạc tĩnh không bánh lái của tàu chở hàng. Về vấn đề này, quan sát viên của IACS đưa ra sự khác biệt giữa đoạn 5.10.3 của Hướng dẫn Điều tra theo HSSC về kiểm tra bên dưới đáy tàu chở khách và đoạn 5.1.7 của *Hướng dẫn đánh giá các quy định kỹ thuật để thực hiện kiểm tra dưới nước thay cho kiểm tra đáy tại bến tàu khô để cho phép kiểm tra tại bến tàu khô trong bất kỳ thời hạn năm năm nào đối với các tàu chở khách không phải là tàu chở khách ro-ro* (MSC.1/Circ.1348).

17.10 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, các mối quan ngại sau đây đã được thể hiện trên đề xuất của IACS để miễn trừ yêu cầu đo khoảng cách của bánh lái cho các tàu chở hàng:

.1 chế độ điều tra của hàng hoá và tàu chở khách theo quy định của SOLAS có sự khác biệt nói chung; và

.2 việc phân tích dữ liệu không nên giới hạn ở các giá trị trung bình mà còn phải tính đến các giá trị cực trị.

17.11 Sau một số cuộc thảo luận, lưu ý đến các bình luận liên quan đến vấn đề an toàn kiểm tra dưới nước,Ủy ban đã đồng ý chỉ đạo III 4 xem xét thêm vấn đề do IACS (MSC 98/17/1) đưa ra, có tính đến các mối quan tâm nói trên và lập dự thảo sửa đổi Hướng dẫn điều tra theo HSSC, nếu phù hợp, nhằm mục đích thông qua bởi A 30. Ủy ban đã ghi nhận ý định của IACS chuyển tài liệu đến III 4 về mối quan ngại đối với sự khác nhau giữa các giải pháp A.1104 (29) và MSC.1/Circ.1348.

**Áp dụng các quy định phòng tránh đánh bắt động vật có vú của Bộ luật vùng biển cực**

17.12 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/17/2 (FOEI, WWF và Môi trường Thái Bình Dương), kêu gọi sự chú ý đến các quy định tránh đánh bắt động vật có vú sống ở biển trong phần IA, chương 11 (Quy hoạch hành trình) của Bộ luật vùng biển cực và xem xét các công cụ dữ liệu và truyền thông có liên quan để thực hiện và yêu cầu các quốc gia thành viên và các tổ chức có liên quan báo cáo về tình trạng thu thập thông tin về động vật có vú sống ở biển nhằm liên lạc với các thuyền trưởng đi qua vùng biển cực.

17.13 Sau một cuộc thảo luận ngắn, Ủy ban đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế liên quan báo cáo về tình trạng thu thập thông tin về động vật có vú biển và truyền đạt thông tin này cho các thuyền trưởng đi qua vùng biển cực.

17.14 Ủy ban ghi nhận nhận xét của phái đoàn Panama về việc liệu chương trình nghị sự này có nên được xoá bỏ hay không vì các ủy ban khác không có một chương trình nghị sự như vậy, được đưa ra trong chương trình nghị sự 20 (Chương trình làm việc).

# 18 QUAN HỆ VỚI CÁC TỔ CHỨC KHÁC

**Quan hệ với các tổ chức phi chính phủ**

18.1 Ủy ban lưu ý thông tin trong tài liệu MSC 98/18 (Ban Thư ký), báo cáo về các quyết định của C 117 liên quan đến quan hệ với các tổ chức phi chính phủ và các vấn đề liên quan.

18.2 Ủy ban ghi nhận tuyên bố của phái đoàn Panama rằng mục này sẽ được xóa bỏ vì các ủy ban khác không có mục này và sẽ đề xuất làm như vậy trong chương trình nghị sự 20 (Chương trình làm việc).

# 19 TỔ CHỨC VÀ PHƯƠNG PHÁP LÀM VIỆC

**Bản thảo Quy chế đã điều chỉnh về Thủ tục bổ sung của MSC**

19.1 Ủy ban, ghi nhận tài liệu MSC 98/19 (Ban thư ký), nhắc lại rằng MSC 97 đã được thông báo rằng C 116 đã đồng ý đồng bộ hóa nhiệm kỳ trong Quy chế thủ tục các ủy ban (và bởi các phân ban) để hạn chế tổng số nhiệm kỳ của Chủ tịch và Phó Chủ tịch đến năm năm nhiệm kỳ và thiết lập việc sử dụng thuật ngữ "Chủ tịch" trung lập về giới và yêu cầu các ủy ban liên quan sửa đổi các Quy chế Thủ tục cho phù hợp.

19.2 Ủy ban cũng nhắc lại rằng MSC 97 đã xem xét các văn bản do các Chủ tịch của MSC và MEPC (MSC 97/18/1 và MSC 97/INF.5) đệ trình đề nghị sửa đổi và đồng bộ hóa quy chế của hai Ủy ban do đó các quy tắc tương tự sẽ áp dụng cho cả hai Ủy ban.

19.3 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 97, lưu ý rằng MEPC 70 đã đồng ý với Quy chế của MEPC theo đề nghị của các Chủ tịch, đã không đồng ý với các Quy tắc của Thủ tục của MSC, và mời các quốc gia thành viên đệ trình các đề xuất cho phiên họp này nhằm mục đích hoàn thiện.

19.4 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/19/1 (Quần đảo Cook, Anh Quốc và Hoa Kỳ), đề xuất sửa đổi bản dự thảo Quy tắc Thủ tục sửa đổi của MSC (phụ lục MSC 97/18/1), tức là xóa bỏ quy tắc 3 liên quan đến các quy định về tổ chức các phiên họp bất thường của Ủy ban (hiện tại là 15 Thành viên), và sửa đổi điều luật 34.1, nâng số quốc gia thành viên cần thiết để tạo thành số đại biểu từ 20 thành viên đến một phần ba số Thành viên.

19.5 Ủy ban cũng xem xét các tài liệu MSC 98/2/1 (đoạn 2.10 đến 2.12) và MSC 98/19/2 (Ban thư ký), bao gồm các kết quả của FAL 41 và LEG 104, tương ứng, về bản dự thảo Quy tắc Thủ tục sửa đổi và, đặc biệt, lưu ý rằng LEG 104 đã quyết định:

.1 tăng số thành viên yêu cầu tổ chức một phiên họp bất thường, trong điều luật 3, lên 20, phải được Hội đồng thông qua về việc tổ chức một phiên họp bất thường sau khi xem xét những ý nghĩa ngân sách; và

.2 tăng số Thành viên bắt buộc tạo thành số đại biểu quy định lên 25% thành viên của Tổ chức.

19.6 Trong các cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã đồng ý sửa đổi bản dự thảo Quy chế Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC 97/18/1, phụ lục) bằng cách sử dụng văn bản tương tự như đã thỏa thuận tại LEG 104 (LEG 104/15, phụ lục 8), để đồng bộ hóa các quy tắc của thủ tục tố tụng của các ủy ban, đặc biệt về các quy tắc 34.1 (số đại biểu quy định) và 3 (phiên họp bất thường).

19.7 Ủy ban cũng đồng ý rằng việc tổ chức một phiên họp bất thường có sử dụng ngân sách phải được sự đồng ý của Hội đồng.

19.8 Sau đó, Ủy ban đã thông qua Quy tắc về Thủ tục sửa đổi của Ủy ban An toàn Hàng hải, như được trình bày trong phụ lục 33, và cho phép Ban thư ký thực hiện các thay đổi biên tập có thể được coi là cần thiết.

# 20 CHƯƠNG TRÌNH CÔNG VIỆC

***ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI***

**Biển bề mặt tự trị hàng hải - Đề xuất hoạt động xác định phạm vi điều chỉnh**

20.1 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/2 (Đan Mạch, Estonia, Phần Lan, Nhật Bản, Hà Lan, Na Uy, Hàn Quốc, Anh Quốc và Hoa Kỳ) đề xuất thực hiện một hoạt động xác định phạm vi điều chỉnh để xác định mức độ an toàn, các hoạt động hợp lý về môi trường của MASS có thể được giới thiệu trong các công cụ của IMO, và tài liệu MSF 98/20/13 (ITF) nhận xét về tài liệu MSC 98/20/2.

20.2 Ủy ban, sau một cuộc thảo luận chuyên sâu về kết quả đầu ra mới được đề xuất và tài liệu bình luận, đã thể hiện sự hỗ trợ chung cho kết quả của việc thực hiện các hoạt động điều chỉnh và:

.1 công nhận những tiến bộ đạt được trong sự phát triển của MASS và đồng ý rằng Tổ chức nên chủ động và có vai trò lãnh đạo trong vấn đề này;

.2 thừa nhận rằng hoạt động này sẽ là một vấn đề phức tạp ảnh hưởng đến toàn bộ Tổ chức và ảnh hưởng đến nhiều lĩnh vực bao gồm an toàn, an ninh, tương tác với cảng, hoa tiêu, phản ứng đối với sự cố và môi trường biển;

.3 ghi nhận ý kiến ​​của đa số các phái đoàn về sự cần thiết phải xem xét yếu tố con người;

.4 xác nhận rằng hoạt động xác định phạm vi là một điểm khởi đầu và đồng ý rằng cần phải có một kế hoạch làm việc mà cần phải xem xét đúng các ý kiến ​​nêu trong đoạn 11 của tài liệu MSC 98/20/13 (ITF);

.5 đã đồng ý rằng phải xem xét đúng đắn về các khía cạnh pháp lý, bao gồm trách nhiệm trong trường hợp xảy ra tai nạn liên quan đến MASS, hậu quả của nó đối với hàng hoá, và các tác động đối với bờ biển;

.6 đã đồng ý về sự cần thiết phải xác định MASS khi bắt tay vào quá trình thực hiện các hoạt động điều chỉnh. Tuy nhiên, trong khi một số đoàn đại biểu ủng hộ nhu cầu đưa ra định nghĩa để hiểu rõ hơn về phạm vi công việc, những người khác lại ủng hộ định nghĩa nó ở giai đoạn sau để không hạn chế việc thực hiện xác định phạm vi điều chỉnh;

.7 đã đồng ý về sự cần thiết phải giải quyết các mức độ tự động hóa khác nhau, bao gồm các tàu bán tự động và không có người điều khiển trong quá trình xác định phạm vi điều chỉnh;

.8 lưu ý rằng CMI và các tổ chức khác đã bắt đầu một hoạt động phân tích lỗ hổng liên quan đến công việc điều tiết cho việc giới thiệu MASS;

.9 thảo luận về việc liệu có đưa các tàu ngầm dưới biển vào xem xét trong MASS nhưng ghi nhận rằng các tàu dưới mặt đất nằm ngoài sự quyền hạn của Tổ chức;

.10 ghi nhận đề xuất của một phái đoàn rằng IMO nên triệu tập một hội nghị chuyên đề quốc tế, mời các tổ chức có liên quan về vấn đề này;

.11 đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm 2018-2019 của Ủy ban An toàn Hàng hải và chương trình nghị sự tạm thời cho MSC 99, một bài báo về "Hoạt động xác định phạm vi điều chỉnh cho việc sử dụng MASS" với một ngày hoàn thành mục tiêu năm 2020; và

.12 khuyến khích các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình các đề xuất và nhận xét về kế hoạch này lên MSC 99.

20.3 Lời tuyên bố của Phi-líp-pin thể hiện mối quan ngại về các vấn đề nhân đạo và việc làm được trình bày trong phụ lục 39.

***PHÂN BAN VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ CONTAINERS (CCC)***

**Đề xuất một kết quả đầu ra mới để sửa đổi Bộ luật CSS để bao gồm các điều kiện về bảo đảm an toàn hàng hóa phụ thuộc vào thời tiết**

20.4 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/10 (Thụy Điển), đề xuất sửa đổi chương 7 của phụ lục 13 của Bộ luật CSS để hài hòa khung pháp lý về rằng buộc phụ thuộc vào thời tiết (WDL) với các công cụ IMO khác và tăng cường an toàn hàng hải bằng thực hiện các khuyến nghị dựa trên dự án Lashing@Sea.

20.5 Trong các cuộc thảo luận tiếp theo, một số đoàn đại biểu bày tỏ quan điểm rằng công việc sửa đổi Bộ luật không nên chỉ giới hạn trong việc đảm bảo hàng hoá cụ thể. Ủy ban ghi nhận quan điểm cần thận trọng trong bối cảnh các yếu tố giảm bớt hàng hoá để đảm bảo rằng các điều kiện thời tiết cực đoan có thể xảy ra trên một tuyến cụ thể đã được tính đến trong các tính toán chằng buộc phụ thuộc thời tiết chứ không chỉ là điều kiện thời tiết lịch sử trung bình.

20.6 Một phái đoàn đã thu hút sự quan tâm của Ủy ban đối với công việc hiện đang được thực hiện bởi ISO để sửa lại tiêu chuẩn ISO 3874 (Container hàng hóa loại 1 - Xử lý và bảo vệ) và khuyến nghị nên xem xét lại tiêu chuẩn sửa đổi trong quá trình thực hiện dự án.

20.7 Trên cơ sở những điều đã nói ở trên, Ủy ban đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm của Phân ban CCC năm 2018-2019 và các chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 5, một bài báo về "Sửa đổi Bộ luật CSS liên quan đến chằng buộc phụ thuộc thời tiết", với ngày hoàn thành mục tiêu là năm 2019.

20.8 Ủy ban cũng đồng ý chuyển tài liệu CCC 3/10/4 (IACS) cho CCC 5 để xem xét thêm trong bối cảnh kết quả mới được thống nhất.

**Đề xuất cho một kết quả đầu ra mới để sửa đổi Bộ luật IMDG về các thùng chứa di động với vỏ bằng Nhựa gia cố bằng sợi (FRP)**

20.9 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/11 (Liên bang Nga), đề nghị xem xét sửa đổi Bộ luật IMDG về các thùng chứa di động có vỏ bằng Nhựa gia cố bằng sợi (FRP) để vận chuyển hàng hoá nguy hiểm.

20.10 Ủy ban đã bày tỏ sự ủng hộ chung đối với kết quả đầu ra mới được đề xuất nhưng đồng ý rằng, vì đề xuất có ảnh hưởng đến vận tải đa phương thức, công việc này không nên bắt đầu ở cấp IMO cho đến khi Tiểu ban chuyên gia về vận chuyển hàng nguy hiểm chịu trách nhiệm cho Liên hợp quốc Các khuyến nghị về vận chuyển hàng nguy hiểm (UNTDG) đã xem xét vấn đề này, và kết quả của các cuộc thảo luận đã được chuyển đến Tổ chức. Do đó, Ủy ban đã mời Liên bang Nga trình bày đề xuất về diễn đàn đó.

20.11 Tuy nhiên, Ủy ban đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự sau giai đoạn 2 năm của Ủy ban An toàn Hàng hải, một bài báo về "Sửa đổi Bộ luật IMDG liên quan đến các thùng chứa di động với vỏ bằng Nhựa gia cố bằng sợi (FRP) để vận chuyển hàng hoá nguy hiểm", với hai phần cần thiết để hoàn thành mục này, chỉ định Phân ban CCC làm cơ quan phối hợp và công việc chỉ bắt đầu sau khi nhận được khuyến nghị từ UNTDG.

**Báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của Phân ban và chương trình hành động tạm thời cho CCC 4**

20.12 Ủy ban đã xác nhận báo cáo tình trạng hai năm một lần của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 4, như được trình bày trong phụ lục 34 và 35. Ban thư ký đã được yêu cầu thông báo cho MEPC 71 cho phù hợp.

***PHÂN BAN VỀ YẾU TỐ CON NGƯỜI, ĐÀO TẠO VÀ THAY CA (HTW)***

**Đề xuất về kết quả đầu ra mới trong việc sửa đổi các chương III và IV của SOLAS để Hiện đại hóa GMDSS, bao gồm các sửa đổi có liên quan và kéo theo đối với các văn kiện khác hiện có**

20.13 Ủy ban nhắc lại rằng đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban NCSR năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR5, một bài trình bày về "Sửa đổi các chương III và IV của SOLAS về hiện đại hóa GMDSS, và các sửa đổi hậu quả cho các công cụ khác hiện có ", với mục tiêu hoàn thành vào năm 2021, cùng với các Tiểu ban HTW và SSE khi và theo yêu cầu của Tiểu ban NCSR (xem đoạn 20.27).

**Báo cáo tình trạng hai năm một lần của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho HTW 5**

20.14 Ủy ban đã thông qua báo cáo tình trạng hai năm một lần của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho HTW5, như được trình bày trong phụ lục 34 và 35.

**ỦY BAN THỰC HIỆN CÁC CÔNG CỤ IMO (III)**

**Đề xuất về sản phẩm mới để cập nhật Bộ luật về các Tổ chức được công nhận (Mã RO)**

20.15 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 97/20/5 (CHDCND Triều Tiên), đề xuất cập nhật Bộ luật RO theo ISO 9001: 2015, có tính đến sự khác biệt giữa ISO 9001: 2008 và ISO 9001: 2015.

20.16 Ủy ban nhận thấy rằng Quy tắc RO là một tài liệu độc lập, mặc dù đã tham chiếu đến ISO 9001:2008, độc lập với ISO 9001:2008 và các tiêu chuẩn quốc tế khác về chất lượng. Phiên bản mới của tiêu chuẩn ISO 9001 không ảnh hưởng đến RO Code và do đó, không cần sửa đổi Bộ luật RO. Trên cơ sở những điều đã nói ở trên, Ủy ban đồng ý không bao gồm đầu ra đề xuất trong chương trình nghị sự sau năm hai của Ủy ban.

20.17 Trong bối cảnh này, Ủy ban đồng ý với việc giải thích rằng, mặc dù Bộ luật RO đã đưa ra các tham chiếu đến một số tiêu chuẩn ISO (phần 6, phần 1 và đoạn 7.1 và 7.2, phần 2), sự hiểu biết là các tài liệu tham khảo nên được đọc là đang được thực hiện với các phiên bản hiện tại của tiêu chuẩn ISO có hiệu lực.

**Đề xuất cho một đầu ra mới để thiết lập tiêu chuẩn môi trường an toàn và môi trường cho các tàu trên một chuyến đi để phá dỡ**

20.18 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/6 (Palau và các cộng sự), đề xuất xây dựng các tiêu chuẩn an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển cho các tàu trên một chuyến du lịch để phá dỡ.

20.19 Trong khi giới thiệu đề xuất của họ, các đồng tài trợ tuyên bố rằng ý định của đề xuất của họ là xây dựng các hướng dẫn không bắt buộc và bao gồm các khía cạnh an ninh và không tìm kiếm sửa đổi Công ước SOLAS.

20.20 Trong các cuộc thảo luận, một số phái đoàn, trong khi bày tỏ sự thông cảm cho đề xuất, lưu ý rằng có những vấn đề gây ra bởi các tàu thuyền trong một chuyến đi để phá dỡ cho các quốc gia ven biển, và hỗ trợ sự cần thiết cho các hướng dẫn không bắt buộc.

20.21 Mặc dù một số phái đoàn kêu gọi các quốc gia thành viên phê chuẩn Công ước Hồng Kông nhưng một số khác lại cho rằng MEPC nên được thông báo và những lời khuyên của họ về các vấn đề liên quan đến môi trường.

20.22 Hơn nữa, một số đoàn đại biểu bày tỏ mối quan ngại về phạm vi miễn trừ đối với các tàu trong một hành trình phá dỡ, vì không phải tất cả các quy ước được quy định cho miễn trừ. Thông thường, các trường hợp ngoại lệ chỉ được cung cấp trong trường hợp ngoại lệ bởi một quốc gia cho phép treo cờ theo quy định SOLAS I/4 (a) đối với các tàu không tham gia hành trình quốc tế.

20.23 Trên cơ sở những điều đã nói ở trên, Ủy ban đồng ý không bao gồm, trong giai đoạn này, đề xuất đầu ra trong chương trình nghị sự sau của Ủy ban và mời các đồng tài trợ đệ trình một đề xuất sửa đổi lên phiên họp tiếp theo của Ủy ban, với các thông tin bổ sung về phạm vi của hướng dẫn được đề xuất, và có tính đến các ý kiến ​​thể hiện trong phiên toàn thể.

**Đề xuất kết quả đầu ra mới để xây dựng tiêu chuẩn an toàn đối với năng lượng hàng hải thay thế và hướng dẫn vận hành an toàn dịch vụ nguồn năng lượng an toàn OPS trên cảng**

20.24 Ủy ban nhắc lại rằng đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm của Phân ban SSE năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE5, một báo cáo về "Xây dựng các hướng dẫn về năng lượng hàng hải thay thế cho tàu và sửa đổi chương SOLAS II -1 và II-2 nếu cần ", với mục tiêu hoàn thành vào năm 2020, kết hợp với phân ban SDC và III như khi phân ban SSE yêu cầu (xem đoạn 20.36).

**Báo cáo tình hình giai đoạn hai năm của Phân ban ban và chương trình nghị sự tạm thời cho III 4**

20.25 Ủy ban đã xác nhận báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của phân ban ban và chương trình nghị sự tạm thời cho Kỳ III 4, được trình bày trong phụ lục 34 và 35. Ban thư ký đã được yêu cầu thông báo cho MEPC 71 cho phù hợp.

***PHÂN BAN VỀ ĐIỀU HƯỚNG, THÔNG TIN VÀ TÌM KIẾM VÀ CỨU TRỢ (NCSR)***

**Đề xuất về một kết quả đầu ra mới về áp dụng EGNOS trong lĩnh vực hàng hải**

20.26 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/3 (Áo và các cộng sự), đề xuất công nhận Dịch vụ Lớp phủ Điều hướng Địa lý Châu Âu (EGNOS) như một thành phần trong tương lai của Hệ thống điều hướng vô tuyến toàn cầu (WWRNS) thế giới. Tuy nhiên, Ủy ban đã không đồng ý đưa kết quả đầu ra được đề xuất vào chương trình nghị sự sau giai đoạn 2 năm của Ủy ban, bởi vì các quy định của Nghị quyết A.1046 (27) về *Hệ thống điều hướng vô tuyến Toàn cầu* áp dụng cho các hệ thống điều hướng vô tuyến mới có khả năng cung cấp đủ thông tin vị trí, nhưng không phải cho các hệ thống tăng cường.

**Đề xuất về một kết quả đầu ra mới trong việc sửa đổi các chương III và IV của SOLAS về Hiện đại hóa GMDSS, bao gồm các sửa đổi có liên quan đến các văn kiện khác hiện có**

20.27 Ủy ban đã xem xét đề xuất một kết quả đầu ra mới mới do NCSR 4 (NCSR 4/29, phụ lục 12) soạn thảo để sửa đổi các chương III và IV SOLAS về Hiện đại hóa GMDSS, bao gồm các sửa đổi có liên quan và hậu quả đối với các công cụ khác hiện có và đồng ý đưa vào chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm trong năm 2018-2019 của Phân ban NCSR và chương trình nghị sự tạm thời của NCSR 5, sẽ có điều khoản về "Sửa lại các chương III và IV của SOLAS về hiện đại hóa GMDSS, bao gồm các sửa đổi liên quan đến các văn kiện khác hiện có", với mục tiêu đến năm 2021 là kết thúc với mục tiêu HTW và SSE phân ban khi và theo yêu cầu của phân ban NCSR.

20.28 Ủy ban đã nhất trí, theo MSC.1/Circ.1481 và MSC.1/Circ.1500, rằng:

.1 những sửa đổi cần được áp dụng cho tất cả các tàu mà SOLAS áp dụng cho chương IV;

.2 công cụ được sửa đổi là SOLAS, chương III và IV; và

.3 những sửa đổi để được phát triển sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, với điều kiện chúng được thông qua trước ngày 1 tháng 7 năm 2022.

**Báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của Phân ban và chương trình dự thảo chương trình NCSR 5**

20.29 Ủy ban, nhớ lại quyết định giữ kết quả 5.2.6.1, "Các mô đun bổ sung cho Tiêu chuẩn Hiệu suất đã điều chỉnh cho Hệ thống Tích hợp (INS) (nghị quyết MSC.252 (83)) liên quan đến việc đồng bộ hóa thiết kế buồng lái và hiển thị thông tin "trong chương trình nghị sự của Ủy ban sau giai đoạn hai năm, để được xem xét thêm tại thời điểm thích hợp (xem đoạn 11.9), phê duyệt báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 5, như được trình bày trong phụ lục 34 và 35 tương ứng.

***PHÂN BAN VỀ THIẾT KẾ VÀ ĐÓNG TÀU (SDC)***

**Đề xuất kết quả đầu ra mới để phát triển các tiêu chuẩn an toàn đối với ủi lạnh trên tàu và hướng dẫn hoạt động an toàn của dịch vụ OPS (On-Shore Power Supply) trong cảng**

20.30 Ủy ban nhắc lại rằng đã đồng ý bao gồm một kết quả mới về "Xây dựng các hướng dẫn về năng lượng hàng hải thay thế và sửa đổi các chương II-1 và II-2 của SOLAS, nếu cần" trong chương trình nghị sự cho năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE5, với mục tiêu hoàn thành vào năm 2020, cùng với các phân ban SDC và III, và khi được yêu cầu bởi Phân ban SSE (xem đoạn 20.36).

**Báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của Phân ban và chương trình nghị sự tạm thời cho TTLKCK 5**

20.31 Ủy ban, đã nhắc lại quyết định:

.1 thay đổi tiêu đề của sản phẩm hiện có trên "Áp dụng Quy tắc bắt buộc đối với các tàu không SOLAS hoạt động ở vùng biển cực" (hiện đang duy trì chương trình nghị sự sau hai năm) của Ủy ban để "Các biện pháp an toàn cho các tàu không SOLAS hoạt động trong vùng biển vùng cực "(xem đoạn 10.29.1);

.2 chuyển kết quả này từ chương trình nghị sự của Ủy ban sang chương trình nghị sự cho năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời của MSC 99 (xem đoạn 10.29.2); và

.3 xác nhận quan điểm của Phân ban rằng không nên sửa đổi lại các quy định SOLAS II-2/13 hoặc chương 13 của Bộ luật FSS trong phần 5.1.1.3 (Sửa đổi cho SOLAS và Bộ luật FSS để phân tích sơ tán bắt buộc đối với hành khách mới tàu và rà soát lại Khuyến nghị về phân tích sơ tán cho các tàu chở khách mới và hiện tại) và, do đó, hoàn thành đầu ra này mà không có hành động nào khác (xem đoạn 10.12),

thông qua báo cáo tình trạng hai năm một lần của phân ban và chương trình nghị sự tạm thời cho TTLKCK 5, như đã trình bày ở phụ lục 34 và 35.

***PHÂN BAN VỀ CÁC HỆ THỐNG VÀ THIẾT BỊ TÀU (SSE)***

**Các điều khoản về hệ thống phát hiện và báo động cháy (chương 9 của Bộ luật FSS)**

20.32 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/4 (Antigua và Barbuda, Jamaica, IACS và CLIA) đề xuất xây dựng yêu cầu cách ly sự cố cho các hệ thống phát hiện và báo động cháy được lắp đặt thay cho các hệ thống báo cháy trên các tàu chở hàng và cabin ban công tàu chở khách.

20.33 Trong bối cảnh nêu trên, Ủy ban lưu ý rằng một số đoàn đại biểu đã bày tỏ lo ngại rằng đề xuất này sẽ làm giảm mức độ an toàn hiện tại của các hệ thống báo cháy, tuy nhiên, các phái đoàn khác đã bày tỏ quan điểm rằng các tiến bộ công nghệ về các hệ thống nhận dạng phần mới được cho phép mức độ an toàn tương tự và hiệu quả về chi phí hơn.

20.34 Sau một số cuộc thảo luận, Ủy ban đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm của của phân ban SSE và chương trình tạm thời cho SSE 6 trong chương trình nghị sự của SSE giai đoạn 2018-1919, kết quả của "Sửa đổi chương 9 của Bộ luật FSS về các yêu cầu cách ly lỗi cho tàu chở hàng và ban công cabin hành khách có hệ thống thiết bị phát hiện cháy riêng lẻ ", với mục tiêu đến năm 2020 là hoàn thành.

20.35 Ủy ban đã nhất trí, theo MSC.1/Circ.1481 và MSC.1/Circ.1500, rằng:

.1 sửa đổi cần được áp dụng cho các tàu chở hàng và buồng cabin tàu chở khách mới và hiện có (khi hệ thống được trang bị) để áp dụng SOLAS chương II-2;

.2 công cụ được sửa đổi là chương 9 của Bộ luật FSS; và

.3 những sửa đổi sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, với điều kiện chúng được thông qua trước ngày 1 tháng 7 năm 2022.

**Đề xuất kết quả đầu ra mới để phát triển các tiêu chuẩn an toàn đối với năng lượng hàng hải thay thế cho tàu và hướng dẫn hoạt động an toàn của dịch vụ OPS (Cung cấp năng lượng từ trên cảng**

20.36 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/7 (Trung Quốc), đề xuất xây dựng các quy định an toàn bắt buộc và không bắt buộc đối với năng lượng hàng hải thay thế và hướng dẫn vận hành an toàn dịch vụ OPS trên cảng, bao gồm sửa đổi cho chương trình SOLAS II-1 và II-2 và đồng ý đưa vào chương trình nghị sự hai năm một lần của phân ban SSE 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời của SSE5, một bài báo về "Xây dựng các hướng dẫn về năng lượng hàng hải thay thế cho tàu và sửa đổi các chương II-1 và II-2 của SOLAS, nếu cần ", với mục tiêu hoàn thành vào năm 2020, cùng với các phân ban SDC và III, khi Phân ban SSE yêu cầu.

**Đề xuất kết quả đầu ra mới đối với sửa đổi MSC.1/Circ.1315**

20.37 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/8 (Hàn Quốc), đề xuất sửa đổi *Hướng dẫn phê duyệt các hệ thống chữa cháy bột cố định khô để bảo vệ các tàu vận chuyển khí hoá lỏng ở dạng hàng rồi* (MSC.1/Circ. .1315) để đảm bảo khả năng của các hệ thống chữa cháy bột khô cố định và đồng ý đưa vào chương trình nghị sự hai giai đoạn 2 năm của Phân ban ban SSE 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE5, một báo cáo về "Các sửa đổi đối với MSC. 1/Circ.1315", với ngày hoàn thành mục tiêu là năm 2019.

20.38 Mặc dù đã nêu ở trên, Ủy ban ghi nhận một số đoàn đại biểu đã bày tỏ mối quan ngại rằng các bột gốc natri không nên được đưa vào đề xuất vì điều này có thể làm giảm mức độ an toàn của hoạt động dập tắt lửa do tắc nghẽn. Các mối quan tâm cũng được thể hiện liên quan đến việc xóa bỏ các hệ thống dựa trên bột kali từ hướng dẫn.

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

20.39 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/20/9 (Đức), đề xuất sửa đổi SOLAS Chương III và Bộ Luật LSA để loại bỏ những thiếu sót, mâu thuẫn và mơ hồ dựa trên yêu cầu chức năng và hiệu suất mong đợi của SOLAS chương III, có tính đến dự thảo Hướng dẫn tạm thời cho việc phát triển và áp dụng phương pháp tiếp cận mức độ an toàn tiêu chuẩn IMO và tài liệu MSC 98/20/12 (RINA) và MSC 98/20/14 (Nauy), nhận xét về tài liệu MSC 98/20/9.

20.40 Ủy ban đã bày tỏ sự ủng hộ cho một chương trình công việc về việc sửa đổi SOLAS chương III và Bộ Luật LSA. Tuy nhiên, Ủy ban đồng ý rằng các công việc về kết quả đầu ra này không nên bắt đầu cho đến khi công việc về các yêu cầu chức năng và các tiêu chuẩn hoạt động dự kiến ​​cho SOLAS chương III đã được hoàn thành và các hướng dẫn tạm thời về phát triển và áp dụng các phương pháp tiếp cận mức độ an toàn tiêu chuẩn IMO được hoàn thành.

20.41 Do đó, Ủy ban đồng ý đưa vào chương trình nghị sự sau hai năm của Ủy ban An toàn Hàng hải về "Sửa đổi SOLAS Chương III và Bộ Luật LSA để loại bỏ những khoảng trống, sự không nhất quán và mơ hồ dựa trên các mục tiêu an toàn, yêu cầu chức năng và hiệu suất mong đợi đối với SOLAS Chương III, có tính đến *Hướng dẫn phát triển và áp dụng các tiêu chuẩn về mức độ an toàn của tiêu chuẩn IMO dựa trên tiêu chí* bao gồm việc di chuyển các biện pháp liên quan đến các trình tự di tản và cứu hộ khác nhau hiện đang được giải quyết trong nhiều chương của SOLAS để tránh chồng chéo và không nhất quán", với năm phiên cần thiết để hoàn thành mục này, chỉ định Tiểu ban SSE làm cơ quan phối hợp.

20.42 Ủy ban cũng nhất trí, theo MSC.1/Circ.1481 và MSC.1/Circ.1500, rằng:

.1 những sửa đổi để được xây dựng nên áp dụng cho tất cả các tàu mà SOLAS chương III và LSA Code được áp dụng;

.2 các văn kiện được sửa đổi là SOLAS chương III và Bộ luật LSA; và

.3 những sửa đổi để được phát triển sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024, với điều kiện chúng được thông qua trước ngày 1 tháng 7 năm 2022.

**Đề xuất về một kết quả mới trong việc sửa đổi các chương III và IV của SOLAS về Hiện đại hóa GMDSS, bao gồm các sửa đổi có liên quan và hậu quả đối với các văn kiện khác hiện có**

20.43 Ủy ban nhắc lại rằng đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban NCSR năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 5, một bài trình bày về "Sửa lại các chương III và IV của SOLAS về hiện đại hóa GMDSS, và các sửa đổi cho các công cụ khác hiện có ", với mục tiêu hoàn thành vào năm 2021, cùng với các Tiểu ban HTW và SSE khi và theo yêu cầu của Tiểu ban NCSR (xem đoạn 20.27).

**Báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE 5**

20.44 Ủy ban, có tính đến yêu cầu của SSE 4 bao gồm "xử lý neo" trong phần mô tả kết quả đầu ra 5.2.1.22 (tài liệu MSC 98/12, đoạn 3.1), ví dụ: "Các yêu cầu đối với thiết bị nâng và tời nâng" "Yêu cầu đối với các thiết bị nâng hạ trên tàu và tời neo" và quyết định giữ nguyên kết quả đầu ra 5.2.1.28, "Thực hiện thống nhất đoạn 6.1.1.3 của Bộ luật LSA", trong chương trình nghị sự tạm thời của SSE 5 (xem đoạn 12.23 ), đã thông qua báo cáo tình trạng hai năm một lần của Tiểu ban và chương trình nghị sự tạm thời cho SSE5, được trình bày trong các phụ lục 34 và 35.

**BÁO CÁO TÌNH HÌNH GIAI ĐOẠN 2 NĂM CỦA ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI**

20.45 Sau khi nhắc lại rằng tình hình kết quả đầu ra sẽ chỉ được đưa ra sau buổi họp như một phụ lục của báo cáo của Ủy ban, để tránh sự trùng lặp không cần thiết trong công việc, Ủy ban đã mời Hội đồng ghi nhận Báo cáo về tình trạng các đầu ra trong giai đoạn 2016-2017, như đã nêu trong phụ lục 36.

**CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ GIAI ĐOẠN SAU HAI NĂM CỦA ỦY BAN**

20.46 Ủy ban, ghi nhận rằng rằng chương trình nghị sự sau hai năm được cập nhật sẽ chỉ được đưa ra sau phiên họp dưới dạng một phụ lục của báo cáo của Ủy ban, để tránh sự trùng lặp không cần thiết trong công việc, đã mời Hội đồng ghi nhận chương trình nghị sự sau hai năm cập nhật của Hàng hải Ủy ban An toàn, như được quy định trong phụ lục 37.

**ĐIỀU CHỈNH KẾT QUẢ ĐẦU RA CỦA AN TOÀN HÀNG HẢI VỚI KẾ HOẠCH CHIẾN LƯỢC MỚI TRONG giai đoạn 2018-2023, BAO GỒM CÁC TRIỂN VỌNG ĐƯỢC ĐỀ XUẤT CỦA MSC CHO GIAI ĐOẠN 2 NĂM 2018-2019**

20.47 Ủy ban đã nhắc lại quyết định sửa đổi tiêu đề của kết quả đầu ra về "Áp dụng Quy tắc bắt buộc đối với các tàu không tham gia SOLAS hoạt động trong vùng biển vùng cực" thành "Các biện pháp an toàn cho tàu không tham gia SOLAS hoạt động trong vùng biển vùng cực" và đưa kết quả này ra khỏi chương trình nghị sự của Ủy ban tới chương trình nghị sự cho năm 2018-2019 và chương trình nghị sự tạm thời của MSC 99 nhằm đưa ra quyết định chính sách về phạm vi áp dụng giai đoạn 2 của Bộ luật vùng biển cực , tính chất bắt buộc hoặc đề xuất và các loại tàu sẽ được xét đến (xem đoạn 10.29), và quyết định giữ nguyên kết quả đầu ra 5.2.6.1 “các mô đun bổ sung cho các Tiêu chuẩn Hiệu suất đã điều chỉnh cho Các Hệ thống Điều hướng Tích hợp (INS)” (nghị quyết MSC. 252 (83)) liên quan đến việc hài hòa thiết kế buồng lái và hiển thị thông tin "trong chương trình nghị sự sau của Ủy ban, để được xem xét thêm tại thời điểm thích hợp (xem đoạn 11.9), được xem là tài liệu MSC 98/20/1 (Ban Thư ký) và nhắc lại quyết định của Đại hội, tại phiên họp thứ chín mươi chín của mình, để xây dựng một khung chiến lược mới cho Tổ chức 2018-2023 với một năm hoàn thành mục tiêu năm 2017..

20.48 Ủy ban lưu ý rằng C 117 đã đồng ý với Tuyên bố Tầm nhìn mới, trong đó đưa ra các nguyên tắc bao trùm cần được tính đến trong tất cả các công việc của Tổ chức và bảy Chỉ thị Chiến lược (SD) như sau:

.1 cải thiện việc thực hiện;

.2 tích hợp các công nghệ mới và tiến bộ trong khuôn khổ pháp lý;

.3 ứng phó với biến đổi khí hậu;

.4 tham gia quản lý đại dương;

.5 tăng cường tạo thuận lợi và an ninh toàn cầu cho thương mại quốc tế;

.6 đảm bảo hiệu quả điều tiết; và

.7 đảm bảo hiệu quả tổ chức.

20.49 Ủy ban ghi nhận các thông tin sau đây được cung cấp bởi Ban thư ký về Kế hoạch Chiến lược mới (SP) dự kiến ​​sẽ được Đại hội đồng thông qua tại kỳ họp thứ 30:

.1 mục đích tổng thể của việc tái xây dựng SP là đơn giản hóa thủ tục và đảm bảo nó tiếp tục phục vụ Tổ chức, ví dụ như hỗ trợ đo lường hiệu suất;

.2 cấu trúc mới của SP không làm thay đổi công việc đang diễn ra trong các ủy ban và các phân ban;

.3 SP nên được tập trung trong một khoảng thời gian sáu năm, và nó sẽ được xây dựng hoàn thiện mỗi sáu năm một lần trong khi tính đến các ưu tiên thay đổi. Tuy nhiên, để đảm bảo Tổ chức vẫn linh hoạt và có thể đáp ứng các vấn đề phát sinh, SP có thể được sửa đổi trên cơ sở từng năm một, nếu cần;

.4 các SD mới sẽ không bao gồm tất cả các lĩnh vực công việc của Tổ chức, mà chỉ bao gồm những dự án được xem là chiến lược cho giai đoạn được đề cập;

.5 không phải tất cả các kết quả đầu ra hiện tại của Kế hoạch Hành động Cấp cao sẽ được sắp xếp theo Hướng Chiến lược (SD); những đầu ra được sắp xếp vào một hoặc nhiều SDs sẽ trực tiếp đóng góp cho việc thực hiện SD cụ thể;

.6 một số chỉ số hoạt động sẽ được xây dựng để giám sát và đánh giá tiến độ đạt được các SD;

.7 đầu ra không liên quan đến SDs vẫn sẽ xuất hiện trong danh sách kết quả đầu ra cùng với các kết quả phù hợp với SD, để tất cả các cơ quan xem xét và xem xét khối lượng công việc của họ trong suốt hai năm một lần;

.8 các kết quả của Ủy ban cho năm 2018-2019 liên hợp với các SD mới được C 117 đồng ý đã được nêu trong phụ lục để tài liệu MSC 98/20/1;

.9 các đầu ra nên được phân loại lại theo tình trạng của chúng là chiến lược và phi chiến lược;

.10 một thách thức trong việc đảm bảo sự liên kết thống nhất là một số kết quả đầu ra chưa được trình bày rõ ràng mô tả thực sự công việc đang diễn ra. Vì vậy, sẽ có lợi khi xem xét các đầu ra để đảm bảo rằng mô tả mô tả công việc thực tế phải được thực hiện trong năm 2018-2019; và

.11 để đảm bảo việc thực hiện tiến trình hoạch định chiến lược mới một cách thuận lợi, Hội đồng đã yêu cầu Ban Thư ký chuẩn bị một phiên bản sửa đổi của văn bản về việc áp dụng *Kế hoạch Chiến lược và Kế hoạch Hành động Cấp cao của Tổ chức* (Nghị quyết A. 1099 (29)) sẽ được trình bày cho C 118, cùng với kết quả đầu ra cho tất cả các cơ quan cho giai đoạn hai năm 2018-2019 phù hợp với các SD mới và các chỉ số thực hiện đề xuất sẽ được sử dụng để đo lường tiến bộ trong việc đạt được các SD. Một nhóm công tác sẽ được triệu tập trong C 118 để xem xét các vấn đề này với mục đích của Hội đồng để chuyển SP mới cho Đại hội để thông qua.

20.50 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban ghi nhận rằng:

.1 một số kết quả đầu ra nằm trong phụ lục văn bản MSC 98/20/1 phải được đặt dưới các SD khác nhau, ví dụ: 6.2.1.1, từ SD.6 đến SD.5; 1.1.1.1, 1.1.2.1, 5.2.1.20 và 5.2.4.2, là công việc thường xuyên của Ban Thư ký, nên được đặt dưới "Các côn việc khác". Do hạn chế về thời gian, một số đoàn đại biểu đã đề nghị làm việc với Ban Thư ký để chuẩn bị bản văn sửa đổi với các kết quả cho hai năm một lần hai năm một lần so với các SD mới để xem xét C 118; và

.2 một số kết quả đầu ra đã được đặt dưới sự củng cố của nguyên tắc mới về "tiếp cận và hợp tác", và do đó có liên quan đến tất cả các SDs.

20.51 Theo các ý kiến ​​đưa ra trong đoạn trên, Ủy ban đã thông qua các kết quả đầu ra cho năm 2018-2019 liên kết với các HĐBM mới được C 117 đồng ý, như được nêu trong phụ lục 38, để trình lên C 118.

20.52 Ủy ban chỉ đạo Ban thư ký sắp xếp các kết quả đầu ra được MSC 98 chấp thuận cho các SD mới do C 117 đồng ý, nhằm mục đích trình lên C 118.

**CÁC CUỘC HỌP ĐA PHIÊN**

20.53 Ủy ban, có tính đến các quyết định được đưa ra trong các chương trình nghị sự khác nhau tại MSC 97 và tại kỳ họp này, đã được thông qua/xác nhận, nếu thích hợp, các cuộc họp chuyên sâu sau đây:

.1 cuộc họp thứ 26 của Nhóm Biên tập và Chuyên môn (E & T) (Bộ luật IMDG) diễn ra từ ngày 18 đến ngày 22 tháng 9 năm 2017;

.2 cuộc họp thứ 29 của Ban biên tập và Chuyên môn (E & T) (Bộ luật IMBSC) sẽ diễn ra vào nửa đầu năm 2018;

.3 phiên họp thứ 23 của Nhóm làm việc PPR về đánh giá các mối nguy về an toàn và ô nhiễm chất lỏng (ESPH 23) sẽ diễn ra từ ngày 16 đến 20 tháng 10 năm 2017;

.4 cuộc họp thứ hai mươi bốn của Nhóm Công tác chung của ICAO/IMO về Tìm kiếm và Cứu nạn được tổ chức tại Wellington, New Zealand, từ ngày 2 đến ngày 6 tháng 10 năm 2017;

.5 một cuộc họp của Nhóm Công tác hỗn hợp ICAO/IMO về Tìm kiếm và Cứu nạn diễn ra vào năm 2018;

.6 cuộc họp lần thứ 13 của Nhóm chuyên gia IMO/ITU chung về Các vấn đề Thông tin vô tuyến Hàng hải diễn ra từ ngày 10 đến ngày 14 tháng 7 năm 2017;

.7 một cuộc họp của Tổ chuyên gia IMO/ITU chung về Các vấn đề liên lạc vô tuyến biển hàng hải sẽ diễn ra vào năm 2018; và

.8 cuộc họp đầu tiên của Nhóm Đồng bộ hóa IMO/IHO về Mô hình hóa dữ liệu (HGDM) sẽ diễn ra từ ngày 16 đến ngày 20 tháng 10 năm 2017,

và mời Hội đồng thông qua các quyết định trên.

**CÁC KHOẢN MỤC QUAN TRỌNG ĐƯỢC ĐƯA VÀO CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ CHO HAI PHIÊN HỌP TIẾP THEO VÀ CÁC BỐ TRÍ ĐƯỢC ĐỀ XUẤT CHO MSC 99**

**Các khoản mục quan trọng được đưa vào chương trình nghị sự của MSC 99 và MSC 100**

20.54 Khi xem xét tài liệu MSC 98/WP.10, và để sắp xếp chương trình nghị sự của Ủy ban, đã đồng ý xóa bỏ các mục "Thực hiện các văn kiện và các vấn đề liên quan" và "Quan hệ với các tổ chức khác" rằng bất kỳ cuộc thảo luận nào trong tương lai liên quan đến những vấn đề này đều phải được xem xét theo các mục trong chương trình nghị sự "Các công việc khác" và "Quyết định của các cơ quan IMO khác".

20.55 Ủy ban đồng ý với các nội dung cụ thể được đưa vào chương trình nghị sự của phiên họp chín mươi chín và 100, như được nêu trong văn bản MSC 98/WP.10, được sửa đổi.

**Thành lập các nhóm công tác và soạn thảo trong MSC 99**

20.56 Ủy ban, có tính đến các quyết định được đưa ra trong các chương trình nghị sự khác nhau, dự đoán rằng các nhóm công tác và nhóm soạn thảo các chủ đề sau đây có thể được thành lập tại phiên họp thứ chín mươi chín của Ủy ban:

.1 tiêu chuẩn dựa trên mục tiêu;

.2 tàu tự trị trên biển;

.3 các biện pháp an toàn cho tàu không tham gia SOLAS hoạt động trong vùng biển cực;

.4 an ninh hàng hải; và

.5 xem xét và thông qua việc sửa đổi các văn bản bắt buộc.

20.57 Ủy ban đồng ý rằng Nhóm Phân tích nhu cầu Xây dựng Năng lực (ACAG) cũng cần phải được thành lập.

**Thời gian và ngày của hai phiên họp tiếp theo**

20.58 Ủy ban ghi nhận rằng phiên họp thứ chín mươi chín được dự kiến ​​sẽ diễn ra từ ngày 16 đến ngày 25 tháng 5 năm 2018; và phiên họp lần thứ 100 dự kiến ​​sẽ diễn ra từ ngày 3 đến ngày 7 tháng 12 năm 2018.

# 21 BẦU CHỦ TỊCH VÀ PHÓ CHỦ TỊCH NĂM 2018

21.1 Ủy ban nhất trí bầu ông Brad Groves (Australia) làm Chủ tịch và ông Juan Carlos Cubisino (Argentina) làm Phó Chủ tịch năm 2018.

# 22 CÁC CÔNG VIỆC KHÁC

**Các ưu tiên chuyên đề cho Chương trình Hợp tác Kỹ thuật tích hợp (ITCP) giai đoạn 2018-2019**

22.1 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp thứ chín mươi chín, Hiệp hội đã nhất trí về các ưu tiên chuyên đề về an toàn và an ninh cho ITCP cho giai đoạn 2 năm 2016-2017 (MSC 94/21, 20.1 đến 20.7).

22.2 Khi xem xét tài liệu MSC 98/22 (Ban Thư ký) về các ưu tiên chuyên đề cho ITCP cho giai đoạn 2018-2019, Ủy ban lưu ý rằng Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật, tại kỳ họp thứ sáu mươi bảy của mình vào tháng 7 năm 2017, dự kiến ​​sẽ phê duyệt ITCP cho năm 2018 -2019 sẽ được phát triển dựa trên nhu cầu được đánh giá của các đối tượng hưởng lợi, chương trình công tác đã được phê duyệt của Tổ chức, lợi ích của các đối tác đang phát triển và các ưu tiên theo chủ đề được các Ủy ban đồng ý và nhu cầu tương ứng của các nước đang phát triển.

22.3 Ủy ban ghi nhận rằng để tạo điều kiện thuận lợi cho công việc của mình trong lĩnh vực này và có tính đến sáng kiến ​​về rà soát và cải cách để xác định một số chủ đề TC ưu tiên hàng năm, Ban thư ký đã cập nhật các ưu tiên chuyên đề đã được thống nhất ở MSC 94 cho ITCP trong hai năm 2016-2017 nhằm phản ánh các yêu cầu và quyết định của MSC 94, MSC 95, MSC 96 và MSC 97 và đã đề xuất bốn chủ đề sau:

.1 Huấn luyện thuyền viên và nhân tố con người (ưu tiên 1);

.2 Các biện pháp an ninh hàng hải và chống cướp biển (ưu tiên 2);

.3 Bộ luật IMDG và IMSBC (ưu tiên 5); và

.4 Sự an toàn của tàu cá (ưu tiên 6 và 7),

phụ thuộc vào thông tin thu được trong Hồ sơ Hàng hải Quốc gia (CMP), sẽ được bao gồm, trong phạm vi có thể, trong ITCP cho 2018-2019.

22.4 Sau một cuộc thảo luận ngắn, Ủy ban đã nhất trí về các ưu tiên chuyên đề cho năm 2018-2019 được phản ánh trong phụ lục để ghi MSC 98/22, và bốn chủ đề ưu tiên được liệt kê ở trên.

22.5 Ủy ban cũng kêu gọi các quốc gia thành viên chưa cung cấp CMP vào hệ thống GISIS cần nhanh chóng thực hiện và những quốc gia đã cung cấp thì cần cập nhật liên tục, khi cần thiết, để cung cấp những thông tin cập nhật và chính xác.

**Hợp tác IMO/IACS về Hệ thống Chứng nhận Hệ thống Chất lượng IACS (QSCS)**

22.6 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 95 đã lưu ý thông tin do tư vấn/quan sát của IMO cung cấp trên Hệ thống Chứng nhận Hệ thống Chất lượng IACS (QSCS) và quá trình chuyển đổi sang các tổ chức chứng nhận được chứng nhận (ACBs) như được chỉ ra trong báo cáo của quan sát viên IMO theo tài liệu MSC 95/21/9, đã yêu cầu Ban thư ký tiếp tục tổ chức cho IMO tham gia vào Kế hoạch QSCS của IACS trong hai năm tới với sự đóng góp tài chính của IACS và cung cấp các báo cáo trong suốt hai năm hiện tại.

22.7 Ủy ban lưu ý rằng, theo thỏa thuận tham gia giữa IMO và IACS, tư vấn/quan sát viên của IMO đã tiếp tục tham gia vào việc thực hiện Đề án kể từ lần báo cáo cuối cùng cho Ủy ban (MSC 96/24/4).

22.8 Khi xem xét tài liệu MSC 98/22/1 (Ban Thư ký), đây là báo cáo mới nhất do quan sát của IMO đưa ra về sự phát triển và các hoạt động liên quan đến Đề án, Ủy ban đã lưu ý những điểm sau:

.1 sự phát triển của Đề án trong năm thứ 6 và năm thứ 7 mà các Tổ chức Chứng nhận được Chứng nhận (ACBs) đã tiến hành kiểm toán và đánh giá việc tuân thủ Đề án;

.2 các hành động của IACS nhằm thúc đẩy chính sách IACS và mục tiêu tiếp tục cải tiến Đề án; và

.3 đặc biệt là những sửa đổi cần thiết để đạt được tiêu chuẩn ISO 9001: 2015 của Tổ chức Tiêu chuẩn Quốc tế (ISO) về việc cập nhật vào ngày 15 tháng 9 năm 2018.

22.9 Sau khi lưu ý rằng sự sắp xếp hiện tại giữa IACS và IMO liên quan đến sự tham gia của Người quan sát của IMO vào Đề án sẽ kết thúc vào tháng 6 năm 2017 và xác nhận sẵn sàng của IACS để duy trì các sắp xếp hiện tại, Ủy ban đã yêu cầu Ban Thư ký tiếp tục tham gia Đề án IMO IACS QSCS trong hai năm tới, với sự đóng góp tài chính của IACS và cung cấp một báo cáo cho MSC 99.

**Giảm thiểu sự dịch chuyển của dịch hại bằng container**

22.10 Ủy ban nhắc lại rằng MSC 93 và MSC 94 đã thông qua *Quy tắc Thực hành của IMO/ILO/UNECE về đóng gói các Đơn vị vận chuyển hàng hoá* (Quy tắc CTU) (MSC.1/Circ.1497) và các tài liệu thông tin liên quan đến Quy tắc CTU (MSC.1/Circ.1498), trong đó có các phần liên quan đến dịch hại, giảm thiểu nguy cơ tái nhiễm và các loài dịch hại quan tâm liên quan đến việc tái nhiễm.

22.11 Ủy ban cũng nhắc lại rằng MSC 96 đã ghi nhận đánh giá cao, thông tin cung cấp trong tài liệu MSC 96/24/2 (FAO), báo cáo về các hoạt động đang diễn ra để giảm thiểu sự dịch chuyển của dịch hại bằng các container đã được thực hiện trong khuôn khổ của Công ước Bảo vệ Thực vật Quốc tế (IPPC), đặc biệt là công việc của IPPC về việc xây dựng một tiêu chuẩn quốc tế về Kiểm dịch Động thực vật (ISPM) về vệ sinh container.

22.12 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/22/2 (ICS, BIMCO, ICHCA, IICL và WSC) và ghi nhận đánh giá cao các nguyên tắc chung về làm sạch container (MSC 98/22/2, phụ lục) và cập nhật về công việc của Ủy ban IPPC về Các biện pháp Kiểm dịch Thực vật nhằm giảm thiểu sự di chuyển của dịch hại qua các container.

22.13 Hơn nữa, Ủy ban khuyến khích các quốc gia thành viên là các Bên tham gia IPPC cung cấp đầu vào cho Ủy ban IPPC về Các biện pháp Kiểm dịch Thực vật đối với những mặt hàng có thể ảnh hưởng đến việc vận chuyển container bằng đường biển.

**Tạo lập không gian làm việc cộng tác dựa trên web**

22.14 Khi xem xét tài liệu MSC 98/22/3 (Ban Thư ký), Ủy ban ghi nhận rằng đã có đề xuất tạo ra một không gian làm việc cộng tác làm việc như là một khu vực chung cho các nhóm công tác, các nhóm tương tác và các nhóm hợp tác tương tự được nộp cho FAL 40. FAL 40 đã yêu cầu Ban Thư ký điều tra những ý nghĩa của đề xuất này, bao gồm những gợi ý về ngân sách, và thông báo cho FAL 41 và các cơ quan IMO khác theo.

22.15 Ủy ban lưu ý rằng FAL 41 đã nhận ra những lợi ích của việc triển khai một không gian làm việc làm việc cộng tác dựa trên web trong Tổ chức. Tuy nhiên, một số đoàn đã bày tỏ mối quan ngại về các khía cạnh như liệu hệ thống này có thể áp dụng được cho các nhóm công tác, ảnh hưởng của hệ thống đối với thực tiễn công việc hiện tại của các nhóm tương tác và các nhóm công tác, và nhu cầu nhận thêm thông tin về những ý nghĩa ngân sách. Dựa vào những mối quan tâm này, FAL 41 đã đồng ý rằng:

.1 các ủy ban sẽ không thảo luận thêm nữa mà chuyển lên Hội đồng;

.2 mời các quốc gia thành viên đệ trình các đề xuất để tạo ra một không gian làm việc cộng tác trên nền C 118; và

.3 chỉ thị cho Ban Thư ký trình bày thêm thông tin cho Hội đồng, với chi tiết về không gian làm việc cộng tác, và đặc biệt về khả năng tiếp cận hệ thống và các ý nghĩa ngân sách cho việc phát triển và duy trì hệ thống.

22.16 Ủy ban đồng ý không xem xét đề xuất này cho tới khi C 118 quyết định về vấn đề này.

**Các biện pháp an toàn liên quan đến sự cố rơi xuống biển của thuyền viên (MOB)**

22.17 Ủy ban đã xem xét các tài liệu sau:

.1 MSC 98/22/4 (Panama, IMCA), báo cáo về một số sự cố rơi xuống biển của thuyền viên những năm 2013 và năm 2015 và nhấn mạnh rằng không có sự cố nào báo cáo đã dẫn đến việc khôi phục an toàn thuyền viên sau MOB tai nạn. Dựa vào tình hình được báo cáo, tài liệu đề xuất các biện pháp có thể để tăng khả năng thành công khi sự cố MOB xảy ra; và mời ý kiến ​​về các thông tin và phương pháp được cung cấp; và

.2 MSC 98/22/9 (CLIA), cung cấp ý kiến ​​về tài liệu MSC 98/22/4 (Panama, IMCA), và đặc biệt nêu bật những hạn chế có thể có của một số biện pháp đề xuất trong tài liệu MSC 98/22/4 trong để tăng khả năng hiển thị và vị trí của thuyền viên trong một tai nạn MOB.

22.18 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, Ủy ban đã nhận thấy tầm quan trọng của việc ngăn ngừa các sự cố MOB liên quan đến thuyền viên, phản ứng nhanh, các thiết bị và biện pháp hiệu quả để phát hiện người và phục hồi hiệu quả và nhanh chóng.

22.19 Ủy ban ghi nhận sự ủng hộ quan điểm cho rằng vấn đề sự cố MOB liên quan đến thuyền viên không nên giới hạn trong các cân nhắc liên quan đến thiết bị phát hiện và tồn tại trong chương III của SOLAS mà phải được giải quyết một cách toàn diện, có tính đến các báo cáo điều tra sự cố và kinh nghiệm thu được từ các hoạt động tìm kiếm và cứu hộ có liên quan. Về mặt này, Ủy ban cũng lưu ý quan điểm cho rằng các quốc gia thành viên phải báo cáo sự cố MOB trong mô-đun Tai nạn và sự cố Hàng hải và Sự cố GISIS và điều đó sẽ có lợi nếu liên kết giữa Ủy ban và Nhóm Công tác về Phân tích Tai nạn theo Phân ban III được tăng cường.

22.20 Trên cơ sở những điều đã nói ở trên và có tính đến yêu cầu nêu ở đoạn 8 của tài liệu MSC 98/22/4 về nhận định về thông tin và cách tiếp cận được cung cấp trong tài liệu, Ủy ban khuyến khích các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm trao đổi thông tin về thiết bị, quy trình vận hành và các khía cạnh khác của công tác phòng ngừa, ứng phó và phục hồi trong bối cảnh sự cố MOB của thuyền viên, nếu phù hợp. Nếu việc sửa đổi các văn kiện của IMO được coi là cần thiết sau khi trao đổi thông tin, các đề xuất cho một sản phẩm mới có thể được đưa ra trong một phiên họp tương lai, phù hợp với *Tổ chức và phương pháp làm việc của Ủy ban An toàn Hàng hải và Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển và các cơ quan trực thuộc* (MSC-MEPC.1/Circ.5).

**Xem xét các bài học kinh nghiệm từ các vụ tai nạn trong quá trình thử nghiệm tàu lai dắt bánh lái chân vịt**

22.21 Ủy ban lưu ý, với sự đánh giá cao, các thông tin do Trung Quốc cung cấp (MSC 98/22/5) liên quan đến một tổn thất rất nghiêm trọng trong một cuộc thử nghiệm ở lãnh hải của Trung Quốc và các vấn đề liên quan đến an toàn liên quan đến tàu lai dắt bánh lái chân vịt (ASD), đặc biệt là trong quá trình thử nghiệm trên biển.

22.22 Trong cuộc thảo luận, một số đoàn đại biểu cho rằng cần phải cung cấp nhiều thông tin hơn, đặc biệt là điều kiện thực tế của việc lai dắt bằng ASD trong quá trình thử nghiệm biển đối với việc tuân thủ Bộ luật IS 2008 và Công ước LL, điều kiện bốc dỡ, và tính toàn vẹn chung của con tàu, cũng như thông tin về việc liệu ASD có phù hợp với tiêu chuẩn IEC 60092-501 hoặc tương tự về giới hạn sức mạnh động cơ đẩy hay không, để được xem xét thêm.

22.23 Sau một cuộc thảo luận ngắn, Ủy ban đã mời các quốc gia thành viên và các tổ chức, có tính đến các quan điểm nói trên, trình các đề xuất liên quan đến an toàn giao thông của phương tiện vận tải tuyến tính và quản lý an toàn của cuộc thử nghiệm biển tới phiên họp tiếp theo của Ủy ban.

22.24 Đoàn đại biểu Bahamas bày tỏ quan điểm cho rằng việc sử dụng số liệu về tai nạn là vô cùng quan trọng, như Tổng thư ký đề cập trong những phát biểu khai mạc của ông. Tuy nhiên, đoàn này cũng tin rằng có những điểm có thể cải tiến. Về vấn đề này, phái đoàn của Bahamas đã yêu cầu các đoàn phản ánh về vấn đề này, bao gồm cả việc Nhóm Công tác Phân tích Tai nạn nên ở trong Ủy ban hay là phân ban III, vì sự sắp xếp như vậy sẽ cho phép các quyết định trực tiếp và nhanh chóng hơn, khi các vấn đề an toàn xuất hiện từ việc xem xét các báo cáo điều tra thiệt hại.

**Sửa đổi Nghị quyết A.1078 (28) về Đề án Số Nhận dạng tàu của IMO**

22.25 Ủy ban nhắc lại rằng:

.1 MSC 92 đã thông qua nghị quyết A.1078 (28), bãi bỏ Nghị quyết A.600 (15), cả hai đều được đề cập trong *Đề án Số Nhận dạng tàu của IMO*, để cho phép áp dụng tự nguyện cho các tàu có trọng tải từ 100 trở lên kể cả tàu đánh cá; và

.2 Tiểu ban về Thực hiện các Văn kiện IMO (III), tại kỳ họp thứ ba, đã thông qua việc ban hành Thông tư 1886/Rev.6, cho thấy các cơ quan quản lý có thể nhận được mã số nhận dạng tàu duy nhất số cho tàu chở khách dưới 100 GT, tàu chở khách cao tốc và các giàn khoan di động theo quy định của SOLAS V/19-1; tàu cá không có thân tàu thép từ 100 GT trở lên; và tất cả các tàu cá nội địa có động cơ nhỏ hơn 100 GT với chiều dài giới hạn tổng thể là 12 mét (LOA) được phép hoạt động bên ngoài vùng nước thuộc thẩm quyền của quốc gia.

22.26 Ủy ban đã xem xét tài liệu MSC 98/22/6 (Iceland và cộng sự) đề xuất sửa đổi Nghị quyết A.1078 (28) để mở rộng áp dụng không bắt buộc áp dụng *Hệ thống Số Nhận dạng tàu của IMO* cho các đội tàu chở khách ít hơn 100 trọng tải toàn phần, tàu chở khách cao tốc, và các giàn khoan di động theo quy định của SOLAS V/19-1; tàu cá không xây dựng thân tàu thép có trọng tải từ 100 tấn trở lên; và tất cả các tàu cá nội địa có động cơ có trọng tải dưới 100 đến 12m LOA, được phép hoạt động ngoài vùng nước thuộc thẩm quyền quốc gia của Quốc gia treo cờ. Văn bản đầy đủ của một tuyên bố có liên quan của phái đoàn Vanuatu được nêu trong phụ lục 39.

22.27 Sau khi thảo luận, Ủy ban đã chỉ thị cho III 4 xem xét chi tiết về đề xuất có trong văn bản MSC 98/22/6, bao gồm việc xem xét việc sử dụng thuật ngữ "vùng biển ngoài thuộc thẩm quyền của Quốc gia treo cờ" để đồng bộ với các quy định khác các công cụ có liên quan và hoàn thiện dự thảo Nghị quyết của Hội đồng để thu hồi Nghị quyết A.1078 (28) để báo cáo trực tiếp cho A30 nhằm mục đích thông qua.

**Dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh là 0,50% m/m**

22.28 Ủy ban nhắc lại rằng:

.1 MSC 96 đã thông qua quan điểm của CCC3 rằng tất cả các mối quan ngại về an toàn đối với các tàu sử dụng nhiên liệu dầu có điểm bốc cháy thấp chỉ nên được giải quyết trong bối cảnh của Bộ luật IGF mà không cần mở lại cuộc thảo luận về khả năng sửa đổi các yêu cầu về điểm bốc cháy trong SOLAS (MSC 96/25, đoạn 10.2);

.2 tại MSC 97, trong bối cảnh quyết định của MEPC 70 rằng ngày 1 tháng 1 năm 2020 là ngày thực hiện có hiệu quả đối với tàu để tuân thủ hàm lượng lưu huỳnh 0,50% m/m trong yêu cầu về dầu nhiên liệu, như được quy định trong quy định 14.1.3 của MARPOL Phụ lục VI, một số đoàn đại biểu bày tỏ ý kiến ​​rằng Ủy ban nên xem xét tất cả các vấn đề liên quan đến việc thực hiện các quyết định nêu trên, vì nó có thể tác động đến sự an toàn của tàu, đặc biệt đối với việc sử dụng nhiên liệu bay hơi; và

.3 MSC 97 đã mời MEPC cung cấp các thông tin liên quan cho Ủy ban, nơi đã xác định các vấn đề an toàn nhằm đảm bảo rằng các khía cạnh an toàn đã được bảo vệ đầy đủ.

22.29 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã có hai tài liệu sau để xem xét:

.1 MSC 98/22/8 (Brazil và Chile), đưa ra các cân nhắc về điểm bốc cháy của nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh tối đa là 0,50% m/m, theo quy định 14.1.3 của MARPOL Phụ lục VI; và

.2 MSC 98/22/10/Rev.1 (Braxin), cung cấp ý kiến ​​về tài liệu MSC 98/22/8, nhằm đạt được việc thực hiện nhất quán, an toàn và hiệu quả giới hạn lưu huỳnh 0,50% trên toàn cầu đối với dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu và yêu cầu Ủy ban xem xét vấn đề xử lý nhiên liệu dầu đó với điểm nóng chảy thấp hơn 60 ° C trên tàu từ góc độ an toàn.

22.30 Trước khi thảo luận về các văn bản trên, Ủy ban đã lưu ý các thông tin sau đây do Ban Thư ký cung cấp liên quan đến lượng dầu sẵn có và kết quả liên quan của MEPC 70:

.1 báo cáo cuối cùng về việc đánh giá sự sẵn có của dầu nhiên liệu (MEPC 70/5/3 và MEPC 70/INF.6) đã được thực hiện theo quy định 14.8 của MARPOL Phụ lục VI, được giám sát bởi ban chỉ đạo bao gồm các đại diện từ 20 quốc gia thành viên và các tổ chức quan sát viên đã được MEPC 70 phê duyệt vào tháng 10 năm 2016;

.2 đánh giá sự có sẵn của dầu nhiên liệu bao gồm một mô hình cung cấp dùng để ước tính khả năng của ngành công nghiệp lọc dầu trong việc cung cấp nhu cầu dự kiến ​​về nhiên liệu hàng hải và phi hàng hải vào năm 2020 theo các tình huống. Là một phần của một phân tích độ nhạy cảm, tám trường hợp cung cấp nhà máy lọc dầu đã được mô phỏng. Các trường hợp này bao gồm một trường hợ có nhu cầu dầu nhiên liệu cao, một trường hợp có nhu cầu dầu nhiên liệu thấp, và một trường hợp cơ sở. Một trong số tám trường hợp đã đánh giá tính sự sẵn có của dấu nhiên liệu nếu điểm bốc cháy tối thiểu được hạ từ 60 ° C đến 52 ° C;

.3 việc kiểm tra sự sẵn có của nhiên liệu dầu đã kết luận rằng ngành công nghiệp lọc dầu có thể sản xuất đủ lượng nhiên liệu hàng hải có chất lượng yêu cầu trong trường hợp cơ sở, trường hợp nhu cầu cao và nhu cầu thấp, đồng thời cung cấp cho các ngành khác các sản phẩm dầu mỏ họ yêu cầu. Tổng quan cho thấy rằng việc sử dụng dầu nhiên liệu với điểm bốc cháy thấp là không cần thiết để đảm bảo có sẵn các loại dầu nhiên liệu phù hợp với tiêu chuẩn năm 2020;

.4 nhận thức được những lo ngại được thể hiện trong quá trình thực hiện, MEPC 70 đã yêu cầu PPR 4 chuẩn bị dự thảo văn bản và phạm vi cho một kết quả mới về những biện pháp bổ sung có thể được phát triển để thúc đẩy thực hiện giới hạn lưu huỳnh trên toàn cầu 0,50% cho MEPC 71 ; và

.5 PPR 4, theo yêu cầu của MEPC 70, đã soạn thảo bản dự thảo cho một kết quả mới về "Thực hiện đúng quy định 14.1.3 của MARPOL Phụ lục VI" (PPR 4/21, phụ lục 13), để được MEPC thông qua 71 vào tháng 7 năm 2017. Phạm vi dự thảo của kết quả đầu ra mới được đề xuất bao gồm tác động đến hệ thống nhiên liệu và máy móc có thể là kết quả của việc sử dụng dầu nhiên liệu với giới hạn lưu huỳnh 0,50%.

22.31 Khi xem xét các tài liệu trên, Ủy ban lưu ý, ngoài các ý kiến ​​khác, những nhận xét sau đây trong cuộc thảo luận:

.1 cần phải chú ý đến các kết quả an toàn liên quan đến nỗ lực đáp ứng nhu cầu về nhiên liệu phù hợp với giới hạn lưu huỳnh 0,50% m/m, có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2020;

.2 cung cấp nhiên liệu dầu cho tàu vào năm 2020 vẫn sẽ phải đáp ứng được yêu cầu về nhiệt độ SOLAS ở 60°C và nhiên liệu cung cấp cho ngành hàng hải cần thiết để đáp ứng các yêu cầu của SOLAS về mặt thương mại;

.3 cần cẩn thận khi lựa chọn các thành phần trộn vì mối quan hệ giữa điểm bốc cháy và các thành phần trộn không theo tuyến tính. Ngay cả một lượng nhỏ của một thành phần pha trộn điểm bốc cháy thấp có thể gây ra sự pha trộn không đạt tiêu chuẩn, vì các điểm bốc cháy được liên kết với hơi tạo ra bởi các vật liệu dễ bay hơi;

.4 nhà máy lọc dầu và các bên khác trong chuỗi cung cấp nhiên liệu hàng hải đã nhận thức được các yêu cầu về nhiệt độ của SOLAS và sẽ cẩn thận để đảm bảo rằng nhiên liệu cung cấp cho thị trường hàng hải tuân thủ các yêu cầu của SOLAS;

.5 có những quan ngại liên quan đến tính ổn định và tính tương thích của hỗn hợp dầu nhiên liệu dự kiến ​​sẽ nhập vào thị trường để đạt giới hạn lưu huỳnh 0,50% m/m;

.6 động cơ tàu biển thường có nhiệt độ trên 50°C một cách thường xuyên ở nhiều khu vực trên thế giới. Các loại nhiên liệu dầu hạng nặng hiện nay có nhiệt độ trên 80 ° C và phải được bảo quản và xử lý ở nhiệt độ trên 75 ° C để giữ cho chúng có thể bơm được và giúp cho việc loại bỏ nước. Sẽ rất nguy hiểm khi có nhiên liệu với nhiệt độ 55 ° C được bảo quản và bơm xung quanh ở 80 ° C, đặc biệt là khi những đám cháy thảm khốc có thể phát sinh nếu hơi của những nhiên liệu đó tiếp xúc với nguồn đánh lửa trong phòng máy có nhiệt độ môi trường xung quanh 60 ° C;

.7 các mối lo ngại và đề xuất trong các tài liệu MSC 98/22/8 và MSC 98/22/10/Rev.1, được ủng hộ bởi một số phái đoàn gồm Colombia và Ecuador, cần được Ủy ban giải quyết;

.8 thỏa thuận tại MEPC 70 về ngày thực hiện có hiệu lực để phù hợp hàm lượng lưu huỳnh 0,50% m/m trong yêu cầu về dầu nhiên liệu không phụ thuộc vào việc giảm giới hạn nhiệt độ thấp hơn 60 ° C;

.9 tất cả các mối quan ngại về an toàn đối với các tàu sử dụng nhiên liệu dầu có điểm bốc cháy thấp chỉ nên được giải quyết trong bối cảnh của Bộ luật IGF, mà không cần mở lại cuộc thảo luận về khả năng sửa đổi các yêu cầu điểm bốc cháy ở SOLAS, như đã thỏa thuận tại MSC 96;

.10 trong khi việc triển khai sớm nhất của giới hạn lưu huỳnh trên toàn cầu 0,50% đối với nhiên liệu hàng hải đã được ủng hộ, cần phải có sự chắc chắn thực tế rằng khi làm như vậy, các quốc gia cho phép treo cơ và quản lý cảng có thể tiếp tục thực hiện đầy đủ và hoàn thiện nghĩa vụ của mình theo Công ước SOLAS, ít nhất là theo yêu cầu đối với nhiệt độ tối thiểu là 60 ° C;

.11 các khía cạnh an toàn liên quan đến việc sử dụng nhiên liệu có điểm bốc cháy thấp đã được Ủy ban giải quyết thông qua việc thông qua Bộ luật IGF. Vì vậy, không cần đánh giá mức độ an toàn bổ sung cho các loại nhiên liệu này ngoài phạm vi của Bộ luật IGF;

.12 yêu cầu Bộ luật IGF cụ thể đối với dầu có điểm bốc cháy thấp có thể được phân ban CCC xây dựng để tránh phải thực hiện các quy trình thiết kế khác. Về vấn đề này, phái đoàn của Đức thông báo cho Ủy ban rằng họ dự kiến ​​sẽ đệ trình một văn bản về vấn đề này đối với CCC 4;

.13 vấn đề về điểm bốc cháy của nhiên liệu dầu đã được giải quyết một cách đầy đủ, tuy nhiên các khía cạnh an toàn khác, như sự ổn định của hỗn hợp, có thể được đưa vào trong phạm vi của bản dự thảo được chuẩn bị bởi PPR4;

.14 ​​ tất cả các hỗn hợp nhiên liệu theo mô hình trong nghiên cứu khả dụng nhiên liệu được xem xét bởi MEPC 70 đã được an toàn và phù hợp để sử dụng trên tàu; và

.15 trong số các nhiên liệu hàng hải đặc trưng, ​​bao gồm nhiên liệu dầu có nhiệt độ dưới 60 ° C, không chỉ là mối quan tâm lý thuyết vì có rất nhiều báo cáo về các trường hợp nhiên liệu đó được cung cấp cho các tàu, đặt thuyền viên có nguy cơ cháy nổ.

22.32 Toàn bộ văn bản của báo cáo có liên quan của quan sát viên từ IBIA được nêu trong phụ lục 39.

22.33 Sau khi thảo luận kỹ lưỡng và xem xét các quan điểm trên, Ủy ban:

.1 nhấn mạnh rằng yêu cầu trong Chương II-2 của SOLAS về điểm bốc cháy của nhiên liệu dầu vẫn ở mức 60 ° C đối với các tàu không tuân thủ IGF Code;

.2 nhắc lại rằng việc sử dụng nhiên liệu dầu với nhiệt độ dưới 60 ° C chỉ giới hạn trong các tàu tuân theo Bộ luật IGF, trừ khi được phép trong quy định SOLAS II-2/4.2.1;

.3 khuyến khích các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm đến việc đệ trình các đề xuất cho Phân ban CCC nhằm mục đích xây dựng các yêu cầu cụ thể đối với nhiên liệu dầu lửa có điểm bốc cháy thấp, chỉ trong khuôn khổ của Bộ luật IGF, theo mục 5.2.1.2 (Sửa đổi IGF Code và xây dựng hướng dẫn về nhiên liệu có nhiệt độ thấp);

.4 mời MEPC 71, khi xem xét dự thảo văn bản cho kết quả đề xuất về "Thực hiện đúng quy định 14.1.3 của MARPOL Phụ lục VI" do PPR 4 xây dựng, để bổ sung một cách rõ ràng, trong phạm vi đề xuất đầu ra, các cân nhắc về an toàn những gợi ý liên quan đến lựa chọn pha trộn nhiên liệu để đạt giới hạn lưu huỳnh 0,50% m/m có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2020; và

.5 chỉ thị cho Phân ban PPR báo cáo với Ủy ban về bất kỳ vấn đề an toàn nào có thể được xác định liên quan đến nhiên liệu dầu có hàm lượng lưu huỳnh thấp, tùy thuộc vào kết quả đầu ra được đề xuất nói trên đã được MEPC 71 phê duyệt.

22.34 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã đề nghị mời MEPC xem xét thêm một trường trong Bunker Delivery Note cho điểm bốc cháy của dầu nhiên liệu được khai báo. Tuy nhiên, các quan điểm khác nhau đã được thể hiện trong vấn đề này vì vậy không có hành động nào khác được đưa ra.

**Tác động của các công nghệ mới và tiên tiến đối với vận tải hàng hải và khung quy định**

22.35 Ủy ban đã xem xét các thông tin được cung cấp trong tài liệu MSC 98/22/7 (Đan Mạch và các cộng sự) về khả năng trong tương lai về sự phát triển trong tự động hoá tàu, số hóa và sử dụng công nghệ thông tin, mời các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế đệ trình thông tin về các nghiên cứu liên tục, thử nghiệm và các dự án quy mô toàn diện cho các phiên họp tương lai của Ủy ban.

**Tiền phân tích về tàu tự trị**

22.36 Ủy ban ghi nhận, với sự đánh giá cao, thông tin có trong tài liệu MSC 98/INF.13 (Đan Mạch) liên quan đến báo cáo tiền phân tích các tàu tự trị.

**Thông tin khác**

***Hệ thống Thông tin Vận tải tích hợp Toàn cầu (GISIS)***

22.37 Ủy ban ghi nhận, với sự đánh giá cao, thông tin do Ban Thư ký cung cấp (MSC 98/INF.2) về Hệ thống Thông tin Vận tải tích hợp toàn cầu Toàn cầu (GISIS), và một mô-đun về Luật biển quốc gia đã được đăng trực tuyến.

***Hướng dẫn sử dụng khí trơ trên tàu chở dầu***

22.38 Ủy ban ghi nhận, với sự đánh giá cao, thông tin do OCIMF (MSC 98/INF.5) cung cấp liên quan đến hướng dẫn sử dụng khí trơ trên tàu chở dầu, đặc biệt là các ý kiến ​​và phân tích về việc sử dụng khí trơ trên tàu chở dầu mà không phụ thuộc vào kích cỡ tàu.

***Thông tin về việc đóng cửa cảng biển tại Cộng hòa Tự trị Crimea và thành phố Sevastopol***

22.39 Ủy ban lưu ý thông tin do Ukraine cung cấp (MSC 98/INF.9) về việc đóng cửa các cảng biển thuộc lãnh thổ tạm thời của Cộng hòa Tự trị Crimea và thành phố Sevastopol, Ucraina.

22.40 Trong bối cảnh này, phái đoàn Liên bang Nga thông báo cho Ủy ban rằng tất cả các cảng ở bán đảo Crimea đều mở cho tất cả các tàu và không có hạn chế hành chính nào có hiệu lực. Bản tuyên bố đầy đủ của Liên bang Nga được đưa ra trong phụ lục 39. Đáp lại, phái đoàn của Ucraina đã đưa ra một tuyên bố như được nêu trong phụ lục 39. Phái đoàn của Malta cũng đưa ra một tuyên bố, như đã nêu trong phụ lục 39, được ủng hộ bởi Úc, Croatia, Đan Mạch, Phần Lan, Pháp, Đức, Iceland, Ireland, Ý, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Hà Lan, Na Uy, Thụy Điển, Vương quốc Anh và Hoa Kỳ.

22.41 Sau đó đoàn của Liên bang Nga nhắc lại kết luận có liên quan của MSC 97 rằng IMO không phải là diễn đàn thích hợp để thảo luận về vấn đề chiếm hữu lãnh thổ và yêu cầu Ủy ban xác nhận sự hiểu biết của phái đoàn rằng lời mời của Ủy ban tới các Quốc gia thành viên và quan tâm các bên thông báo cho Tổ chức về bất kỳ mối đe dọa nào đối với an ninh và an toàn hàng hải ở khu vực phía đông bắc Biển Đen, để thông báo tới tất cả các Quốc gia thành viên phù hợp với quy trình IMO, có nghĩa là thông báo đó phải được lưu hành bằng các thông tư chứ không phải là các văn bản của Ủy ban.

22.42 Về vấn đề này, Ủy ban nhắc lại kết luận đã đạt được tại MSC 97 và nhắc lại quyết định có liên quan từ phiên họp trước của mình trong bối cảnh an toàn và an ninh hàng hải ở phía đông bắc Biển Đen, cụ thể là "IMO không phải là diễn đàn thích hợp để thảo luận vấn đề này.Tuy nhiên, nhận thức được tầm quan trọng của an ninh và an toàn hàng hải, Ủy ban đã đồng ý mời các quốc gia thành viên và các bên liên quan thông báo cho Tổ chức về bất kỳ mối đe dọa nào đối với an ninh và an toàn của hàng hải ở phía bắc- phía đông của Biển Đen, để thông báo tới tất cả các quốc gia thành viên phù hợp với quy trình của IMO "(MSC 97/22, đoạn 4.12). Theo đó, Ủy ban chỉ đạo Ban thư ký tuân theo quyết định của MSC 97.

22.43 Sau đó, phái đoàn của Ucraina đưa ra một tuyên bố bổ sung, cũng được đưa ra trong phụ lục 39, liên quan đến đoạn 22.39 đến 22.42 ở trên.

**Bày tỏ sự chia buồn**

22.44 Ủy ban bày tỏ lời chia buồn chân thành và sâu sắc nhất đến các gia đình, bạn bè và đồng nghiệp của những nạn nhân vô tội bị ảnh hưởng bởi các sự kiện khủng bố gần đây tại Cộng hòa Hồi giáo Iran và Vương quốc Anh, cũng như những người bị ảnh hưởng bởi lửa ở Grenfell khối tháp ở Tây London.

22.45 Ủy ban cũng lưu ý, với nỗi buồn lớn, sự ra đi của ông Giles Noakes, người luôn được tôn trọng bởi các đồng nghiệp và cộng sự của mình cũng như có kiến ​​thức rộng lớn và tâm huyết với ngành công vận tải. Ủy ban đã đánh giá cao đóng góp của ông đối với công việc của Tổ chức và yêu cầu Tổng thư ký chuyển tải sự đồng cảm chân thành của Ủy ban đối với gia đình ông.

# 23 CÁC HOẠT ĐỘNG ĐƯỢC YÊU CẦU BỞI CÁC TỔ CHỨC IMO KHÁC

23.1 Hội nghị, tại kỳ họp thứ 30, được mời thực hiện các công việc sau:

.1 ghi nhận việc Ủy ban sửa đổi Công ước SOLAS 1974 và các quy tắc bắt buộc có liên quan và thông qua/thông qua các văn kiện không bắt buộc (đoạn 3.61 đến 3.78, 5.26, 10.2, 11.7 đến 11.20 và 12.24 và các phụ lục 3 đến 10, 12, 14 đến 18 và 23);

.2 lưu ý rằng kiểm tra xác minh GBS ban đầu đã được hoàn thành thành công theo Hướng dẫn Xác minh GBS (đoạn 6.6);

.3 thông qua bản dự thảo Nghị quyết của Hội đồng về Bộ luật Vận chuyển và Xử lý Chất lỏng nguy hiểm và độc hại ở dạng hàng rời trên tàu viễn dương (Bộ luật hóa chất OSV) (đoạn 8.5 và Phụ lục 11);

.4 lưu ý việc thiết lập các biện pháp tuyến đường mới, được thông qua theo Nghị quyết A.858 (20), được phổ biến bằng SN.1/Circ.335 (đoạn 11.3);

.5 thông qua dự thảo Nghị quyết về các biển hiệu tuyến đường thoát hiểm và đánh dấu vị trí thiết bị (đoạn 12.31 và phụ lục 24);

.6 lưu ý rằng III 4, sẽ đáp ứng sau MSC 98, đã được ủy quyền báo cáo kết quả công việc của mình về các vấn đề đòi hỏi phải thông qua dự thảo nghị quyết của Hội đồng trực tiếp đến A 30 (đoạn 17.11 và 20.27); và

.7 lưu ý rằng Ủy ban đã sửa đổi Nội quy của mình, có tính đến kết quả của C 116 (đoạn 19.1 đến 19.8 và phụ lục 33).

23.2 Hội đồng, tại phiên họp thứ 118, được mời thực hiện các công việc sau:

.1 xem xét báo cáo của kỳ họp thứ chín mươi tám của Ủy ban An toàn Hàng hải và, theo Điều 21 (b) của Công ước IMO, chuyển tới kỳ họp thứ 30 của Đại hội (đoạn 1.1 và 23.2) kèm theo ý kiến ​​và kiến ​​nghị của mình;

.2 ghi nhận việc Ủy ban thông qua sửa đổi Công ước SOLAS năm 1974 và các quy tắc bắt buộc có liên quan, và phê duyệt/thông qua các văn kiện không bắt buộc (đoạn 3.61 đến 3.78, 5.26, 10.2, 11.7 đến 11.20 và 12.24 và các phụ lục 3 đến 10, 12, 14 đến 18 và 23);

.3 ghi nhận các hoạt động của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến việc triển khai/áp dụng các công cụ của IMO (đoạn từ 4.1 đến 4.38);

.4 lưu ý các hành động của Ủy ban về các vấn đề liên quan đến an ninh hàng hải, đặc biệt là thông qua các hướng dẫn về quản lý rủi ro trên mạng hàng hải, thông qua một nghị quyết của MSC về quản lý rủi ro trên biển hàng hải trong các hệ thống quản lý an toàn và sửa đổi các mô hình mô hình IMO có liên quan đến an ninh liên quan (đoạn 5.1 đến 5.30 và phụ lục 10);

.5 lưu ý rằng Ủy ban đã xác nhận rằng sự không tuân thủ đã được xác định từ các cuộc kiểm tra xác minh GBS ban đầu đã được khắc phục một cách chính đáng và do đó việc kiểm tra xác minh ban đầu đã được hoàn thành thành công theo Hướng dẫn Xác minh GBS (đoạn 6.6);

.6 ghi nhận các quyết định và hành động liên quan đến kết quả của các phân ban báo cáo cho phiên họp này, đặc biệt là thông qua các dự thảo nghị quyết của Hội nghị về Bộ luật Hoá chất OSV mới và biển báo tuyến đường thoát hiểm và các dấu hiệu vị trí của thiết bị, cả cho trình A 30 với mục đích thông qua (đoạn 8.5 và 12.31 và các phụ lục 11 và 24);

.7 ghi nhận các quyết định đưa ra đối với những vấn đề liên quan đến đánh giá an toàn chính thức (đoạn 14.1 đến 14.4);

.8 ghi nhận các quyết định liên quan đến cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu (đoạn 15.1 đến 15.32);

.9 ghi nhận các quyết định liên quan đến di cư hỗn hợp không an toàn trên biển (đoạn 16.1 đến 16.14);

.10 ghi nhận rằng III 4, sẽ họp sau sau MSC 98, đã được ủy quyền để báo cáo kết quả công việc của mình về các vấn đề đòi hỏi phải thông qua dự thảo nghị quyết của Hội đồng trực tiếp đến A 30 (đoạn 17.11 và 22.27);

.11 lưu ý rằng Ủy ban đã sửa đổi Quy chế thủ tục, có tính đến kết quả của C 116 (đoạn 19.1 đến 19.8 và phụ lục 33);

.12 ghi nhận báo cáo tình hình giai đoạn 2 năm của Ủy ban An toàn Hàng hải (đoạn 20.45 và phụ lục 36);

.13 ghi nhận chương trình nghị sự sau giai đoạn hai năm được cập nhật của Ủy ban An toàn Hàng hải (đoạn 20.46 và phụ lục 37);

.14 ​​thông qua các kết quả đầu ra đã được Ủy ban cho năm 2018-2019 phê duyệt, đã được sắp xếp phù hợp với Chỉ thị Chiến lược mới, như C 117 đồng ý (đoạn 20.51 và 20.52 và phụ lục 38); và

.15 xác nhận các cuộc họp đa phiên đã được phê duyệt cho năm 2017 và 2018 (đoạn 20.53).

23.3 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, tại kỳ họp thứ bảy mươi một, được mời thực hiện những công việc sau:

.1 phê duyệt, về nguyên tắc, dự thảo sửa đổi chương 21 của Luật IBC (PPR 4/21, phụ lục 1), đang chờ hoàn tất việc sửa đổi các chương 17 và 18 của Bộ luật (đoạn 8.2);

.2 đồng thời thông qua bản dự thảo Nghị quyết của Hội đồng về Bộ luật vận chuyển và xử lý các chất lỏng nguy hiểm và độc hại ở dạng hàng rời trên tàu viễn dương (Bộ Luật Hoá chất OSV) để nộp cho A30 nhằm mục đích thông qua (đoạn 8.5 và phụ lục 11 );

.3 đồng thời thông qua bản thông báo MSC-MEPC.5 về *Hướng dẫn hoàn thiện Giấy chứng nhận về sự phù hợp theo Bộ luật IBC, BCH, IGC, GC và EGC* (đoạn 17.6 và phụ lục 27);

.4 phê duyệt dự thảo sửa đổi bộ luật IBC và BCH nhằm thông qua (đoạn 17.6 và các phụ lục 28 và 29);

.5 ghi nhận việc thông qua các sửa đổi đối với Bộ luật IMSBC, đặc biệt là các sửa đổi liên quan đến việc khai báo các chất HME được phân loại theo MAPOL Phụ lục V (đoạn 3.77 và phụ lục 8);

.6 ghi nhận rằng III 4, sẽ họp sau MSC 98, đã được ủy quyền để báo cáo kết quả công việc của mình về các vấn đề đòi hỏi phải thông qua dự thảo nghị quyết của Hội đồng trực tiếp đến A 30 (đoạn 17.11 và 20.27);

.7 ghi nhận rằng Ủy ban đã sửa đổi các Quy chế Thủ tục, có xét đến kết quả của C 116 (đoạn 19.1 đến 19.8 và phụ lục 33);

.8 thông qua chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm của Phân ban CCC và chương trình nghị sự tạm thời cho CCC 4 (đoạn 20.12 và các phụ lục 34 và 35);

.9 thông qua chương trình nghị sự giai đoạn 2 năm của Phân ban III và chương trình nghị sự tạm thời cho Kỳ III (đoạn 20.25 và phụ lục 34 và 35);

.10 thông qua các cuộc họp của nhóm làm việc chuyên sâu theo yêu cầu của các Phân ban CCC và PPR, được tổ chức vào năm 2017 và 2018 (đoạn 20.53); và

.11 ghi nhận kết quả của cuộc thảo luận về các vấn đề liên quan đến nhiên liệu dầu lửa điểm bốc cháy thấp, và đặc biệt khi xem xét dự thảo luận cứ cho kết quả dự kiến ​​về "Thực hiện đúng quy định 14.1.3 của MARPOL Phụ lục VI" được chuẩn bị bởi PPR 4, để bổ sung một cách rõ ràng, trong phạm vi của kết quả đầu ra đề xuất, các cân nhắc về các vấn đề an toàn liên quan đến lựa chọn pha trộn nhiên liệu để đáp ứng giới hạn lưu huỳnh 0,50% m/m, có hiệu lực vào ngày 1/1/2020 (đoạn 22.33);

23.4 Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, tại kỳ họp thứ bảy mươi hai, được mời phê duyệt dự thảo Thông tư về MSC-MEPC sửa đổi *Hướng dẫn đánh giá an toàn chính thức (FSA) để sử dụng trong quy trình ra quyết định IMO* (đoạn 14.3 và phụ lục 26 ).

23.5 Ủy ban Hỗ trợ, tại kỳ họp 40 của mình, được mời thực hiện những công việc sau:

.1 ghi nhận sự thông qua của MSC-FAL.1/Circ.3 về *Hướng dẫn về quản lý rủi ro an ninh mạng,* thay thế hướng dẫn tạm thời có trong MSC.1/Circ.1526 (đoạn 5.4);

.2 ghi nhận rằng Ủy ban đã yêu cầu các Quốc gia thành viên hoàn thành bản câu hỏi kèm theo MSC-FAL.1/Circ.2 về *Thông tin về các yêu cầu quốc gia quản lý cảng và bờ biển liên quan đến các nhân viên an ninh vũ trang có ký hợp đồng* (đoạn 15.16.2);

.3 ghi nhận các quyết định liên quan đến di cư hỗn hợp không an toàn trên biển (đoạn 16.1 đến 16.14);

.4 ghi nhận rằng Ủy ban đã sửa đổi các Quy chế Thủ tục, có xét đến kết quả của C 116 (đoạn 19.1 đến 19.8 và phụ lục 33); và

.5 ghi nhận rằng Ủy ban đã đồng ý không xem xét đề xuất tạo ra một không gian làm việc cộng tác cho đến khi C 118 quyết định về vấn đề này (đoạn 22.14 đến 22.16).

23.6 Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật, tại kỳ họp thứ sáu mươi bảy, được mời thực hiện những công việc sau:

.1 ghi nhận kết quả của các vấn đề liên quan đến xây dựng năng lực để thực hiện các biện pháp mới (đoạn 13.1 đến 13.4);

.2 ghi nhận rằng Ủy ban đã sửa đổi Quy chế, có tính đến kết quả của C 116 (đoạn 19.1 đến 19.8 và phụ lục 33);

.3 phê duyệt các ưu tiên chuyên đề cho ITCP cho giai đoạn 2018-2019 (mục 22.4); và

.4 ghi nhận rằng Ủy ban đã kêu gọi các quốc gia thành viên đảm bảo rằng nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật của họ được phản ánh trong CMP và được cập nhật (đoạn 22.5).

23.7 Ủy ban Pháp lý, tại kỳ họp thứ 105 của mình, được mời ghi nhận rằng Ủy ban đã sửa đổi Quy chế, có tính đến kết quả của C 116 (đoạn 19.1 đến 19.8 và phụ lục 33).

*(Các phụ lục sẽ được phát hành dưới dạng tài liệu bổ sung cho tài liệu này)*

*---------------------------*

1. **Điều phối viên:**

Ông Kai-Jens Schulz-Reifer

Bundesamt fuer Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) (Cơ quan Hàng hải và Thủy văn Liên bang) Bernhard-Nocht-Str. 78

20359 Hamburg Đức

Điện thoại: +49 (0) 40 3190-7200

Fax: +49 (0) 40 3190-5000

Email: kai-jens.schulz-reifer@bsh.de
<http://www.bsh.de> [↑](#footnote-ref-0)