



TIÊU BAN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG

NCSR 9/24/Add.1

TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN

01/08/2022

Phiên họp thứ 9

Bản gốc: TIẾNG ANH

Chương trình học mục 24

BÁO CÁO CHO ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI

Phần đính kèm là Phụ lục 1-30 của Báo cáo từ Tiêu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn trong phiên họp thứ 9 (NCSR 9/24)

DANH SÁCH PHỤ LỤC

- PHỤ LỤC 1 DỰ THẢO THÔNG TƯ COLREG - PHƯƠNG ÁN PHÂN LUỒNG GIAO THÔNG VÀ CÁC BIỆN PHÁP LIÊN QUAN
- PHỤ LỤC 2 DỰ THẢO THÔNG TƯ SN - CÁC BIỆN PHÁP ĐỊNH TUYẾN KHÁC VỚI PHƯƠNG ÁN PHÂN LUỒNG GIAO THÔNG
- PHỤ LỤC 3 DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT CỦA MSC VỀ CÁC TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG SỬA ĐỔI VÀ CÁC YÊU CẦU CHỨC NĂNG ĐỂ NHẬN DẠNG VÀ THEO DÕI TÀU TỪ XA
- PHỤ LỤC 4 DỰ THẢO SỬA ĐỔI HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ NHẬN DẠNG TỪ XA - TÀI LIỆU KỸ THUẬT (PHẦN I) (MSC.1/CIRC.1259/REV.8)
- PHỤ LỤC 5 DỰ THẢO SỬA ĐỔI HƯỚNG DẪN GIÁM ĐỊNH VÀ CHỨNG NHẬN TÀU TUÂN THỦ YÊU CẦU TRUYỀN THÔNG TIN LRIT (MSC.1/CIRC.1307)
- PHỤ LỤC 6 DỰ THẢO SỬA ĐỔI KẾ HOẠCH CUNG CẤP DỊCH VỤ LIÊN TỤC CHO HỆ THỐNG LRIT (MSC.1/CIRC.1376/REV.4)
- PHỤ LỤC 7 DỰ THẢO SỬA ĐỔI SOLAS CHƯƠNG XIV
- PHỤ LỤC 8 DỰ THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT VÙNG CỰC
- PHỤ LỤC 9 PHIẾU KIỂM TRA/GIÁM SÁT QUÁ TRÌNH SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC SOLAS 1974 VÀ CÁC VĂN KIẾN BẮT BUỘC LIÊN QUAN (ĐỂ SỬA ĐỔI SOLAS CHƯƠNG XIV VÀ BỘ LUẬT VÙNG CỰC)
- PHỤ LỤC 10 DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT CỦA ĐẠI HỘI ĐỒNG VỀ HƯỚNG DẪN NƠI TRÁNH TRÚ CHO TÀU CẦN HỖ TRỢ
- PHỤ LỤC 11 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN VẬN HÀNH GMDSS CHO CÁC TÀU GẶP NẠN
- PHỤ LỤC 12 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - QUY TRÌNH ỨNG PHÓ VỚI BÁO ĐỘNG CẤP CỨU DSC CỦA TÀU
- PHỤ LỤC 13 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN BÁO ĐỘNG
-

CẤP CỨU

- PHỤ LỤC 14 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN CẢNH BÁO CỦA CƠ QUAN TÌM KIẾM CỨU NẠN
- PHỤ LỤC 15 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN PHỔ BIẾN THÔNG TIN LIÊN QUAN ĐẾN TÌM KIẾM CỨU NẠN THÔNG QUA DỊCH VỤ CUỘC GỌI NHÓM NÂNG CAO QUỐC TẾ
- PHỤ LỤC 16 TUYÊN BỐ LIÊN LẠC VỚI NHÓM LÀM VIỆC 5B CỦA ITU-R - MÃ HÓA EPIRB MMSI CHO TÀU ĐƯỢC LIÊN KẾT VỚI TÀU MẸ
- PHỤ LỤC 17 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - SỔ TAY NAVTEX
- PHỤ LỤC 18 DỰ THẢO VỊ TRÍ IMO VỀ CÁC MỤC CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ WRC-23 CÓ LIÊN QUAN ĐẾN CÁC VẤN ĐỀ LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ HÀNG HẢI
- PHỤ LỤC 19 TUYÊN BỐ LIÊN LẠC VỚI NHÓM LÀM VIỆC 5B CỦA ITU-R - CÁC VẤN ĐỀ LIÊN QUAN ĐẾN CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ WRC-23 MỤC 1.11
- PHỤ LỤC 20 TUYÊN BỐ LIÊN LẠC VỚI NHÓM LÀM VIỆC 5B CỦA ITU-R - SỬA ĐỔI ĐỀ XUẤT-R M.1371-5
- PHỤ LỤC 21 ĐIỀU KHOẢN THAM CHIẾU CHO CUỘC HỌP LẦN THỨ MƯỜI TÁM CỦA NHÓM CHUYÊN GIA CHUNG IMO/ITU VỀ CÁC VẤN ĐỀ THÔNG TIN VÔ TUYẾN HÀNG HẢI
- PHỤ LỤC 22 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN ĐÀO TẠO VÀ VẬN HÀNH THIẾT BỊ BỘ ĐÀM CÁ NHÂN KHẨN CẤP TRONG NHIỀU TÌNH HUỐNG THƯƠNG VONG
- PHỤ LỤC 23 DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - ECDIS - HƯỚNG DẪN THỰC HÀNH TỐT
- PHỤ LỤC 24 DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT MSC - TIÊU CHUẨN HIỆU SUẤT CHO HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ (ECDIS)
- PHỤ LỤC 25 DỰ THẢO SỬA ĐỔI SOLAS CHƯƠNG V VÀ PHỤ LỤC (GIẤY CHỨNG NHẬN)

- PHỤ LỤC 26 DỰ THẢO SỬA ĐỔI NGHỊ ĐỊNH THƯ SOLAS 1978
- PHỤ LỤC 27 DỰ THẢO SỬA ĐỔI NGHỊ ĐỊNH THƯ SOLAS 1988
- PHỤ LỤC 28 BÁO CÁO HIỆN TRẠNG HAI NĂM MỘT LẦN 2022-2023
- PHỤ LỤC 29 ĐỀ XUẤT CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ TẠM THỜI CHO
NCSR 10
- PHỤ LỤC 30 PHÁT BIỂU CỦA PHÁI ĐOÀN VÀ QUAN SÁT VIÊN

PHỤ LỤC 1
DỰ THẢO THÔNG TƯ COLREG
PHƯƠNG ÁN PHÂN LUỒNG GIAO THÔNG VÀ CÁC BIỆN PHÁP
LIÊN QUAN

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại [phiên họp thứ 106 (2 đến 11 tháng 11 năm 2022)], đã xem xét ĐỀ XUẤT của Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022), và phù hợp với *Thủ tục thông qua và sửa đổi các phương án phân luồng giao thông, các biện pháp định tuyến khác với các phương án phân luồng giao thông, bao gồm chỉ định và thay thế các tuyến đường biển quần đảo và hệ thống báo cáo tàu* (nghị quyết A.858(20)), các phương án phân luồng giao thông đã được thông qua và các biện pháp liên quan như sau:

- .1 phương án phân luồng giao thông sửa đổi và các biện pháp liên quan *Các lối tiếp cận các cảng Chornomorsk, Odesa và Pivdennyi*, thay thế các phương án phân luồng giao thông hiện có *Giữa các cảng Odessa và Ilichevsk và Trong các lối tiếp cận các cảng Odessa và Ilichevsk* (COLREG.2/Circ.14, đoạn 1.1.2 và 1.1.3); và
- .2 sửa đổi phương án phân luồng giao thông trong Kênh Santa Barbara (nghị quyết A.284(VIII), phụ lục II),

như quy định trong phụ lục 1 và 2, tương ứng.

2. Theo đó, các phương án phân luồng giao thông nói trên và các biện pháp liên quan sẽ được triển khai vào lúc 00:00 giờ UTC vào [ngày 1 tháng 6 năm 2023].

PHỤ LỤC 1

PHƯƠNG ÁN PHÂN LUỒNG GIAO THÔNG SỬA ĐỔI VÀ CÁC BIỆN PHÁP LIÊN QUAN "CÁC LỐI TIẾP CẬN CÁC CẢNG CHORNOMORSK, ODESA VÀ PIVDENNYI"

(Hải đồ giấy tham khảo: Số 3407 (INT 3891), do Cục Thủy văn Nhà nước Ukraine phát hành, tái bản lần thứ 3, 2020.

Lưu ý: Hải đồ này dựa trên cơ sở dữ liệu của Hệ thống trắc địa thế giới năm 1984 (WGS 84))

Mô tả hệ thống phân luồng giao thông sửa đổi

Hệ thống bao gồm bảy phần.

Phần I. (hướng biển)

- a) Phân luồng rộng 1,4 hải lý, được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:

- (1) 46°07'.74 BẮC, 031°05'.27 Đông
- (2) 46°13'.32 BẮC, 030°57'.55 Đông
- (3) 46°14'.32 BẮC, 030°59'.05 Đông
- (4) 46°08'.74 BẮC, 031°06'.77 Đông

- b) Một luồng dành cho tàu vào được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:

- (5) 46°09'.51 BẮC, 031°07'.92 Đông
- (6) 46°15'.09 BẮC, 031°00'.21 Đông

- c) Một luồng dành cho tàu ra được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:

- (7) 46°12'.55 BẮC, 030°56'.39 Đông
- (8) 46°06'.97 BẮC, 031°04'.11 Đông

Phần II. Khu vực đề phòng

- (a) Khu vực đề phòng với hướng lưu lượng giao thông được ĐỀ XUẤT theo hướng ngược chiều kim đồng hồ¹ được giới hạn bởi một đường nối các vị trí địa lý sau:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| (6) 46°15'.09 Bắc, 031°00'.21 Đông | (27) 46°17'.99 Bắc, 030°52'.40 Đông |
| (7) 46°12'.55 Bắc, 030°56'.39 Đông | (24) 46°18'.89 Bắc, 030°54'.50 Đông |

¹ Tham khảo sơ đồ đặt ra dưới đây

- (16) 46°15'.89 Bắc, 030°50'.95 Đông (35) 46°19'.06 Bắc, 030°55'.09 Đông
(13) 46°17'.49 Bắc, 030°51'.70 Đông (32) 46°18'.99 Bắc, 030°57'.25 Đông

Phần III. Tiếp cận Cảng Chornomorsk

- a) Phân luồng rộng 0,5 hải lý, được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:
- (9) 46°16'.45 Bắc, 030°51'.21 Đông
 - (10) 46°17'.76 Bắc, 030°45'.59 Đông
 - (11) 46°18'.21 Bắc, 030°45'.90 Đông
 - (12) 46°16'.92 Bắc, 030°51'.43 Đông
- b) Một luồng dành cho tàu vào được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:
- (13) 46°17'.49 Bắc, 030°51'.70 Đông
 - (14) 46°18'.79 Bắc, 030°46'.30 Đông
- c) Một luồng dành cho tàu ra được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:
- (15) 46°17'.19 Bắc, 030°45'.20 Đông
 - (16) 46°15'.89 Bắc, 030°50'.95 Đông

Phần IV. Từ cảng Odesa đến cảng Chornomorsk

- (a) Gồm hai làn giao thông có dải phân cách ở giữa nối các vị trí địa lý sau:
- (17) 46°27'.27 Bắc, 030°48'.41 Đông
 - (18) 46°21'.89 Bắc, 030°47'.35 Đông
 - (19) 46°19'.09 Bắc, 030°44'.74 Đông
- (b) Chiều rộng mỗi làn giao thông chạy: 0,25 hải lý tính từ mỗi bên của dải phân cách.

Phần V. Tiếp cận cảng Odesa

- a) Phân luồng rộng 0,5 hải lý, được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:
- (20) 46°18'.29 Bắc, 030°53'.10 Đông
 - (21) 46°27'.69 Bắc, 030°49'.86 Đông
 - (22) 46°27'.69 Bắc, 030°50'.61 Đông
 - (23) 46°18'.57 Bắc, 030°53'.75 Đông
- b) Một luồng dành cho tàu vào được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:

(24) 46°18'.89 Bắc, 030°54'.50 Đông

(25) 46°27'.69 Bắc, 030°51'.50 Đông

- c) Một luồng dành cho tàu ra được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:

(26) 46°27'.69 Bắc, 030°49'.10 Đông

(27) 46°17'.99 Bắc, 030°52'.40 Đông

Phần VI. Tiếp cận cảng Pivdennyi

- a) Phân luồng rộng 0,5 hải lý, được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:

(28) 46°19'.04 Bắc, 030°55'.80 Đông

(29) 46°31'.55 Bắc, 030°55'.65 Đông

(30) 46°31'.73 Bắc, 030°56'.37 Đông

(31) 46°19'.02 Bắc, 030°56'.52 Đông

- b) Một luồng dành cho tàu vào được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:

(32) 46°18'.99 Bắc, 030°57'.25 Đông

(33) 46°31'.89 Bắc, 030°57'.04 Đông

- c) Một luồng dành cho tàu ra được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:

(34) 46°31'.36 Bắc, 030°54'.90 Đông

(35) 46°19'.06 Bắc, 030°55'.09 Đông

Phần VII. Khu vực đề phòng

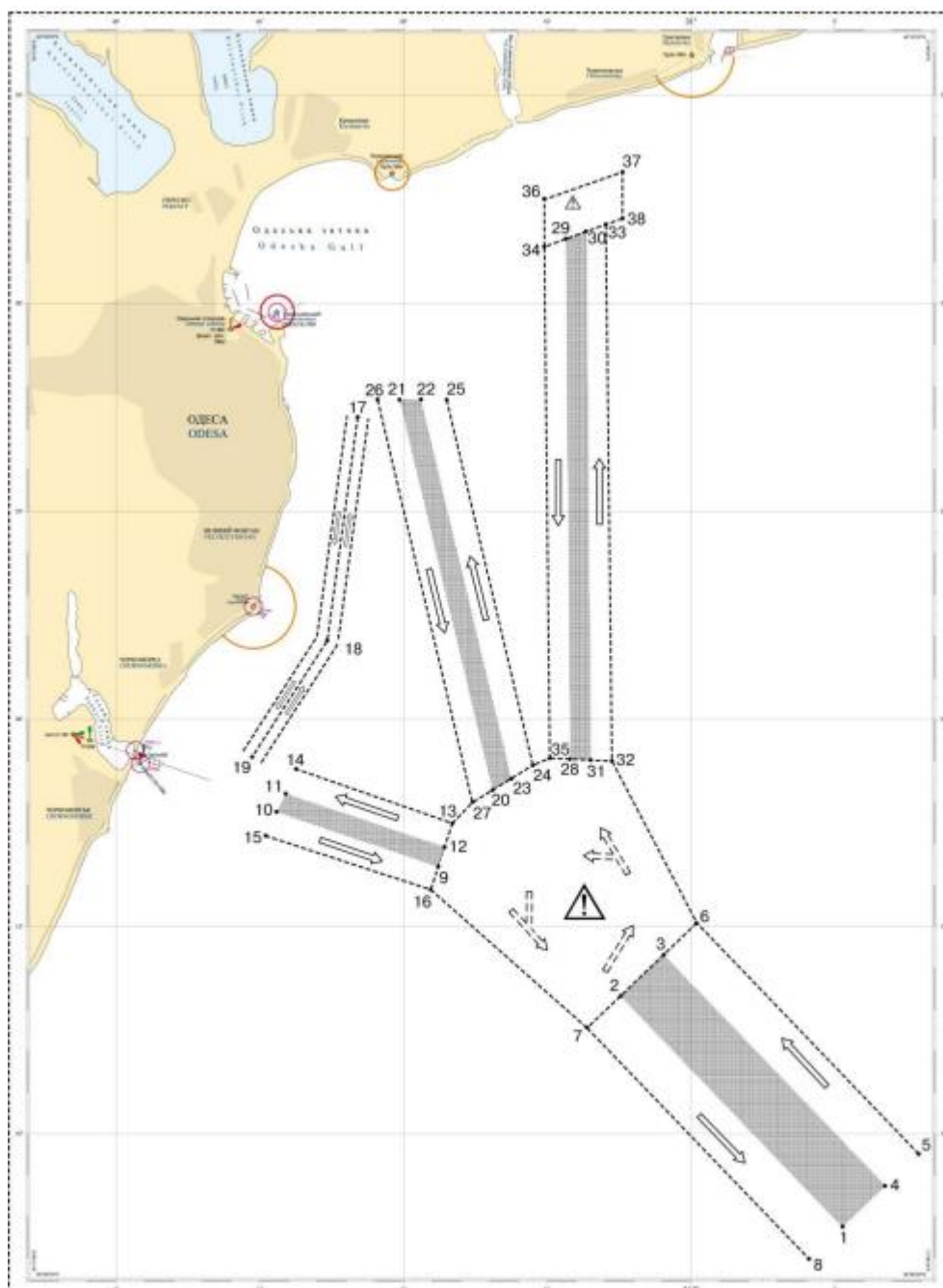
- (a) Khu vực đề phòng được giới hạn bởi các đường nối các vị trí địa lý sau:

(34) 46°31'.36 Bắc, 030°54'.90 Đông

(36) 46°32'.50 Bắc, 030°54'.90 Đông

(37) 46°33'.16 Bắc, 030°57'.62 Đông

(38) 46°32'.04 Bắc, 030°57'.62 Đông



Lưu ý: hình này nhằm biểu thị các hướng lưu lượng giao thông được ĐỀ XUẤT theo hướng ngược chiều kim đồng hồ trong Khu vực đề phòng trong phần II.

PHỤ LỤC 2

SỬA ĐỔI PHƯƠNG ÁN PHÂN LUỒNG GIAO THÔNG “TẠI KÊNH SANTA BARBARA” (NGHỊ QUYẾT A.284(VIII), PHỤ LỤC II)

Tại kênh Santa Barbara

(Các hải đồ tham khảo: Hoa Kỳ 18700, ấn bản 2013; 18720, ấn bản 2020; và 18721, ấn bản 2009.

Lưu ý: Các hải đồ này dựa trên cơ sở dữ liệu năm 1983 của Bắc Mỹ)

Phần II

Giữa Point Conception và Point Arguello

Mô tả phương án phân luồng giao thông trong phần II "Giữa quan điểm về điểm và điểm Arguello" được thay thế bằng nội dung sau:

- a) Phân luồng được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:
 - (1) 34°20'.84 Bắc, 120°30'.28 Tây (13) 34°29'.15 Bắc, 121°06'.94 Tây
 - (6) 34°19'.88 Bắc, 120°30'.59 Tây (14) 34°28'.19 Bắc, 121°07'.26 Tây
- (b) Một làn giao thông dành cho giao thông đi về hướng Tây được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:
 - (7) 34°21'.80 Bắc, 120°29'.96 Tây (15) 34°30'.11 Bắc, 121°06'.63 Tây
- (c) Một làn giao thông dành cho giao thông hướng đông được thiết lập giữa phân luồng và đường nối các vị trí địa lý sau:
 - (12) 34°18'.92 Bắc, 120°30'.91 Tây (16) 34°27'.23 N Bắc 121°07'.57 Tây

PHỤ LỤC 2
DỰ THẢO THÔNG TƯ SN
CÁC BIỆN PHÁP ĐỊNH TUYẾN KHÁC VỚI PHƯƠNG ÁN PHÂN
LUỒNG GIAO THÔNG

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại [phiên họp thứ 106 (2 đến 11 tháng 11 năm 2022)], đã xem xét ĐỀ XUẤT của Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022), và theo *Thủ tục thông qua và sửa đổi các phương án phân luồng giao thông, các biện pháp định tuyến khác với các phương án phân luồng giao thông, bao gồm chỉ định và thay thế các tuyến đường biển quần đảo, và hệ thống báo cáo tàu* (nghị quyết A.858(20)), các biện pháp định tuyến được thông qua khác với phương án phân luồng giao thông, như sau:

- .1 tuyến đường được đề xuất *Ngoài khơi bờ biển Shio-no-Misaki;*
- .2 sửa đổi các khu vực cần tránh *Ngoài khơi bờ biển California;*
- .3 không có khu neo đậu *Ở phần phía nam của Pulley Ridge; và*
- .4 ĐỀ XUẤT về điều hướng cho tàu container trong phân luồng giao thông đề án *Off Vlieland, Vlieland North và Vlieland Junction, Terschelling- German Bight, Off Friesland và German Bight western approach*

như được nêu trong các phụ lục từ 1 đến 4, tương ứng.

2. Theo đó, các biện pháp định tuyến nói trên sẽ được thực hiện vào lúc 00:00 giờ UTC ngày [1 tháng 6 năm 2023].

PHỤ LỤC 1

**TUYẾN ĐƯỜNG ĐƯỢC ĐỀ XUẤT "NGOÀI KHƠI BỜ BIỂN SHIO-
NO-MISAKI"**

(Hải đồ tham khảo: JP93, 2007edition.

Lưu ý: Các hải đồ này do Lực lượng bảo vệ bờ biển Nhật Bản cấp và dựa trên dữ kiện của Hệ thống trắc địa thế giới năm 1984 (WGS 84).)

Mô tả tuyến đường được đề xuất

Tàu trưởng của các tàu quá cảnh nên biết về giao thông tập trung gần Ngọn hải đăng Shionomisaki và cần nhắc tránh khu vực này. Nếu họ quyết định di chuyển trong phạm vi 3,5 hải lý về phía nam của Ngọn hải đăng Shionomisaki, họ nên đi theo tuyến đường được đề xuất với hướng lưu lượng giao thông tương ứng, với đường trung tâm nằm giữa các vị trí địa lý sau:

- (1) 33°24,3' Bắc 135°45,3' Đông (2,0 hải lý 180 độ từ Ngọn hải đăng Shionomisaki); và
- (2) 33°25,9' Bắc 135°52,5' Đông (2,5 hải lý 165 độ từ Ngọn hải đăng Kashinosaki).

Ngoài ra, vị trí địa lý sau đây được mô tả để chỉ rõ rằng tuyến đường được đề xuất được thiết lập về phía đất liền.

- (3) 33° 22,7' Bắc 135° 45,3' Đông (3,5 hải lý 180 độ từ Ngọn hải đăng Shionomisaki).

Lưu ý 1: Các tàu không có ý định sử dụng tuyến đường ĐỀ XUẤT nên di chuyển xa hơn về phía nam 3,5 hải lý tính từ Ngọn hải đăng Shionomisaki.

Lưu ý 2: Hai AIS-AtoN ảo được triển khai tại các vị trí (1) và (2) ở trên để đánh dấu đường trung tâm của tuyến đường được đề xuất và một điểm khác ở vị trí (3) để chỉ điểm phía bắc mà tuyến đường được đề xuất được thiết lập.

PHỤ LỤC 2

SỬA ĐỔI CÁC KHU VỰC NÊN TRÁNH "NGOÀI KHƠI BỜ BIỂN CALIFORNIA"

Ngoài khơi bờ biển California

(Các hải đồ tham khảo: Hoa Kỳ 18700, ấn bản 2013; 18720, ấn bản 2020; 18721, ấn bản 2009.

Lưu ý: Các hải đồ này dựa trên cơ sở dữ liệu năm 1983 của Bắc Mỹ.)

Mô tả khu vực cần tránh

(a) Ở khu vực San Miguel, Santa Rosa, Santa Cruz và Quần đảo Anacapa ngoài khơi bờ biển phía nam California

Khu vực cần tránh hiện tại được thay thế bằng khu vực được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:

- (1) 34°27'.23 Bắc, 121°07'.57 Tây
- (2) 34°02'.01 Bắc, 119°16'.56 Tây
- (3) 33°59'.77 Bắc, 119°11'.85 Tây
- (4) 33°54'.01 Bắc, 119°16'.87 Tây
- (5) 33°46'.03 Bắc, 120°09'.56 Tây
- (6) 33°49'02 Bắc, 120°54'.39 Tây
- (7) 34°14'04 Bắc, 121°11'.90 Tây

PHỤ LỤC 3

**KHU VỰC CẤM NEO ĐẬU “Ở PHẦN PHÍA NAM CỦA PULLEY
RIDGE”**

(Hải đồ tham khảo: United States US2GC09M, ấn bản 25.0 tháng 2 năm 2022.

Lưu ý: Hải đồ này dựa trên dữ kiện năm 1983 của Bắc Mỹ.)

Mô tả khu vực cấm neo đậu

Khu vực cấm neo đậu của tất cả các tàu được thiết lập trong khu vực được giới hạn bởi đường nối các vị trí địa lý sau:

- (1) 24° 52',87 Bắc, 83° 41'.85 Tây
- (2) 24° 58'.30 Bắc, 83° 38'.55 Tây
- (3) 24° 58'.30 Bắc, 83° 37'.00 Tây
- (4) 24° 41'.12 Bắc, 83° 36'.91 Tây
- (5) 24° 39'.67 Bắc, 83° 42'.65 Tây
- (6) 24° 47',55 Bắc, 83° 55'.24 Tây
- (7) 24° 57'.06 Bắc, 83° 48'.41 Tây

PHỤ LỤC 4

ĐỀ XUẤT VỀ ĐIỀU HƯỚNG CHO TÀU CONTAINER TRONG PHƯƠNG ÁN PHÂN LUỒNG GIAO THÔNG "OFF VLIELAND, VLIELAND NORTH AND VLIELAND JUNCTION", "TERSCHELLING-GERMAN BIGHT", "OFF FRIESLAND" VÀ "GERMAN BIGHT WESTERN APPROACH"

1. Tàu trưởng của các tàu Container, khi lập kế hoạch đi qua vùng biển phía bắc Quần đảo Wadden, theo hướng đông hoặc hướng tây, và tận dụng các phương án phân luồng giao thông đặt tại khu vực này, nên lưu ý về nguy cơ thất lạc Container xuống biển dưới điều kiện thời tiết không thuận lợi. Nguy cơ này trở nên đặc biệt cấp bách trong điều kiện biển động mạnh và sóng cao từ hướng bắc sang tây bắc.
2. Các hiện tượng có khả năng xảy ra nhất dẫn đến tổn thất Container là chuyển động và gia tốc cực đoan của tàu do cộng hưởng cuộn, tàu tiếp xúc với đáy biển, chất bốc đồng lên Container do hiện tượng nước xanh* và chất bốc đồng do va đập trên thân tàu. Về mặt này, tàu trưởng phải đảm bảo rằng có đủ khoảng trống dưới sống tàu tại bất kỳ thời điểm nào của hành trình.
3. Cụ thể, các loại tàu Container sau đây có nguy cơ mất Container xuống biển trong những trường hợp bất lợi sau:
 - .1 tàu container có chiều dài từ 100 đến 200 mét khi chiều cao sóng đáng kể được dự đoán vượt quá 3,3 mét. Tàu trưởng của những tàu này được ĐỀ XUẤT thực hiện các biện pháp thích hợp và thay đổi hướng đi và/hoặc tốc độ nếu cần thiết để tránh các hiện tượng nêu tại khoản 2 (thường xảy ra khi đi ngang với hướng sóng); và
 - .2 tàu container có chiều dài từ 200 mét trở lên, hoặc có chiều dài từ 32 mét trở lên, khi chiều cao sóng đáng kể được dự đoán vượt quá 4,5 mét. Những tàu này được ĐỀ XUẤT đi theo tuyến đường phía bắc (tức là TSS East Friesland và TSS German Bight cách tiếp cận phía tây) để duy trì đủ khoảng trống dưới sống mũi và tránh va chạm với đáy, đồng thời thực hiện các biện pháp thích hợp và thay đổi hướng đi và/hoặc tốc độ nếu cần để tránh các hiện tượng nêu ở đoạn 2 (thường xảy ra khi đi ngược phương truyền sóng).

* *Nước xanh* có nghĩa là một lượng lớn nước trên boong tàu do sóng lớn, điển hình là trong một cơn bão

4. Để giảm thiểu rủi ro mất Container ra biển, Cục Quản lý Vận tải và Đường thủy Liên bang Đức và Lực lượng bảo vệ bờ biển Hà Lan đã thiết lập các cảnh báo hoặc lời khuyên tương tự được truyền qua NAVTEX và/hoặc gọi tàu bằng VHF. Dự đoán về chiều cao sóng trong khu vực cũng được truyền qua NAVTEX

PHỤ LỤC 3*
DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT MSC
TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN VÀ YÊU CẦU CHỨC NĂNG ĐỂ NHẬN
DẠNG VÀ THEO DÕI TÀU TỪ XA

ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI,

NHẮC LẠI Điều 28(b) của Công Ước về Tổ Chức Hàng Hải Quốc tế liên quan về chức năng của Ủy Ban.

ĐỒNG THỜI NHẮC LẠI nghị quyết A.886 (21) về *Thủ tục thông qua và sửa đổi các tiêu chuẩn hoạt động và thông số kỹ thuật*, theo đó Đại hội đồng quyết định rằng chức năng thông qua các tiêu chuẩn hoạt động và thông số kỹ thuật, cũng như các sửa đổi sẽ do Ủy ban An toàn Hàng hải thực hiện,

LƯU Ý các điều khoản của quy định V/19-1 của Công ước Quốc tế về An toàn Sinh mạng con người trên Biển, 1974 (Công ước), liên quan đến việc xác định và theo dõi tàu từ xa, cũng như các *Tiêu chuẩn thực hiện và yêu cầu chức năng để nhận dạng và theo dõi tàu từ xa sửa đổi* (Tiêu chuẩn hoạt động sửa đổi), được thông qua bởi nghị quyết MSC.263(84), được sửa đổi bởi nghị quyết MSC.330(90) và MSC.400(95)

SAU KHI ĐÃ XEM XÉT tại phiên họp thứ 106, ĐỀ XUẤT của Tiểu Ban Về An Toàn Hàng Hải, Thông Tin Liên Lạc Và Tìm Kiếm Cứu Nạn tại phiên họp thứ chín,

1. THÔNG QUA các Tiêu chuẩn thực hiện và yêu cầu chức năng để nhận dạng và theo dõi tàu từ xa sửa đổi, được nêu trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;
2. THU HỒI độ nghị quyết MSC.263(84), MSC.330(90) và MSC.400(95);
3. ĐỒNG Ý rằng bất kỳ tham chiếu nào đến nghị quyết MSC.263(84), như đã sửa đổi, nên được hiểu là tham chiếu đến nghị quyết hiện tại;
4. ĐỀ NGHỊ các Chính phủ ký kết công ước lưu ý tất cả các bên liên quan về các tiêu chuẩn hoạt động Sửa đổi kèm theo.

* Tham khảo tài liệu NCSR 9/4/1, Phụ lục 4 cho phiên bản thay đổi được theo dõi.

PHỤ LỤC

TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN VÀ YÊU CẦU CHỨC NĂNG ĐỂ NHẬN DẠNG VÀ THEO DÕI TÀU TỪ XA

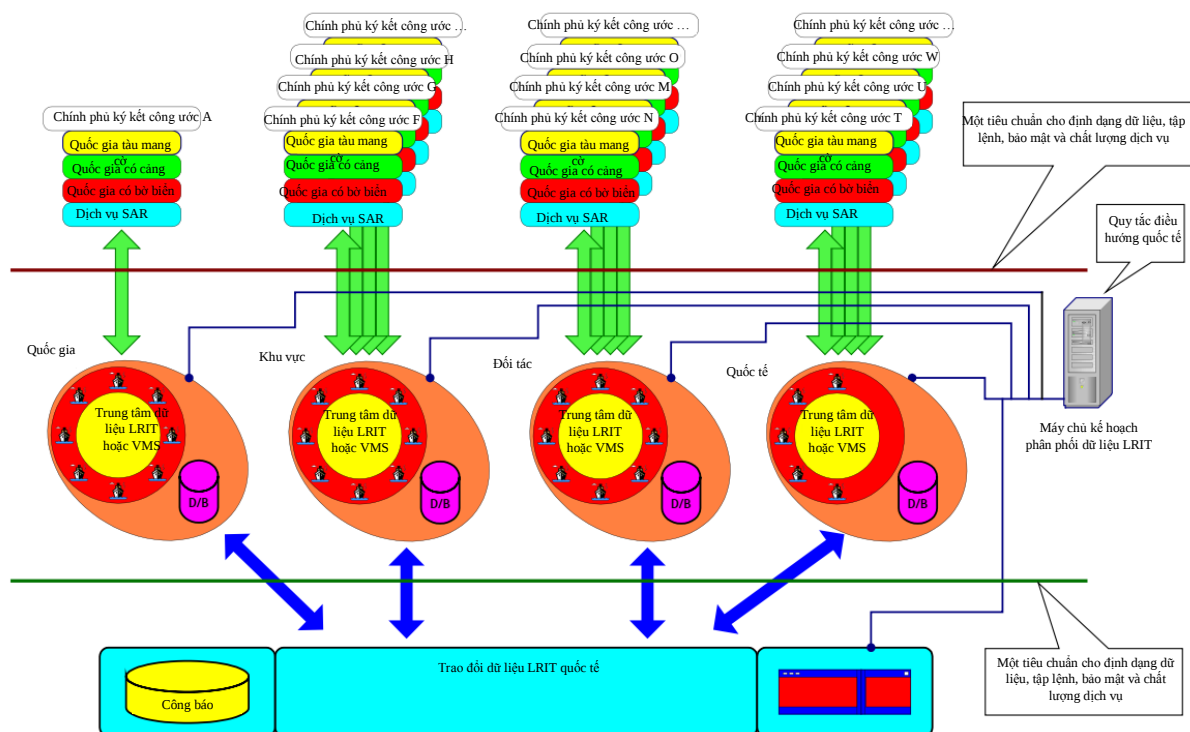
1. Tổng quan

1.1. Hệ thống theo dõi và nhận dạng từ xa (LRIT) cung cấp khả năng nhận dạng và theo dõi tàu trên toàn cầu.

1.2. Hệ thống LRIT bao gồm thiết bị truyền thông tin LRIT trên tàu, (các) Nhà cung cấp dịch vụ truyền thông, (các) Nhà cung cấp dịch vụ ứng dụng, (các) Trung tâm dữ liệu LRIT, bao gồm (các) hệ thống giám sát tàu liên quan, Dữ liệu LRIT Kế hoạch phân phối và trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế. Một số khía cạnh về hoạt động của hệ thống LRIT được Điều phối viên LRIT đại diện cho tất cả các Chính phủ ký kết công ước xem xét hoặc kiểm toán. Hình 1 minh họa cấu trúc hệ thống LRIT.

Hình 1

Cấu trúc hệ thống LRIT



1.3. Thông tin LRIT được cung cấp cho các Chính phủ ký kết công ước và các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn¹ có quyền nhận thông tin, theo yêu cầu, thông qua hệ thống Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc gia, Khu vực, Đối tác và Quốc tế, sử dụng Trao đổi Dữ liệu LRIT Quốc tế khi cần thiết.

1.4. Mỗi Cơ quan quản lý phải cung cấp cho Trung tâm dữ liệu LRIT mà họ đã chọn, danh sách các tàu có quyền treo cờ của mình, được yêu cầu truyền thông tin LRIT, cùng với các chi tiết nổi bật khác và phải cập nhật không chậm trễ các danh sách đó như và khi thay đổi xảy ra. Các tàu chỉ nên truyền thông tin LRIT đến Trung tâm dữ liệu LRIT do Cơ quan quản lý của họ lựa chọn.

1.5. Nghĩa vụ của tàu trong việc truyền thông tin LRIT và quyền và nghĩa vụ của các Chính phủ ký kết công ước và các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn để nhận thông tin LRIT được thiết lập trong quy định V/19-1 của Công ước SOLAS 1974.

2. Định nghĩa

2.1 Trừ khi có quy định rõ ràng khác:

- .1 *Công ước* có nghĩa là Công ước Quốc tế về An toàn Sinh mạng con người trên Biển, 1974, đã được sửa đổi.
- .2 *Quy định* có nghĩa là quy định của Công ước.
- .3 *Chương* có nghĩa là một chương của Công ước.
- .4 *Người dùng Dữ liệu LRIT* có nghĩa là Chính phủ ký kết công ước hoặc dịch vụ tìm kiếm và cứu hộ (SAR) chọn nhận thông tin LRIT mà họ có quyền nhận.
- .5 *Ủy ban* có nghĩa là Ủy ban An toàn Hàng hải.
- .6 *Tàu cao tốc* có nghĩa là tàu được định nghĩa trong quy định X/1.3.
- .7 *Giàn khoan biển di động* là giàn khoan biển di động được định nghĩa trong quy định XI-2/1.1.5.
- .8 *Tổ chức* có nghĩa là Tổ chức Hàng hải Quốc tế.
- .9 *Hệ thống giám sát tàu* là hệ thống do Chính phủ ký kết công ước hoặc một nhóm Chính phủ ký kết công ước thiết lập để giám sát hoạt động của các tàu treo cờ của chính phủ đó hoặc cờ của họ. Một hệ thống giám sát tàu cũng có thể thu thập thông tin từ các

¹ Thuật ngữ tìm kiếm cứu nạn được định nghĩa tại quy định V/2.5

tàu được quy định bởi (các) Chính phủ ký kết công ước đã thành lập nó.

- .10 Thông tin LRIT có nghĩa là thông tin được chỉ định trong quy định V/19-1.5.

2.2 Thuật ngữ "tàu", khi được sử dụng trong các tiêu chuẩn hoạt động hiện tại, bao gồm các Giàn khoan biển di động và tàu cao tốc như được chỉ định trong quy định V/19-1.4.1 và có nghĩa là một tàu được yêu cầu truyền thông tin LRIT.

2.3. Các thuật ngữ không được định nghĩa khác phải có nghĩa giống như nghĩa được ghi trong Công ước.

3. Quy định chung

- 3.1. Cần lưu ý rằng quy định V/19-1.1 quy định rằng:

Không có nội dung nào trong quy định này hoặc các quy định về tiêu chuẩn thực hiện và yêu cầu chức năng được Tổ chức thông qua liên quan đến việc xác định và theo dõi tàu từ xa sẽ ảnh hưởng đến quyền, quyền tài phán hoặc nghĩa vụ của các Quốc gia theo luật pháp quốc tế, đặc biệt là chế độ pháp lý của biển cả, vùng đặc quyền kinh tế, vùng tiếp giáp lãnh hải, lãnh hải hoặc các eo biển dùng cho hàng hải quốc tế và đường biển quần đảo.

3.2. Khi vận hành hệ thống LRIT, cần công nhận các công ước, thỏa thuận, quy tắc hoặc tiêu chuẩn quốc tế quy định việc bảo vệ thông tin hàng hải.

3.3. Các tiêu chuẩn hoạt động hiện tại phải luôn được đọc cùng với quy định V/19-1 và các thông số kỹ thuật cho hệ thống LRIT².

4. Thiết bị trên tàu

4.1. Ngoài các yêu cầu chung có trong nghị quyết A.694(17) về ĐỀ XUẤT về các yêu cầu chung đối với thiết bị vô tuyến trên tàu tạo thành một phần của Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS) và đối với các thiết bị hỗ trợ hàng hải điện tử, thiết bị trên tàu phải tuân thủ yêu cầu tối thiểu sau:

- .1 có khả năng tự động và không có sự can thiệp của con người trên tàu truyền thông tin LRIT của tàu trong khoảng thời gian 6 giờ đến Trung tâm dữ liệu LRIT;
- .2 có khả năng được cấu hình từ xa để truyền thông tin LRIT theo các khoảng thời gian khác nhau;

² Tham khảo Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, đã được sửa đổi).

- .3 có khả năng truyền thông tin LRIT sau khi nhận lệnh bỏ phiếu;
- .4 giao diện trực tiếp với thiết bị hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu trên tàu hoặc có khả năng định vị bên trong;
- .5 được cung cấp năng lượng từ nguồn điện chính và khẩn cấp³; và
- .6 được kiểm tra khả năng tương thích điện từ có tính đến các ĐỀ XUẤT⁴ do Tổ chức phát triển.

4.2. Ngoài các điều khoản quy định trong đoạn 4.1 ở trên, thiết bị trên tàu phải cung cấp các chức năng được quy định trong bảng 1.

Bảng 1
Dữ liệu được truyền từ thiết bị trên tàu

Thông số	Mô tả
Định danh thiết bị trên tàu	Mã định danh được sử dụng bởi thiết bị trên tàu.
Dữ liệu vị trí	Vị trí của Hệ thống Vệ tinh Định vị Toàn cầu (GNSS) (kinh độ và vĩ độ) của tàu (dựa trên dữ liệu WGS 84). Vị trí: Thiết bị phải có khả năng truyền vị trí GNSS (kinh độ và vĩ độ) của tàu (dựa trên dữ liệu WGS 84) theo quy định V/19-1, mà không có sự tương tác của con người trên tàu. Báo cáo vị trí theo yêu cầu⁽¹⁾: Thiết bị phải có khả năng đáp ứng yêu cầu truyền thông tin LRIT theo yêu cầu mà không cần sự tương tác của con người trên tàu, bất kể vị trí của tàu. Báo cáo vị trí định trước⁽²⁾: Thiết bị phải có khả năng được cấu hình từ xa để truyền thông tin LRIT trong các khoảng thời gian từ tối thiểu 15 phút đến 6 giờ đến Trung tâm dữ liệu LRIT, bất kể vị trí của tàu và không có con người tương tác trên tàu.

³ Quy định này không áp dụng cho các tàu sử dụng bất kỳ thiết bị liên lạc vô tuyến nào được cung cấp để tuân thủ các quy định của chương IV để truyền thông tin LRIT. Trong những trường hợp như vậy, thiết bị trên tàu phải được cung cấp các nguồn năng lượng theo quy định IV/13.

⁴ Tham khảo nghị quyết A.813(19) về Yêu cầu chung đối với khả năng tương thích điện từ của tất cả các thiết bị điện và điện tử của tàu

Mốc thời gian 1	Ngày và giờ ⁽³⁾ được liên kết với vị trí GNSS. Thiết bị phải có khả năng truyền thời gian ⁽³⁾ liên quan đến vị trí GNSS với mỗi lần truyền thông tin LRIT.
-----------------	--

Lưu ý: (1) *Báo cáo vị trí theo yêu cầu* có nghĩa là truyền thông tin LRIT do nhận được lệnh bỏ phiếu hoặc cấu hình từ xa của thiết bị để truyền ở khoảng thời gian khác với khoảng thời gian đặt trước.

(2) *Báo cáo vị trí định trước* có nghĩa là truyền thông tin LRIT theo các khoảng thời gian truyền đặt trước.

(3) Tất cả thời gian phải được biểu thị là Giờ phối hợp quốc tế (UTC).

4.3. Thiết bị trên tàu phải truyền thông tin LRIT bằng cách sử dụng hệ thống liên lạc cung cấp vùng phủ sóng ở tất cả các khu vực mà tàu hoạt động.

4.4. Thiết bị trên tàu phải được thiết lập để tự động truyền thông tin LRIT của tàu trong khoảng thời gian 6 giờ đến Trung tâm dữ liệu LRIT do Cơ quan quản lý quản lý xác định, trừ khi Người dùng dữ liệu LRIT yêu cầu cung cấp thông tin LRIT chỉ định khoảng thời gian truyền thường xuyên hơn.

4.4.1. Khi một tàu đang được sửa chữa, cải biến hoặc chuyển đổi ở ụ tàu hoặc trong cảng hoặc được neo đậu trong một thời gian dài, tàu trưởng hoặc Các Cơ quan quản lý có thể giảm tần suất truyền thông tin LRIT xuống một lần mỗi 24 giờ thời hạn, hoặc có thể tạm thời dừng việc truyền thông tin đó.

5 Nhà cung cấp dịch vụ ứng dụng

5.1 (Các) Nhà cung cấp dịch vụ ứng dụng (ASP) cung cấp dịch vụ cho:

- .1 Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc gia, phải được Chính phủ ký kết công ước thành lập trung tâm công nhận;
- .2 Trung tâm dữ liệu LRIT khu vực hoặc đối tác phải được Chính phủ ký kết công ước thành lập trung tâm công nhận. Trong trường hợp như vậy, các thỏa thuận để công nhận các ASP phải được thống nhất giữa các Chính phủ ký kết công ước thành lập trung tâm; và
- .3 một Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế, cần được Ủy ban công nhận.

5.2. Các Chính phủ ký kết công ước phải cung cấp cho Tổ chức một danh sách có tên và chi tiết liên hệ của các ASP mà họ công nhận cùng với mọi điều kiện công nhận liên quan và sau đó, không được chậm trễ, cập nhật cho Tổ chức khi có thay đổi.

5.2.1. Tổ chức nên truyền đạt thông tin mà Tổ chức nhận được theo các quy định của đoạn 5.2 và thông tin liên quan đến (các) ASP được Ủy ban công nhận để cung cấp dịch vụ cho Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế và bất kỳ thay đổi nào đối với tất cả các Chính phủ ký kết công ước, tất cả Trung tâm dữ liệu LRIT, Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và Điều phối viên LRIT.

5.3 Một chức năng ASP nên:

- .1 cung cấp giao diện nghị định thư liên lạc giữa Nhà cung cấp dịch vụ liên lạc và Trung tâm dữ liệu LRIT để kích hoạt chức năng tối thiểu sau:
 - .1 tích hợp từ xa thiết bị trên tàu vào Trung tâm dữ liệu LRIT;
 - .2 tự động cấu hình truyền thông tin LRIT;
 - .3 tự động sửa đổi khoảng thời gian truyền thông tin LRIT;
 - .4 tự động ngừng truyền thông tin LRIT;
 - .5 truyền thông tin LRIT theo yêu cầu; và
 - .6 tự động phục hồi và quản lý truyền thông tin LRIT;
- .2 cung cấp một hệ thống quản lý giao dịch tích hợp để giám sát thông lượng và định tuyến thông tin LRIT; và
- .3 đảm bảo rằng thông tin LRIT được thu thập, lưu trữ và định tuyến một cách đáng tin cậy và an toàn.

5.4 ASP nơi được sử dụng nên thêm dữ liệu được xác định trong bảng 2 vào mỗi lần truyền thông tin LRIT:

Bảng 2

Dữ liệu được thêm vào bởi Nhà cung cấp dịch vụ ứng dụng và tại Trung tâm dữ liệu LRIT

Thông số	Mô tả
Nhận dạng tàu ⁽¹⁾	Số nhận dạng tàu IMO ⁽¹⁾ và MMSI cho tàu.
Tên tàu	Tên của tàu đã truyền thông tin LRIT bằng tiếng Anh sử dụng bảng chữ cái latin-1 và mã hóa UTF-8.
Loại tàu ⁽²⁾	Loại tàu đã truyền thông tin LRIT bằng mã được xác định trước.
Mốc thời gian 2	Ngày và thời gian truyền thông tin LRIT được nhận bởi ASP (nếu được sử dụng).
Mốc thời gian 3	Ngày và giờ ⁽³⁾ thông tin LRIT nhận được được chuyển tiếp từ ASP (nếu được sử dụng) đến Trung tâm dữ liệu LRIT thích hợp.
Mã định danh trung tâm dữ liệu LRIT	Danh tính của Trung tâm dữ liệu LRIT được chỉ định rõ ràng bằng Mã định danh duy nhất.
Mốc thời gian 4	Ngày và giờ ⁽³⁾ Trung tâm dữ liệu LRIT nhận được thông tin LRIT.
Mốc thời gian 5	Ngày và giờ ⁽³⁾ việc truyền thông tin LRIT được chuyển tiếp từ Trung tâm dữ liệu LRIT tới Người dùng dữ liệu LRIT.

Lưu ý: (1) Xem quy định XI-1/3 và nghị quyết A.1078(28) về sơ đồ số nhận dạng tàu IMO.

(2) Các loại tàu được sử dụng trong điện văn LRIT được nêu trong Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, như đã sửa đổi).

(3) Tất cả thời gian phải được chỉ định là Giờ phối hợp quốc tế (UTC)

5.5. Ngoài các quy định của đoạn 5.3, Các Cơ quan quản lý, Chính phủ ký kết công ước và Ủy ban có thể thiết lập, liên quan đến các ASP mong muốn được công nhận, các yêu cầu cụ thể như một điều kiện để công nhận một ASP cụ thể.

6. Nhà cung cấp dịch vụ thông tin liên lạc

6.1. Nhà cung cấp dịch vụ thông tin liên lạc (CSP) cung cấp các dịch vụ liên kết các phần khác nhau của hệ thống LRIT bằng cách sử dụng các nghị định thư truyền thông để đảm bảo chuyển thông tin LRIT an toàn từ đầu đến cuối. Yêu cầu này ngăn cản việc sử dụng các hệ thống quảng bá không an toàn.

6.2. Một CSP cũng có thể cung cấp các dịch vụ như một ASP.

7. Trung tâm dữ liệu LRIT

7.1. Tất cả các Trung tâm dữ liệu LRIT nên:

- .1 thiết lập và duy trì liên tục các hệ thống đảm bảo rằng, tại mọi thời điểm, Người dùng Dữ liệu LRIT chỉ được cung cấp thông tin LRIT mà họ có quyền nhận như được chỉ định trong quy định V/19-1;
- .2 thu thập thông tin LRIT từ các tàu được Các Cơ quan quản lý của họ hướng dẫn để truyền thông tin LRIT đến trung tâm;
- .3 có được, khi được yêu cầu cung cấp thông tin LRIT được truyền bởi các tàu không phải là tàu truyền thông tin đến trung tâm, thông tin LRIT từ các Trung tâm dữ liệu LRIT khác thông qua Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế;
- .4 sẵn sàng, khi được yêu cầu cung cấp thông tin LRIT được truyền bởi các tàu truyền thông tin đến trung tâm, thông tin LRIT được truyền đến trung tâm đến các Trung tâm dữ liệu LRIT khác thông qua Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế;
- .5 thực hiện các yêu cầu nhận được từ Người dùng dữ liệu LRIT để thăm dò thông tin LRIT hoặc để thay đổi (các) khoảng thời gian truyền thông tin LRIT bởi một tàu hoặc một nhóm tàu truyền thông tin đến trung tâm;
- .6 chuyển tiếp, khi được yêu cầu, các yêu cầu nhận được từ Người dùng dữ liệu LRIT thông qua Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế tới các Trung tâm dữ liệu LRIT khác để thăm dò thông tin LRIT hoặc để thay đổi (các) khoảng thời gian truyền thông tin LRIT của tàu hoặc một nhóm tàu không truyền thông tin về trung tâm;
- .7 thực hiện các yêu cầu nhận được thông qua Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế từ các Trung tâm dữ liệu LRIT khác để kiểm tra thông tin LRIT hoặc để thay đổi (các) khoảng thời gian truyền thông tin LRIT của một tàu hoặc một nhóm tàu truyền thông tin đến trung tâm;
- .8 theo yêu cầu, phổ biến cho Người dùng Dữ liệu LRIT thông tin LRIT mà họ có quyền nhận theo các thỏa thuận đã thỏa thuận và thông báo cho Người dùng Dữ liệu LRIT và Các Cơ quan quản lý khi một tàu cụ thể ngừng truyền thông tin LRIT;

- .9 lưu trữ thông tin LRIT từ các tàu truyền thông tin đến trung tâm, trong ít nhất một năm và cho đến khi Ủy ban xem xét và chấp nhận báo cáo hàng năm về việc kiểm toán hoạt động của nó bởi Điều phối viên LRIT. Tuy nhiên, thông tin LRIT được lưu trữ phải cung cấp hồ sơ đầy đủ về các hoạt động của trung tâm giữa hai lần đánh giá hàng năm liên tiếp về hoạt động của trung tâm;
- .10 đối với thông tin LRIT được lưu trữ trong vòng bốn ngày qua, hãy gửi thông tin LRIT trong vòng 30 phút sau khi nhận được yêu cầu;
- .11 đối với thông tin LRIT được lưu trữ từ bốn đến 30 ngày trước đó, hãy gửi thông tin LRIT trong vòng một giờ kể từ khi nhận được yêu cầu;
- .12 đối với thông tin LRIT được lưu trữ hơn 30 ngày trước đó, hãy gửi thông tin LRIT trong vòng năm ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu;
- .13 đảm bảo sử dụng phần cứng và phần mềm phù hợp, rằng thông tin LRIT được dự phòng định kỳ, được lưu trữ tại (các) vị trí bên ngoài cơ sở phù hợp và có sẵn ngay khi có thể trong trường hợp gián đoạn để đảm bảo tính liên tục của dịch vụ;
- .14 duy trì hồ sơ về các tàu truyền thông tin LRIT đến trung tâm bao gồm tên tàu, số nhận dạng tàu IMO, Hô hiệu, nhận dạng dịch vụ di động hàng hải (MMSI) và loại tàu;
- .15 sử dụng một nghị định thư chuẩn để liên lạc và các nghị định thư đã được thống nhất để kết nối với Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .16 sử dụng phương thức truyền an toàn tiêu chuẩn với Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .17 sử dụng phương thức xác thực an toàn với Người dùng Dữ liệu LRIT;
- .18 sử dụng định dạng thông báo tiêu chuẩn và có thể mở rộng để liên lạc với Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .19 sử dụng các kết nối đáng tin cậy (ví dụ: TCP) để đảm bảo rằng các Trung tâm dữ liệu LRIT đã nhận được thành công thông tin LRIT;
- .20 thêm dữ liệu thích hợp được xác định trong bảng 2 vào mỗi lần truyền thông tin LRIT do trung tâm thu thập; và

- .21 có quyền truy cập vào Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT hiện tại và các phiên bản trước đó của kế hoạch

7.2. Tất cả các Trung tâm dữ liệu LRIT phải tuân thủ các điều khoản liên quan của Thông số kỹ thuật dành cho thông tin liên lạc trong hệ thống LRIT⁵ và của Thông số kỹ thuật cho Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT và phải tính đến các điều khoản liên quan của thông số kỹ thuật dành cho Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế.

7.3. Tất cả các Trung tâm dữ liệu LRIT khu vực hoặc đối tác và Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế chỉ nên định tuyến nội bộ thông tin LRIT được truyền bởi các tàu có quyền treo cờ của Chính phủ ký kết công ước thành lập hoặc tham gia các trung tâm đó và phải tự động duy trì (các) nhật ký cho tất cả các dữ liệu được định tuyến nội bộ Thông tin LRIT (Các) nhật ký chỉ nên chứa thông tin tiêu đề thư sẽ được sử dụng cho mục đích kiểm toán và lập hóa đơn. (Các) tạp chí phải được truyền tới Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế theo định kỳ để được kết hợp với (các) tạp chí được duy trì bởi Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế.

7.4. Mỗi Trung tâm Dữ liệu LRIT phải giải quyết các nghĩa vụ tài chính của mình đối với Trung tâm Dữ liệu LRIT cung cấp cho họ thông tin LRIT và Trao đổi Dữ liệu LRIT Quốc tế một cách kịp thời theo các thỏa thuận mà họ đã đồng ý.

7.5. Hiệu suất của tất cả các Trung tâm dữ liệu LRIT phải được Điều phối viên LRIT kiểm tra.

7.5.1. Tất cả các Trung tâm Dữ liệu LRIT nên hợp tác và cung cấp cho Điều phối viên LRIT thông tin cần thiết để cho phép hoàn thành thỏa đáng việc kiểm tra hiệu suất của họ.

7.5.2. Tất cả các Trung tâm Dữ liệu LRIT nên giải quyết các nghĩa vụ tài chính của họ đối với Điều phối viên LRIT một cách kịp thời theo các thỏa thuận mà họ đã đồng ý.

7.6. Khi cung cấp thông tin LRIT cho Người dùng Dữ liệu LRIT, ngoài dịch vụ SAR, Trung tâm Dữ liệu LRIT nên:

- .1 trong trường hợp thông tin đó không được lưu trữ, hãy sử dụng phiên bản hiện tại của Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .2 trong trường hợp thông tin đó được lưu trữ, hãy sử dụng (các) phiên bản của Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT được áp dụng tại

⁵ Tham khảo Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, đã được sửa đổi)

thời điểm nhận được thông tin LRIT lưu trữ được yêu cầu ban đầu; và

- .3 áp dụng các khu vực địa lý được chỉ định bởi các Chính phủ ký kết công ước có liên quan trong Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT và không nên cố gắng giải quyết bất kỳ vấn đề nào có thể phát sinh khi các khu vực đó không được chỉ định hoặc chồng lấn với các khu vực địa lý được chỉ định bởi các Chính phủ ký kết công ước khác.

7.7. Bất kể các quy định của đoạn 7.1 và tuân theo các quy định của đoạn 17.2, tất cả các Trung tâm dữ liệu LRIT phải cung cấp cho các dịch vụ SAR thông tin LRIT được truyền bởi tất cả các tàu nằm trong khu vực địa lý được chỉ định bởi dịch vụ SAR yêu cầu thông tin để cho phép nhận dạng nhanh chóng của các tàu có thể được yêu cầu hỗ trợ liên quan đến việc tìm kiếm và cứu nạn những người gặp nạn trên biển. Thông tin LRIT phải được cung cấp bất kể vị trí của khu vực địa lý và phải được cung cấp ngay cả khi khu vực địa lý nằm ngoài khu vực tìm kiếm và cứu nạn liên quan đến dịch vụ SAR yêu cầu thông tin (quy định V/19-1.12 đề cập).

8. Trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia, khu vực và đối tác

8.1. Chính phủ ký kết công ước có thể thành lập Trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia. Chính phủ ký kết công ước thành lập một trung tâm như vậy phải cung cấp các chi tiết liên quan cho Tổ chức và sau đó, không được chậm trễ quá mức, cập nhật thông tin được cung cấp khi có thay đổi.

8.2. Một nhóm các Chính phủ ký kết công ước có thể thành lập Trung tâm dữ liệu LRIT khu vực hoặc đối tác. Các thỏa thuận để thành lập một trung tâm như vậy cần được thỏa thuận giữa các Chính phủ ký kết công ước có liên quan. Một trong các Chính phủ ký kết công ước thành lập một trung tâm như vậy phải cung cấp các chi tiết liên quan cho Tổ chức và sau đó, không được chậm trễ quá mức, cập nhật thông tin được cung cấp khi có thay đổi.

8.3. Theo yêu cầu, các Trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia, khu vực và đối tác có thể cung cấp dịch vụ cho các Chính phủ ký kết công ước không phải là những Chính phủ thành lập trung tâm.

8.3.1. Các thỏa thuận cung cấp dịch vụ phải được thỏa thuận giữa Trung tâm dữ liệu LRIT và Chính phủ ký kết công ước yêu cầu cung cấp dịch vụ.

8.3.2. Chính phủ ký kết công ước thành lập Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc gia hoặc một trong các Chính phủ ký kết công ước thành lập Trung tâm Dữ liệu LRIT Khu vực hoặc Hợp tác phải, nếu trung tâm cung cấp dịch vụ cho các

Chính phủ ký kết công ước không phải là Chính phủ đã thành lập trung tâm, cung cấp các chi tiết liên quan cho Tổ chức và sau đó nên, không chậm trễ quá mức, cập nhật thông tin được cung cấp và khi có thay đổi.

8.4. Các trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia, khu vực và đối tác cũng có thể đóng vai trò là hệ thống giám sát tàu quốc gia, khu vực hoặc đối tác (VMS) và có thể yêu cầu, với tư cách là VMS, truyền thông tin bổ sung hoặc thông tin từ các tàu vào các khoảng thời gian khác nhau hoặc thông tin từ các tàu không bắt buộc phải truyền thông tin LRIT. VMS cũng có thể thực hiện các chức năng khác.

8.4.1. Nếu Trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia, khu vực hoặc đối tác thu thập thông tin bổ sung từ tàu, thì nó chỉ truyền thông tin LRIT cần thiết đến các Trung tâm dữ liệu LRIT khác thông qua Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế.

9. Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế

9.1. Cần thành lập một Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế được Ủy ban công nhận.

9.2. Các Chính phủ ký kết công ước không tham gia vào Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc gia, Khu vực hoặc Đối tác, hoặc các Chính phủ ký kết công ước quan tâm đến việc thành lập Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế nên hợp tác, dưới sự điều phối của Ủy ban, nhằm đảm bảo việc thành lập.

9.3. Các tàu, ngoài những tàu được yêu cầu truyền thông tin LRIT đến Trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia, khu vực hoặc hợp tác, phải truyền thông tin LRIT cần thiết đến Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế.

9.4. Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế có thể, theo yêu cầu, thu thập thông tin bổ sung từ các tàu có quyền treo cờ của một Cơ quan quản lý trên cơ sở các thỏa thuận cụ thể được ký kết với Cơ quan quản lý có liên quan.

9.5. Ngoài các quy định của phần 7, Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế phải tuân thủ các quy định của thông số kỹ thuật dành cho Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế⁶.

10. Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế

10.1. Nên thành lập một Hệ thống chuyển mạch dữ liệu LRIT quốc tế được Ủy ban công nhận.

10.2. Các Chính phủ ký kết công ước nên hợp tác, dưới sự điều phối của Ủy ban, nhằm đảm bảo thiết lập Trao đổi Dữ liệu LRIT Quốc tế.

10.3. Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế nên:

⁶ Tham khảo Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, đã được sửa đổi)

- .1 thông tin định tuyến LRIT giữa các Trung tâm dữ liệu LRIT sử dụng thông tin được cung cấp trong Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .2 được kết nối với tất cả các Trung tâm Dữ liệu LRIT và máy chủ Kế hoạch Phân phối Dữ liệu LRIT;
- .3 sử dụng bộ lưu trữ và bộ đệm chuyển tiếp để đảm bảo nhận được thông tin LRIT;
- .4 tự động duy trì (các) nhật ký chỉ chứa thông tin tiêu đề thư có thể được sử dụng cho:
 1. chức năng lập hóa đơn và giải quyết tranh chấp về hóa đơn; và
 2. mục đích kiểm toán;
- .5 (các) tạp chí lưu trữ, trong ít nhất một năm và cho đến khi Ủy ban xem xét và chấp nhận báo cáo hàng năm của Điều phối viên LRIT về kiểm toán hoạt động của nó. Tuy nhiên, (các) tạp chí được lưu trữ phải cung cấp hồ sơ đầy đủ về các hoạt động trao đổi giữa hai lần đánh giá hàng năm liên tiếp về hiệu suất của nó;
- .6 nhận (các) tạp chí từ Trung tâm Dữ liệu LRIT Khu vực, Đối tác và Quốc tế và kết hợp (các) tạp chí này với (các) tạp chí của riêng mình;
- .7 chuẩn bị, khi cần thiết, thông tin thống kê liên quan đến hiệu suất dựa trên thông tin có trong (các) tạp chí;
- .8 sử dụng một nghị định thư tiêu chuẩn cho các nghị định thư đã được thống nhất về truyền thông để kết nối với Trung tâm Dữ liệu LRIT và máy chủ Kế hoạch Phân phối Dữ liệu LRIT;
- .9 sử dụng phương thức truy cập an toàn tiêu chuẩn với Trung tâm Dữ liệu LRIT và máy chủ Kế hoạch Phân phối Dữ liệu LRIT;
- .10 sử dụng định dạng thông báo tiêu chuẩn và có thể mở rộng để liên lạc với Trung tâm dữ liệu LRIT và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .11 sử dụng các kết nối đáng tin cậy (ví dụ: TCP) để đảm bảo rằng các Trung tâm dữ liệu LRIT đã nhận được thành công thông tin LRIT;
- .12 không có khả năng lưu trữ thông tin LRIT;
- .13 không có khả năng xem hoặc truy cập thông tin LRIT;

- .14 có quyền truy cập vào Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT hiện tại và các phiên bản trước đó của kế hoạch; và
- .15 nhận thông tin về giá từ Trung tâm dữ liệu LRIT.

10.4. Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế phải tuân thủ các quy định của thông số kỹ thuật dành cho Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế⁷ và với các quy định liên quan của thông số kỹ thuật đối với thông tin liên lạc trong hệ thống LRIT và của các thông số kỹ thuật cho Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT.

10.5. Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế sẽ cung cấp cho:

- .1 Điều phối viên LRIT truy cập ngoại tuyến vào tất cả các tạp chí; và
- .2 Chính phủ ký kết công ước và Trung tâm dữ liệu LRIT chỉ truy cập ngoại tuyến vào phần chia sẻ tạp chí của họ liên quan đến thông tin LRIT mà họ đã yêu cầu và được cung cấp.

10.6. Hiệu suất của Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế phải được Điều phối viên LRIT kiểm tra.

10.6.1. Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế nên hợp tác và cung cấp cho Điều phối viên LRIT thông tin cần thiết để cho phép hoàn thành thỏa đáng việc kiểm tra hiệu suất của nó.

10.6.2. Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế nên giải quyết các nghĩa vụ tài chính của mình đối với Điều phối viên LRIT một cách kịp thời theo các thỏa thuận mà họ đã đồng ý.

11 Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT

11.1. Tổ chức nên thiết lập và duy trì Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT. Tổ chức cũng nên lưu trữ, xây dựng, vận hành và duy trì máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT.

11.2. Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT (kế hoạch) nên bao gồm:

- .1 danh sách chỉ ra danh tính LRIT duy nhất của các Chính phủ ký kết công ước, các dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn có quyền nhận thông tin LRIT, Trung tâm Dữ liệu LRIT, Trao đổi Dữ liệu LRIT Quốc tế, ASP, máy chủ Kế hoạch Phân phối Dữ liệu LRIT và Điều phối viên LRIT;

⁷ Tham khảo Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, đã được sửa đổi)

- .2 với mục đích thực hiện các điều khoản của quy định V/19-1.8.1, mỗi Chính phủ ký kết công ước có một danh sách tọa độ địa lý của các điểm, có tính đến các điều khoản liên quan của thông số kỹ thuật cho Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT⁸, dựa trên mốc thời gian WGS 84 xác định khu vực địa lý:
1. của vùng biển⁹ về phía đất liền của đường cơ sở để đo chiều rộng lãnh hải của Chính phủ ký kết công ước liên quan theo luật pháp quốc tế;
 2. lãnh hải¹⁰ của Chính phủ ký kết công ước liên quan theo luật pháp quốc tế;
 3. giữa bờ biển của Chính phủ ký kết công ước liên quan và khoảng cách 1.000 hải lý từ bờ biển của chính phủ đó. Chính phủ ký kết công ước liên quan có thể, thay vì xác định khu vực nói trên dựa trên các điểm tọa độ địa lý xác định bờ biển của mình, xác định khu vực dựa trên các điểm tọa độ địa lý của đường cơ sở để đo chiều rộng lãnh hải của Chính phủ ký kết công ước liên quan phù hợp với luật pháp quốc tế; và
 4. trong đó Chính phủ ký kết công ước có liên quan đang tìm kiếm việc cung cấp thông tin LRIT theo các điều khoản của quy định V/19-1.8.1.3, nếu khác với điều được định nghĩa trong tiểu đoạn .3 ở trên;
- .3 cho mục đích thực hiện các điều khoản của quy định V/19-1.9.1 các thông tin sau:
1. tên của Cơ quan quản lý (cùng với danh tính LRIT duy nhất có liên quan của cơ quan đó) lựa chọn thực hiện quyền của mình theo các điều khoản của quy định V/19-1.9.1;

⁸ Tham khảo Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, đã được sửa đổi).

⁹ Các đường cơ sở để đo chiều rộng lãnh hải của Chính phủ ký kết liên quan phù hợp với luật pháp quốc tế, các đường phân định giữa các Chính phủ ký kết liên quan với các Quốc gia có bờ biển liền kề và bờ biển của Chính phủ ký kết liên quan bao gồm cả bất kỳ vùng biển nào trong đó bất kỳ tàu được yêu cầu tuân thủ các điều khoản của quy định V/19-1 có thể điều hướng

¹⁰ Đường cơ sở để đo chiều rộng lãnh hải và giới hạn phía ngoài lãnh hải của Chính phủ ký kết liên quan phù hợp với luật pháp quốc tế và các đường phân định lãnh hải giữa Chính phủ ký kết liên quan với các quốc gia có bờ biển đối diện hoặc liền kề nhau trong phù hợp với luật pháp quốc tế

2. (các) tên của (các) Chính phủ ký kết công ước (cùng với danh tính LRIT duy nhất có liên quan của họ) mà thông tin LRIT về các tàu có quyền treo cờ của Cơ quan quản lý nói trên sẽ không được cung cấp theo các quy định của đoạn V/19- 1.8.1.3 cùng với ngày và giờ áp dụng quyết định của Cơ quan quản lý hành chính và mọi chi tiết cụ thể của quyết định đó được nêu trong thông tin liên quan tới Tổ chức;
3. trong trường hợp Cơ quan quản lý nói trên sửa đổi, đình chỉ hoặc hủy bỏ các quyết định đó, các chi tiết nổi bật; và
4. ngày và giờ Tổ chức nhận được thông báo liên quan, bao gồm sửa đổi, đình chỉ hoặc hủy bỏ liên quan và ngày và giờ Tổ chức đã thông báo cho tất cả các Chính phủ ký kết công ước theo các điều khoản của quy định V/19-1.9.2;
- .4 danh sách các cảng và cơ sở cảng nằm trong lãnh thổ và danh sách các địa điểm thuộc thẩm quyền của từng Chính phủ ký kết công ước cùng với tọa độ địa lý liên quan của các điểm (dựa trên cơ sở dữ liệu WGS 84) mà tại đó các tàu phải tuân thủ các điều khoản của quy định V/19-1 có thể tham gia hoặc tiến tới;
- .5 một danh sách cho biết Trung tâm dữ liệu LRIT nào đang thu thập và lưu trữ thông tin LRIT cho từng Chính phủ ký kết công ước cùng với các danh tính LRIT liên quan;
- .6 một danh sách cho biết Bộ định vị tài nguyên thống nhất/Mã định danh tài nguyên thống nhất (URL/URI) (Điểm cuối dịch vụ web) của mỗi Trung tâm dữ liệu LRIT, Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT;
- .7 một danh sách chỉ ra các ASP cung cấp dịch vụ cho từng Trung tâm dữ liệu LRIT cùng với các danh tính LRIT liên quan;
- .8 chi tiết liên lạc của các Chính phủ ký kết công ước về các vấn đề liên quan đến LRIT;
- .9 chi tiết liên hệ của các dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn có quyền nhận thông tin LRIT cho các vấn đề liên quan đến LRIT;
- .10 thông tin liên quan đến các ASP được mỗi Chính phủ ký kết công ước công nhận cùng với bất kỳ điều kiện nào kèm theo sự công nhận đó và các đầu mối liên hệ của họ;

- .11 thông tin liên quan đến từng Trung tâm dữ liệu LRIT quốc gia, khu vực và hợp tác xã, Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế và Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế, và các đầu mối liên hệ của họ;
- .12 thông tin liên quan đến Điều phối viên LRIT và chi tiết liên hệ của nó;
- .13 thông tin liên quan đến Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT và máy chủ của nó và chi tiết liên hệ của (các) quan chức của Tổ chức, những người có thể được liên hệ về các vấn đề liên quan đến vận hành hoặc bảo trì gói hoặc máy chủ của nó hoặc để tìm kiếm sự trợ giúp liên quan đến các vấn đề liên quan đến hoặc phát sinh từ hoạt động của gói hoặc máy chủ của nó; và
- .14 một bản ghi của tất cả các phiên bản trước đó của kế hoạch cùng với ngày và thời gian mà mỗi phiên bản có hiệu lực.

11.3. Máy chủ Gói phân phối dữ liệu LRIT nên:

- .1 cho phép Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế, Trung tâm dữ liệu LRIT và Điều phối viên LRIT có quyền truy cập vào phiên bản hiện tại của kế hoạch;
- .2 cung cấp các phiên bản trước của Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT cho Hệ thống chuyển mạch dữ liệu LRIT quốc tế, Trung tâm dữ liệu LRIT và Điều phối viên LRIT theo yêu cầu;
- .3 sử dụng một nghị định thư chuẩn để liên lạc và các nghị định thư đã được thống nhất để kết nối với Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và các Trung tâm dữ liệu LRIT;
- .4 sử dụng phương pháp truyền an toàn tiêu chuẩn với Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và Trung tâm dữ liệu LRIT;
- .5 sử dụng định dạng thông báo tiêu chuẩn và có thể mở rộng để liên lạc với Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và Trung tâm dữ liệu LRIT;
- .6 sử dụng các kết nối đáng tin cậy (ví dụ: TCP) để đảm bảo rằng thông tin trong kế hoạch được Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và Trung tâm dữ liệu LRIT nhận thành công;
- .7 sử dụng công nghệ nén tệp tiêu chuẩn của ngành để giảm kích thước của gói và các bản cập nhật gia tăng của gói khi chúng được tải xuống bởi Hệ thống chuyển mạch dữ liệu LRIT quốc tế và Trung tâm dữ liệu LRIT;

- .8 quy định việc gửi các khu vực địa lý theo định dạng tiêu chuẩn của ngành và sử dụng quy ước đặt tên nhất quán cho các phần tử;
- .9 cung cấp đề tài lên các khu vực địa lý trong các tệp hàng loạt trong Định dạng Ngôn ngữ Đánh dấu Địa lý (GML);
- .10 duy trì một số duy nhất cho mỗi phiên bản được xuất bản của kế hoạch, tăng dần mỗi khi một phiên bản mới của kế hoạch được xuất bản;
- .11 cung cấp cho các Trung tâm Dữ liệu LRIT và Hệ thống chuyển mạch dữ liệu LRIT quốc tế tải xuống kế hoạch và các bản cập nhật gia tăng của kế hoạch khi xuất bản phiên bản mới của kế hoạch;
- .12 lưu trữ tất cả các phiên bản đã xuất bản của kế hoạch và các bản cập nhật gia tăng của nó;
- .13 sử dụng các phương thức truy cập an toàn tiêu chuẩn với các Chính phủ ký kết công ước và Điều phối viên LRIT; và
- .14 cung cấp một giao diện web để nhập và sửa đổi thông tin trong kế hoạch.

11.4. Máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT phải tuân thủ các thông số kỹ thuật cho Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT¹¹ và với các điều khoản liên quan của các thông số kỹ thuật đối với thông tin liên lạc trong hệ thống LRIT.

12. Bảo mật hệ thống LRIT

12.1. Truyền thông LRIT sử dụng liên kết điện thoại cố định sẽ cung cấp bảo mật dữ liệu bằng các phương pháp như:

- .1 ủy quyền: Quyền truy cập chỉ nên được cấp cho những người được ủy quyền để xem thông tin LRIT cụ thể;
- .2 xác thực: Bất kỳ bên nào trao đổi thông tin trong hệ thống LRIT cần yêu cầu xác thực trước khi trao đổi thông tin;
- .3 tính bảo mật: Các bên chạy máy chủ ứng dụng nên bảo vệ tính bảo mật của thông tin LRIT để đảm bảo rằng thông tin đó không bị tiết lộ cho những người nhận trái phép khi nó đi qua hệ thống LRIT; và

¹¹ Tham khảo Tài liệu kỹ thuật LRIT, phần I (MSC.1/Circ.1259, đã được sửa đổi).

- .4 tính toàn vẹn: Các bên trao đổi thông tin LRIT nên đảm bảo rằng tính toàn vẹn của thông tin LRIT được đảm bảo và không có dữ liệu nào bị thay đổi.

13. Hiệu suất hệ thống LRIT

13.1. Thông tin LRIT phải có sẵn cho Người dùng dữ liệu LRIT trong vòng 15 phút kể từ khi nó được tàu truyền đi.

13.2. Thông tin LRIT theo yêu cầu phải được cung cấp cho Người dùng dữ liệu LRIT trong vòng 30 phút kể từ khi Người dùng dữ liệu LRIT yêu cầu thông tin.

13.3. Chất lượng dịch vụ:

$$\frac{\text{Số lượng thông tin LRIT được gửi đáp ứng các yêu cầu về độ trễ}}{\text{tổng số yêu cầu thông tin LRIT}} \times 100\%$$

nên là:

- .1 95% thời gian trên quãng thời gian 24 tiếng; và
- .2 99% trên một tháng

14. Điều phối viên LRIT

14.1. Điều phối viên LRIT nên được chỉ định bởi Ủy ban.

14.2. Điều phối viên LRIT nên hỗ trợ thành lập Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế và/hoặc Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế bằng cách:

- .1 tham gia phát triển bất kỳ thông số kỹ thuật mới nào cho hệ thống LRIT hoặc bất kỳ sửa đổi nào đối với những thông số kỹ thuật hiện có có tính đến các điều khoản của quy định V/19-1, các tiêu chuẩn hoạt động hiện tại, thông số kỹ thuật hiện có và bất kỳ quyết định liên quan nào của Ủy ban;
- .2 ban hành, khi Ủy ban yêu cầu, yêu cầu đệ trình các đề xuất thành lập và vận hành Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế và/hoặc Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế;
- .3 đánh giá các khía cạnh quản lý, vận hành, kỹ thuật và tài chính của các đề xuất nhận được có tính đến các điều khoản của quy định V/19-1, các tiêu chuẩn hoạt động hiện tại, các thông số kỹ thuật cho hệ thống LRIT và bất kỳ quyết định liên quan nào khác của Ủy ban và đệ trình các ĐỀ XUẤT của mình về mặt này để Ủy ban xem xét; và

- .4 tham gia, theo yêu cầu của Ủy ban, trong quá trình thử nghiệm và tích hợp vào hệ thống LRIT và báo cáo những phát hiện của mình về mặt này để Ủy ban xem xét.

14.3 Điều phối viên LRIT, có tính đến các điều khoản của quy định V/19-1, các tiêu chuẩn hoạt động hiện tại, thông số kỹ thuật cho hệ thống LRIT và bất kỳ quyết định liên quan nào của Ủy ban:

- .1 theo yêu cầu của bất kỳ bên liên quan hoặc Ủy ban nào, tiến hành điều tra các tranh chấp về hoạt động hoặc kỹ thuật hoặc các khó khăn về hóa đơn và đưa ra các ĐỀ XUẤT giải quyết cho các bên liên quan và Ủy ban, khi thích hợp;
- .2 tham gia, khi được Ủy ban yêu cầu, trong quá trình thử nghiệm và tích hợp (các) Trung tâm dữ liệu LRIT vào hệ thống LRIT và báo cáo phát hiện của mình về mặt này để Ủy ban xem xét; và
- .3 tham gia, theo yêu cầu của Ủy ban, trong việc thử nghiệm các quy trình hoặc sắp xếp mới hoặc được sửa đổi để liên lạc giữa Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế, Trung tâm dữ liệu LRIT và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT và báo cáo phát hiện của mình về mặt này đối với xem xét của Ủy ban.

14.4. Điều phối viên LRIT nên tiến hành đánh giá hoạt động của hệ thống LRIT có tính đến các điều khoản của quy định V/19-1, các tiêu chuẩn hoạt động hiện tại, thông số kỹ thuật cho hệ thống LRIT và mọi quyết định liên quan của Ủy ban và phải báo cáo những phát hiện của nó cho Ủy ban ít nhất hàng năm. Về mặt này, Điều phối viên LRIT nên trên cơ sở hàng năm:

- .1 xem xét hiệu suất của các ASP (hoặc CSP khi chúng đóng vai trò là ASP) cung cấp dịch vụ cho Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế;
- .2 kiểm tra hiệu suất của tất cả các Trung tâm dữ liệu LRIT dựa trên thông tin lưu trữ và cấu trúc phí của chúng;
- .3 kiểm tra hoạt động của Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và cấu trúc phí của nó, nếu có; và
- .4 xác minh rằng các Chính phủ ký kết công ước và các dịch vụ Tìm kiếm cứu nạn chỉ nhận được thông tin LRIT mà họ đã yêu cầu và có quyền nhận.

14.5. Ngoài việc báo cáo với Ủy ban về hiệu quả hoạt động của hệ thống LRIT bao gồm bất kỳ điểm không phù hợp nào được xác định, Điều phối viên LRIT

có thể đưa ra các ĐỀ XUẤT cho Ủy ban, dựa trên phân tích các phát hiện của mình, nhằm cải thiện hiệu quả, hiệu lực và bảo mật của hệ thống LRIT.

14.6. Điều phối viên LRIT, với mục đích thực hiện các chức năng được chỉ định trong đoạn 14.2.4 và 14.3 đến 14.5:

- .1 được các Trung tâm dữ liệu LRIT và Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế cấp quyền truy cập theo yêu cầu đối với việc quản lý và tính phí, dữ liệu kỹ thuật và vận hành;
- .2 thu thập và phân tích các mẫu thông tin LRIT được cung cấp cho Người dùng Dữ liệu LRIT;
- .3 thu thập và phân tích số liệu thống kê do Trung tâm Dữ liệu LRIT và Hệ thống chuyển mạch dữ liệu LRIT quốc tế tổng hợp; và
- .4 được cấp quyền truy cập vào Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT hiện tại và các phiên bản trước đó của kế hoạch.

14.7 Điều phối viên LRIT nên thiết lập và thông báo cho Ủy ban về các khoản phí mà họ sẽ thu để thu hồi chi phí mà họ phải chịu để cung cấp các dịch vụ được chỉ định trong các đoạn 14.2 đến 14.5.

14.7.1 Các khoản phí liên quan phải được thanh toán cho Điều phối viên LRIT theo thỏa thuận đã thỏa thuận - có tính đến luật pháp của (các) Chính phủ ký kết công ước có liên quan - như sau:

- .1 liên quan đến việc đánh giá các đề xuất thành lập Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế và/hoặc Trao đổi Dữ liệu LRIT Quốc tế (đoạn 14.2.3), bởi những người đệ trình các đề xuất liên quan;
- .2 khi tham gia thử nghiệm và tích hợp Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế và/hoặc Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế vào hệ thống LRIT (đoạn 14.2.4), bởi Trung tâm dữ liệu LRIT quốc tế và/hoặc Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế với tư cách là bên trường hợp có thể được;
- .3 khi tiến hành điều tra các tranh chấp về vận hành hoặc kỹ thuật hoặc khó khăn về lập hóa đơn (đoạn 14.3.1) bởi bên yêu cầu dịch vụ;
- .4 khi tham gia thử nghiệm và tích hợp (các) Trung tâm dữ liệu LRIT vào hệ thống LRIT (đoạn 14.3.2) bởi (các) Trung tâm dữ liệu LRIT đang được thử nghiệm hoặc tích hợp;

- .5 khi tham gia thử nghiệm các quy trình hoặc sắp xếp mới hoặc được sửa đổi để liên lạc giữa Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế, Trung tâm dữ liệu LRIT và máy chủ Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT (đoạn 14.3.3), bởi Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế và/hoặc (các) Trung tâm dữ liệu LRIT;
- .6 khi xem xét hiệu suất của các ASP (hoặc CSP khi chúng đóng vai trò là ASP) cung cấp dịch vụ cho Trung tâm Dữ liệu LRIT Quốc tế (đoạn 14.4.1), bởi các ASP có liên quan;
- .7 khi kiểm tra hiệu suất và cấu trúc phí của Trung tâm dữ liệu LRIT (đoạn 14.4.2), bởi Trung tâm dữ liệu LRIT liên quan; và
- .8 khi kiểm tra hiệu suất và cơ cấu phí của Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế (đoạn 14.4.3), bởi Cơ quan Trao đổi dữ liệu LRIT quốc tế.

14.7.2. Tổ chức không được yêu cầu thực hiện bất kỳ khoản thanh toán nào cho Điều phối viên LRIT đối với bất kỳ công việc nào mà Điều phối viên LRIT có thể được yêu cầu thực hiện theo bất kỳ điều khoản nào trong các đoạn 14.2 đến 14.5; hoặc để báo cáo hoặc đưa ra ĐỀ XUẤT cho Ủy ban theo bất kỳ quy định nào của các đoạn 14.2 đến 14.5.

14.7.3. Chính phủ ký kết công ước không chịu trách nhiệm thanh toán trực tiếp cho Điều phối viên LRIT đối với các dịch vụ mà họ có thể được yêu cầu cung cấp theo bất kỳ điều khoản nào trong các đoạn 14.2 đến 14.5. Tuy nhiên, không ảnh hưởng đến mối quan hệ giữa Chính phủ ký kết công ước và Trung tâm dữ liệu LRIT mà các dịch vụ của họ có thể sử dụng, Trung tâm dữ liệu LRIT có thể yêu cầu Chính phủ ký kết công ước trả phí cho thông tin LRIT mà họ yêu cầu và nhận được. các khoản phí do Trung tâm dữ liệu LRIT trả cho Điều phối viên LRIT đối với các chức năng mà nó thực hiện. Bất kể những điều đã nói ở trên, Chính phủ ký kết công ước yêu cầu trực tiếp từ Điều phối viên LRIT về việc cung cấp một dịch vụ cụ thể phải thanh toán cho Điều phối viên LRIT các khoản phí liên quan cho dịch vụ mà họ đã yêu cầu.

15. Các cơ quan quản lý

15.1. Mỗi Cơ quan quản lý phải quyết định tàu Trung tâm dữ liệu LRIT nào được phép treo cờ của mình được yêu cầu truyền thông tin LRIT.

15.2. Mỗi Cơ quan quản lý cung cấp cho Trung tâm dữ liệu LRIT đã chọn thông tin sau cho mỗi tàu có quyền treo cờ của mình, thông tin này được yêu cầu để truyền thông tin LRIT:

- .1 tên tàu;
- .2 Số nhận dạng tàu IMO;
- .3 Hô hiệu;
- .4 nhận dạng dịch vụ lưu động hàng hải; và
- .5 loại tàu.

15.3. Khi chuyển cờ của một tàu được yêu cầu truyền thông tin LRIT từ một Quốc gia khác, Cơ quan quản lý có cờ mà tàu hiện có quyền treo phải cung cấp, không chậm trễ, cho Trung tâm dữ liệu LRIT được chọn cùng với thông tin quy định tại đoạn 15.2 các thông tin sau:

- .1 ngày và giờ (UTC) chuyển giao có hiệu lực; và
- .2 Quốc gia mà tàu chính thức được treo cờ, nếu biết.

15.4. Các cơ quan quản lý nên cập nhật Trung tâm dữ liệu LRIT ngay khi có thay đổi đối với thông tin mà họ đã cung cấp theo đoạn 15.2 và 15.3.

15.5. Khi chuyển cờ của một tàu được yêu cầu truyền thông tin LRIT sang một Quốc gia khác hoặc khi tàu đó được đưa ra khỏi hoạt động vĩnh viễn, Chính phủ ký kết công ước của Quốc gia mà tàu được treo cờ cho đến nay phải cung cấp, không chậm trễ, đến Trung tâm dữ liệu LRIT các thông tin sau:

- .1 tên tàu;
- .2 Số nhận dạng tàu IMO;
- .3 ngày và giờ có hiệu lực (UTC) của việc chuyển giao, hoặc thời điểm tàu đã hoặc sẽ ngừng hoạt động vĩnh viễn; và
- .4 Quốc gia mà tàu treo cờ, nếu biết.

15.6. Cơ quan quản lý nên cung cấp cho (các) ASP mà họ nhận ra thông tin liên quan có tính đến các điều khoản từ 15.2 đến 15.5 hoặc nên thực hiện các sắp xếp cần thiết để cung cấp thông tin nói trên cho (các) ASP có liên quan của Trung tâm dữ liệu LRIT được chọn.

16. Chính phủ ký kết công ước

16.1 Mỗi Chính phủ ký kết công ước phải:

- .1 lấy thông tin LRIT mà nó có quyền theo các điều khoản của quy định V/19-1, và đã yêu cầu, từ Trung tâm dữ liệu LRIT được chỉ định theo đoạn 15.1. Các Chính phủ ký kết công ước không có tàu treo cờ của họ có thể nhận được thông tin LRIT mà họ được hưởng theo các điều khoản của quy định V/19-1 từ bất kỳ Trung

tâm Dữ liệu LRIT nào nhưng nên chọn một Trung tâm Dữ liệu LRIT mà họ muốn. nhận thông tin. Trong những trường hợp như vậy, Chính phủ ký kết công ước có liên quan, sau khi đạt được thỏa thuận với Trung tâm Dữ liệu LRIT về các dịch vụ mà họ sẽ sử dụng, thông báo cho Tổ chức một cách phù hợp và, không chậm trễ, cập nhật thông tin mà họ đã cung cấp khi có thay đổi;

.2 nếu muốn nhận thông tin LRIT theo các điều khoản của quy định V/19-1.8.1.1, hãy cho Trung tâm Dữ liệu LRIT biết các tiêu chí để nhận thông tin đó. Nếu quyết định như vậy, Chính phủ ký kết công ước có thể ra lệnh thường trực cho Trung tâm Dữ liệu LRIT về các tiêu chí để nhận thông tin LRIT;

.3 nếu nó muốn nhận thông tin LRIT theo các điều khoản của quy định V/19-1.8.1.2, hãy cho Trung tâm dữ liệu LRIT biết tên và số nhận dạng tàu IMO của tàu cụ thể và:

1. khoảng cách đến cảng; hoặc
2. tại một thời điểm nhất định

từ khi được yêu cầu cung cấp thông tin LRIT do tàu truyền đi. Nếu quyết định như vậy, Chính phủ ký kết công ước có thể đưa ra lệnh thường trực cho Trung tâm Dữ liệu LRIT về các tiêu chí để nhận thông tin LRIT.

Nếu lệnh thường trực cách cảng một khoảng cách, Chính phủ ký kết công ước cũng phải thông báo cho trung tâm tên cảng mà mỗi tàu đang tiến tới;

.4 nếu muốn nhận thông tin LRIT theo các điều khoản của quy định V/19-1.8.1.3, hãy cho biết khoảng cách từ bờ biển của mình mà trong đó yêu cầu cung cấp thông tin LRIT do tàu truyền đi. Nếu được quyết định như vậy, Chính phủ ký kết công ước có thể ra lệnh thường trực cho Trung tâm Dữ liệu LRIT về các tiêu chí để nhận thông tin LRIT;

.5 hợp tác nhằm giải quyết mọi vấn đề liên quan đến cờ mà một tàu cụ thể được phép treo; và

.6 đảm bảo hủy tất cả thông tin LRIT nhận được không còn được sử dụng hoặc lưu trữ chúng một cách an toàn và được bảo vệ.

16.2. Theo quy định V/19-1.8.2, Chính phủ ký kết công ước có nghĩa vụ liên lạc với Tổ chức và đưa vào Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT thông tin được chỉ

định trong đoạn 11.2 và sau đó cập nhật thông tin đó khi có thay đổi trước khi yêu cầu cung cấp của thông tin LRIT theo quy định của quy định V/19-1.8.1.

16.3. Chính phủ ký kết công ước được thông báo rằng hệ thống LRIT sẽ không áp dụng bất kỳ hạn chế nào theo các điều khoản của một trong hai quy định V/19-1.8.2 và V/19-8.1.3 liên quan đến các tàu nằm trong vùng nước hướng vào đất liền của đường cơ sở hoặc quy định V /19-18.1.4 liên quan đến các tàu nằm trong lãnh hải cho đến khi họ đã liên lạc với Tổ chức và cung cấp thông tin cần thiết trong Kế hoạch phân phối dữ liệu LRIT.

17 Dịch vụ tìm kiếm cứu nạn

17.1. Theo các điều khoản của đoạn 7.7, dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn khi muốn nhận thông tin LRIT theo các điều khoản của quy định V/19-1.12 phải chỉ ra cho Trung tâm dữ liệu LRIT các tiêu chí để nhận thông tin đó.

17.2. Một dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn chỉ nên yêu cầu cung cấp thông tin LRIT thông qua Trung tâm dữ liệu LRIT phục vụ Chính phủ ký kết công ước mà dịch vụ được đặt trên lãnh thổ của họ.

17.3. Theo các quy định của pháp luật quốc gia của Chính phủ ký kết công ước có liên quan, các dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn phải cung cấp thông tin khi Điều phối viên LRIT yêu cầu để cho phép đánh giá toàn diện hiệu suất của hệ thống LRIT và để điều tra mọi tranh chấp.

PHỤ LỤC 4
DỰ THẢO SỬA ĐỔI HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ NHẬN DẠNG TỪ XA -
TÀI LIỆU KỸ THUẬT (PHẦN I)
(MSC.1/CIRC.1259/REV.8)

PHỤ LỤC
HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ NHẬN DẠNG TỪ XA - TÀI LIỆU KỸ
THUẬT (PHẦN I)

PHỤ LỤC 3
QUY CÁCH CHO THÔNG TIN LIÊN LẠC TRONG HỆ THỐNG LRIT

1. Trong Bảng 1 (Tóm tắt thông báo LRIT), các hàng có mục "2" và "5" được sửa đổi như sau:

2	Báo cáo vị trí gửi thông tin	Báo cáo vị trí theo yêu cầu chứa thông tin LRIT, được truyền khi nhận được yêu cầu gửi thông tin một lần, yêu cầu vị trí gần đây nhất hoặc yêu cầu thông tin LRIT được lưu trữ.
5	Yêu cầu vị trí SAR	Dịch vụ SAR yêu cầu: gửi thông tin vị trí của một tàu cụ thể (tức là lệnh thăm dò theo yêu cầu) hoặc yêu cầu báo cáo vị trí gần đây nhất trong cơ sở dữ liệu của một tàu nhất định hoặc yêu cầu thông tin LRIT được lưu trữ do một tàu nhất định truyền đi.

2. Hai đoạn mới được thêm vào sau đoạn 2.3.1.5 hiện có như sau:

"2.3.1.6. IDE và máy chủ DDP, khi nhận được thông báo LRIT từ DC, nên xác thực danh tính của DC bằng cách kiểm tra ID LRIT trong chứng chỉ PKI và xác nhận rằng người khởi tạo là DC được liên kết với nó.

2.3.1.7. Các DC phải xác minh rằng chứng chỉ PKI của IDE và DDP là hợp lệ và chứa ID LRIT chính xác trước khi trao đổi thông báo với họ. Trong trường hợp không khớp, nhà điều hành DC nên thông báo cho IDE hoặc nhà điều hành máy chủ DDP, khi thích hợp, bằng cách sử dụng các chi tiết liên hệ có liên quan trong DDP."

PHỤ LỤC 5

DỰ THẢO SỬA ĐỔI HƯỚNG DẪN GIÁM ĐỊNH VÀ CHỨNG NHẬN TÀU TUÂN THỦ YÊU CẦU TRUYỀN THÔNG TIN LRIT (MSC.1/CIRC.1307)

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN KHẢO SÁT VÀ CHỨNG NHẬN SỰ PHÙ HỢP CỦA TÀU VỚI YÊU CẦU TRUYỀN THÔNG TIN LRIT

1. Đoạn 5.5 và 5.6 bị xóa.
2. Đoạn 8.3 đến 8.5 được sửa đổi như sau:

"8.3. ~~Theo các quy định của Đoạn 5.6,~~ đối với các tàu được đóng trước ngày 31 tháng 12 năm 2008, trước khi sửa đổi hồ sơ thiết bị liên quan đến giấy chứng nhận hợp lệ hoặc gia hạn giấy chứng nhận trong trường hợp cũng đến hạn, thiết bị trên tàu phải hoàn thành thỏa đáng cuộc kiểm tra sự phù hợp theo các quy trình và quy định được nêu trong phụ lục 1 trong khoảng thời gian quy định tại đoạn 5.4 và cuộc kiểm tra việc lắp đặt đài phát thanh đã chỉ ra rằng, đối với việc lắp đặt đài phát thanh, tàu đáp ứng các yêu cầu liên quan để gia hạn hoặc xác nhận chứng chỉ liên quan đến radio.

8.4. Bất kể các đoạn 8.2 và 8.3, thiết bị trên tàu đã hoàn thành tốt bài kiểm tra sự phù hợp nhằm mục đích chứng minh sự tuân thủ với yêu cầu thuộc loại được Cơ quan quản lý quản lý phê duyệt (tham khảo các đoạn 4.2.2 đến 4.2.4) không bắt buộc để trải qua bất kỳ thử nghiệm tuân thủ nào nữa (tức là thử nghiệm tuân thủ chỉ được yêu cầu thực hiện một lần), với điều kiện là các thử nghiệm đó đã được tiến hành trong khoảng thời gian được chỉ định trong đoạn 5.3 hoặc 5.4, tùy từng trường hợp, ~~có tính đến các điều khoản của đoạn 5.6.~~

8.5. Bất kể các đoạn 8.2 và 8.3, thiết bị trên tàu thuộc loại được Cơ quan quản lý hành chính phê duyệt (tham khảo đoạn 4.2.1) phải trải qua thử nghiệm tuân thủ trong các khoảng thời gian được chỉ định trong các đoạn 5.3 hoặc 5.4, tùy từng trường hợp, ~~có tính đến các quy định của đoạn 5.6~~ (nghĩa là thiết bị trên tàu thuộc loại được Cơ quan quản lý hành chính phê duyệt phải trải qua thử nghiệm tuân thủ)."
3. Mục 11 được sửa đổi như sau:

"11. Quy định cụ thể liên quan đến Giàn khoan biển di động

11.1. Các Giàn khoan biển di động có thể được yêu cầu bởi Chính phủ ký kết công ước có cờ mà họ có thể treo để tuân thủ các quy định của:

- .1 các bộ luật hoặc yêu cầu quốc gia đối với việc xây dựng và thiết bị của các Giàn khoan biển di động, trong trường hợp chúng được xây dựng trước ngày 31 tháng 12 năm 1981; hoặc
- .2 Bộ luật Chế tạo và Trang bị cho các Giàn Khoan Di động Trên biển được thông qua theo nghị quyết A.414(XI) (Bộ luật MODU 1979); hoặc
- .3 Bộ luật về cấu trúc và thiết bị của các Giàn khoan biển di động, năm 1989 được thông qua theo nghị quyết A.649(16) (Bộ luật MODU 1989) trong trường hợp sống tàu của chúng được đặt hoặc ở trạng thái đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 5 năm 1991; hoặc
- .4 Bộ luật về cấu trúc và thiết bị của các giàn khoan di động ngoài khơi, 2009 được thông qua theo nghị quyết A. 1023(26) (Bộ luật MODU 2009) trong trường hợp sống tàu của chúng được đặt hoặc ở tình trạng đóng tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2012.

11.2. Các quy định của lưu ý này nên áp dụng với những sửa đổi phù hợp cho các Giàn khoan biển di động tùy thuộc vào bất kỳ tham chiếu nào đến chúng chỉ và chúng chỉ liên quan đến vô tuyến điện trong ghi chú này được hiểu là đề cập đến:

- .1 đối với các đơn vị khoan ngoài khơi di động được xây dựng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2012, theo Giấy chứng nhận an toàn cho đơn vị khoan ngoài khơi di động (2009), được ban hành theo quy định của Bộ luật MODU 2009;
- ~~.12~~ đối với các giàn khoan di động ngoài khơi được xây dựng vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 2008 và trước ngày 1 tháng 1 năm 2012, theo Giấy chứng nhận an toàn của giàn khoan di động ngoài khơi, (1989), được ban hành theo quy định của Bộ luật MODU 1989; và
- ~~.23~~ đối với các giàn khoan ngoài khơi di động được xây dựng trước ngày 31 tháng 12 năm 2008, theo Giấy chứng nhận an toàn của giàn khoan di động ngoài khơi được cấp theo quy định của Bộ luật MODU năm 1979, hoặc Giấy chứng nhận an toàn của giàn khoan ngoài khơi di động, (1989), được ban hành theo quy định

của Bộ luật MODU 1989, Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi (2009), được ban hành theo quy định của Bộ luật MODU 2009, hoặc chứng chỉ hoặc tài liệu được ban hành theo quy định hoặc quy tắc quốc gia trong trường hợp thiết bị được xây dựng trước ngày 31 tháng 12 năm 1981, tùy từng trường hợp.

11.3. Vì Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi, và Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi, (1989) và Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi (2009) không kèm theo hồ sơ thiết bị, các thiết bị khoan ngoài khơi di động nên được coi là đạt yêu cầu khi:

- .1 đáp ứng các điều khoản của phần 4, 5 và 8;
- .2 có trên tàu một giấy chứng nhận hoặc tài liệu hợp lệ được cấp theo quy định hoặc yêu cầu quốc gia trong trường hợp các tổ máy được xây dựng trước ngày 31 tháng 12 năm 1981 hoặc Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi hợp lệ hoặc Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi hợp lệ, (1989) hoặc Giấy chứng nhận An toàn Thiết bị Khoan Di động Ngoài khơi hợp lệ (2009), tùy theo từng trường hợp; và
- .3 có trên tàu một báo cáo thử nghiệm tuân thủ hợp lệ."

4. Trong Bảng 2 (Các yêu cầu, thủ tục và tiêu chí chấp nhận thử nghiệm thiết bị trên tàu), hàng hiện có với mục nhập "TS:2.2.3.12" trong cột đầu tiên bị xóa.

PHỤ LỤC 6

DỰ THẢO SỬA ĐỔI KẾ HOẠCH CUNG CẤP DỊCH VỤ LIÊN TỤC CHO HỆ THỐNG LRIT (MSC.1/CIRC.1376/REV.4)

PHỤ LỤC

KẾ HOẠCH CUNG CẤP DỊCH VỤ LIÊN TỤC CHO HỆ THỐNG LRIT

Các đoạn 4.1.2, 4.1.5, 4.1.8, 4.1.9 và 4.1.11 được sửa đổi như sau:

"4.1.2. Dự kiến khả năng The IDE DR có thể được cung cấp cho IDE bởi nhà điều hành IDE chính hoặc thực thể khác hoặc thông qua sự kết hợp của cả hai.

4.1.5. Người vận hành IDE phải nhận thức được các hạn chế của tường lửa tại (các) trang DR và phải đảm bảo không có hạn chế nào tại (các) trang DR đối với các địa chỉ IP truy cập vào hệ thống sản xuất.

4.1.8. Khả năng IDE DR phải được kiểm tra mỗi năm một lần trong môi trường sản xuất và được xác định bởi người vận hành IDE. IDE nên tuân theo các quy trình thông báo được xác định trong Quy trình tạm ngừng hoạt động và giảm mức độ dịch vụ. Việc chuyển đổi dịch vụ sang trang web IDE DR trong môi trường sản xuất phải được thông báo trước cho cơ quan quản lý vận hành LRIT.³ Các yếu tố thành công quan trọng đối với thử nghiệm theo kế hoạch cũng nên được thông báo qua quy trình thông báo.

4.1.9. IDE nên được chuyển sang trang IDE DR nếu nhà điều hành IDE ước tính thời gian ngừng hoạt động để khắc phục sự cố ngừng hoạt động ngoài kế hoạch có thể mất hơn hai (2) giờ. Quá trình chuyển đổi có thể mất tới hai (2) giờ. Điều này cung cấp tối đa bốn (4) giờ không có dịch vụ trong trường hợp IDE bị lỗi nghiêm trọng tại trang chính của nó, trước đó dịch vụ bình thường sẽ được tiếp tục thông qua trang IDE DR. Nếu có nhiều hơn một trang DR (đoạn 4.1.2 đề cập), thì nên xác định trước mức độ ưu tiên giữa các trang DR để khôi phục dịch vụ IDE.

4.1.11. Nếu người điều hành trang IDE DR lưu ý rằng ba (3) thông báo trạng thái Hệ thống trở lên từ IDE đã bị bỏ sót và không có thông báo hoặc thông báo tư vấn theo lịch trình hoặc không theo lịch trình được đăng trên giao diện Quản trị IDE, thì người điều hành trang IDE DR nên thử để liên hệ với nhà điều hành IDE để xác định bản chất của vấn đề. Nếu trong vòng 30 phút, người điều hành trang IDE DR không thể liên hệ với IDE, thì trang IDE DR sẽ thông báo cho tất cả các DC, máy chủ

DDP và Điều phối viên LRIT rằng có sự cố với IDE và quy trình chuyển đổi dự phòng đến trang web IDE DR đang được kích hoạt."

PHỤ LỤC 7
DỰ THẢO SỬA ĐỔI SOLAS CHƯƠNG XIV
CHƯƠNG IV

CÁC BIỆN PHÁP AN TOÀN CHO TÀU HOẠT ĐỘNG TẠI VÙNG CỰC

1. Quy định 2 được sửa đổi như sau:

"Quy định 2 - Ứng dụng

1. Trừ khi có quy định rõ ràng khác, chương này áp dụng cho các tàu hoạt động ở vùng cực sau:

- .1 tàu được chứng nhận theo chương I¹;
- .2 tàu cá có tổng chiều dài từ 24 mét trở lên;
- .3 du tàu giải trí có tổng dung tích từ 300 trở lên không kinh doanh;
và
- .4 tàu chở hàng có tổng trọng tải từ 300 trở lên nhưng dưới 500 tổng trọng tải.

2. Các tàu tuân theo quy định 2.1.1 được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2017 phải đáp ứng các yêu cầu liên quan của Polar Code bằng đợt kiểm tra trung gian hoặc cấp mới đầu tiên, tùy theo điều kiện nào xảy ra trước, sau ngày 1 tháng 1 năm 2018.

3. Tàu tuân theo các quy định 2.1.2, 2.1.3 hoặc 2.1.4 được đóng trước [ngày có hiệu lực] phải đáp ứng các yêu cầu liên quan của chương 9-1 và 11-1 của Bộ luật Cực trước [ngày có hiệu lực + một năm].

3.4. Khi áp dụng phần I-A của Mã cực, cần xem xét hướng dẫn bổ sung trong phần I-B của Mã cực.

5. Chương này sẽ không áp dụng đối với các tàu do Chính phủ ký kết công ước sở hữu hoặc điều hành và hiện tại chỉ được sử dụng trong dịch vụ phi thương mại của chính phủ. Tuy nhiên, các tàu do Chính phủ ký kết công ước sở hữu hoặc điều hành và hiện chỉ được sử dụng trong dịch vụ phi thương mại của chính phủ được khuyến khích hành động theo cách nhất quán, trong chừng mực hợp lý và có thể thực hiện được, với chương này.

56. Không nội dung nào trong chương này làm phương hại đến các quyền hoặc nghĩa vụ của các Quốc gia theo luật quốc tế.

- 1 Tham khảo các *biện pháp an toàn tạm thời cho tàu không được chứng nhận theo Công ước SOLAS hoạt động ở vùng nước cực* (nghị quyết A.1137(31))."

2. Quy định 3 được sửa đổi như sau:

"Quy định 3 - Yêu cầu đối với tàu ~~áp dụng chương này~~ được chứng nhận theo chương I

1. Các tàu ~~áp dụng chương này~~ theo quy định 2.1.1 ở trên phải tuân thủ các yêu cầu của điều khoản liên quan đến an toàn của phần giới thiệu và phần I-A của Bộ luật vùng cực, ngoài các yêu cầu của quy định I/7, I/8, I/9 và I/10, nếu có, được khảo sát và chứng nhận, như được quy định trong Bộ luật đó.

2 Các tàu ~~áp dụng chương này~~ theo quy định 2.1.1 ở trên có giấy chứng nhận được cấp theo quy định của khoản 1 sẽ chịu sự kiểm soát được thiết lập theo quy định I/19 và XI-1/4. Vì mục đích này, các chứng chỉ đó sẽ được coi là chứng chỉ được cấp theo quy định I/12 hoặc I/13."

3. Một quy định mới 3-1 được đưa vào như sau:

"Quy định 3-1 - Yêu cầu đối với tàu cá có tổng chiều dài từ 24 mét trở lên, du tàu giải trí có tổng trọng tải từ 300 trở lên không tham gia hoạt động thương mại và tàu chở hàng có tổng trọng tải từ 300 trở lên nhưng dưới 500 tổng trọng tải

1 Các tàu tuân theo các quy định 2.1.2, 2.1.3 hoặc 2.1.4 trong tất cả các hành trình ở khu vực Nam Cực và các hành trình ở vùng biển Bắc Cực vượt ra ngoài giới hạn ngoài lãnh hải của Chính phủ ký kết công ước mà tàu treo cờ, phải tuân thủ các quy định của chương 9-1 và 11-1 của phần I-A của Polar Code, có tính đến phần giới thiệu và các điều khoản liên quan đến an toàn của các đoạn 1.2, 1.4 và 1.5 của chương 1 của phần I-A của Polar Code.

2 Bất kể đoạn 1 ở trên, Cơ quan quản lý hành chính sẽ xác định mức độ nào các điều khoản của quy định 9-1.3.1 và 9-1.3.2 của chương 9-1 của phần I-A của Polar Code không áp dụng đối với:

- .1 tàu cá có chiều dài toàn bộ từ 24 mét trở lên; và
- .2 tàu có tổng dung tích từ 300 trở lên nhưng dưới 500 tham gia vào các chuyến đi quốc tế."

PHỤ LỤC 8
DỰ THẢO SỬA ĐỔI BỘ LUẬT VÙNG CỰC
PHẦN I-A

1. Sửa đổi tiêu đề Chương 9 như sau:

"CHƯƠNG 9 - AN TOÀN HÀNG HẢI CHO TÀU ĐƯỢC CHỨNG NHẬN THEO SOLAS CHƯƠNG I

2. Văn bản sau đây được chèn vào sau tiêu đề của chương 9:

"Chương này áp dụng cho các tàu được chứng nhận theo SOLAS chương I."

3. Một chương mới 9-1 được thêm vào như sau:

"CHƯƠNG 9-1 - AN TOÀN HÀNG HẢI ĐỐI VỚI TÀU CÁ CÓ CHIỀU DÀI 24 MÉT TRỞ LÊN, DU TÀU TRỌNG TÍCH 300 TẤN TRỞ LÊN KHÔNG HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI VÀ TÀU CHỖ HÀNG TỪ 300 TẤN CÔNG TRỞ LÊN NHƯNG DƯỚI 500 TẤN

Chương này áp dụng cho:

- .1 tàu cá có tổng chiều dài từ 24 mét trở lên
- .2 du tàu giải trí có tổng dung tích từ 300 trở lên không kinh doanh; và
- .3 tàu chở hàng có tổng dung tích từ 300 trở lên nhưng dưới 500 tấn.

9-1.1. Mục tiêu

Mục tiêu của chương này là cung cấp cho việc điều hướng an toàn.

9-1.2. Yêu cầu chức năng

Để đạt được mục tiêu nêu trong đoạn 9-1.1 ở trên, các yêu cầu chức năng sau đây được thể hiện trong các quy định của chương này.

9-1.2.1. Thông tin hàng hải

Tàu phải có khả năng nhận thông tin cập nhật bao gồm thông tin về băng để điều hướng an toàn.

9-1.2.2. Chức năng thiết bị định vị

- .1 Các thiết bị và hệ thống hàng hải phải được thiết kế, xây dựng và lắp đặt để duy trì chức năng của chúng trong các điều kiện môi trường dự kiến trong khu vực hoạt động

- .2 Các hệ thống cung cấp tiêu đề tham chiếu và cố định vị trí phải phù hợp với các khu vực dự định.

9-1.2.3. Thiết bị định vị bổ sung

Tàu phải có khả năng phát hiện băng bằng mắt thường khi hoạt động trong bóng tối.

9-1.3. Quy định

9-1.3.1 Thông tin hàng hải

Để tuân thủ yêu cầu chức năng của đoạn 9-1.2.1 ở trên, tàu phải có phương tiện nhận và hiển thị thông tin hiện tại về tình trạng băng trong khu vực hoạt động.

9-1.3.2. Chức năng thiết bị định vị

9-1.3.2.1. Để tuân thủ yêu cầu chức năng của đoạn 9-1.2.2.1 ở trên, áp dụng như sau:

- .1 tàu được tăng cường băng được đóng vào hoặc sau [ngày có hiệu lực], phải có hai thiết bị đo tiếng vọng độc lập hoặc một thiết bị đo tiếng vọng với hai bộ chuyển đổi độc lập riêng biệt. Các thiết bị khác có khả năng đo độ sâu, chẳng hạn như máy dò cá, được Cơ quan quản lý chấp nhận, có thể được sử dụng làm phương tiện tương đương để đáp ứng yêu cầu này;
- .2 tàu phải tuân thủ quy định SOLAS V/22.1.9.4, bất kể ngày đóng và kích cỡ, đồng thời có tầm nhìn rõ ràng về phía tây. Trên các tàu không thể tuân thủ quy định này, phải cung cấp các thiết bị được Cơ quan quản lý hành chính chấp nhận để đạt được mức tầm nhìn tương đương với quy định này;
- .3 đối với các tàu hoạt động trong các khu vực và trong các khoảng thời gian có khả năng xảy ra sự tích tụ của băng, phải cung cấp các phương tiện ngăn chặn sự tích tụ của băng trên ăng-ten cần thiết cho điều hướng và thông tin liên lạc; và
- .4 Ngoài ra, đối với các tàu được tăng cường băng, những điều sau đây được áp dụng:
 1. khi thiết bị theo yêu cầu của SOLAS chương V hoặc chương này có các cảm biến nhô ra bên dưới thân tàu, các cảm biến đó phải được bảo vệ chống đóng băng; và
 2. đối với các tàu loại A và B được đóng vào hoặc sau [ngày có hiệu lực], cánh cầu phải được bao bọc hoặc thiết kế để

bảo vệ thiết bị hàng hải và nhân viên vận hành. Trên các tàu không thể tuân thủ quy định này, phải cung cấp các thiết bị được Cơ quan quản lý hành chính chấp nhận để đạt được mức độ bảo vệ tương đương với quy định này.

9-1.3.2.2. Để tuân thủ yêu cầu chức năng của đoạn 9-1.2.2.2 ở trên, áp dụng như sau:

- .1 tàu có tổng dung tích từ 500 trở lên phải có hai phương tiện phi từ tính để xác định và hiển thị hướng đi của chúng. Cả hai phương tiện phải độc lập và phải được kết nối với nguồn điện chính và nguồn khẩn cấp của tàu; và
- .2 tàu tiến tới vĩ độ trên 80 độ phải được trang bị ít nhất một la bàn GNSS hoặc tương đương, la bàn này sẽ được kết nối với nguồn điện chính và nguồn điện khẩn cấp của tàu.

9-1.3.3. Thiết bị định vị bổ sung

Để tuân thủ yêu cầu chức năng của đoạn 9-1.2.3, các tàu, ngoại trừ những tàu chỉ hoạt động trong khu vực có ánh sáng ban ngày 24 giờ, phải được trang bị hai phương tiện chiếu sáng để hỗ trợ phát hiện bằng bằng mắt."

4. Tên của Chương 11 được sửa đổi như sau:

"CHƯƠNG 11 - LẬP KẾ HOẠCH HÀNH TRÌNH CHO TÀU BIỂN ĐƯỢC CHỨNG NHẬN THEO CHƯƠNG I"

5. Sau tiêu đề của chương 11, phần văn bản sau được chèn vào:

"Chương này áp dụng cho các tàu được chứng nhận theo SOLAS chương I."

6. Một chương mới 11-1 được thêm vào như sau:

"CHƯƠNG 11-1 - LÊN KẾ HOẠCH HÀNH TRÌNH ĐỐI VỚI TÀU CÁ CHIỀU DÀI TRÊN 24 MÉT, DU TÀU GIẢI TRÍ TỪ 300 TẤN TRỞ LÊN KHÔNG KINH DOANH, TÀU CHỖ HÀNG HÓA TỪ 300 TẤN TRỞ LÊN NHƯNG DƯỚI 500 TẤN"

Chương này áp dụng cho các tàu sau hoạt động ở vùng nước cực:

- .1 tàu cá có tổng chiều dài từ 24 mét trở lên
- .2 du tàu giải trí có tổng dung tích từ 300 trở lên không kinh doanh; và

- .3 tàu chở hàng có tổng dung tích từ 300 trở lên nhưng dưới 500 tấn.

11-1.1. Mục tiêu

Mục tiêu của chương này là đảm bảo rằng công ty, tàu trưởng và thủy thủ đoàn được cung cấp đầy đủ thông tin để cho phép các hoạt động được tiến hành với sự cân nhắc thích đáng đến sự an toàn của tàu và người trên tàu và, khi thích hợp, bảo vệ môi trường.

11-1.2. Yêu cầu về chức năng

Để đạt được mục tiêu đề ra trong đoạn 11-1.1 ở trên, kế hoạch hành trình phải tính đến các nguy cơ tiềm ẩn của hành trình dự định.

11-1.3. Yêu cầu

Để tuân thủ yêu cầu chức năng của đoạn 11-1.2 ở trên, tàu trưởng phải xem xét tuyến đường qua vùng nước cực, có tính đến những điều sau:

- .1 các quy trình theo yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn trên tàu; nếu không có hệ thống quản lý an toàn nào được triển khai thì phải có một quy trình bằng văn bản để vận hành ở vùng nước cực;
- .2 bất kỳ hạn chế nào của thông tin thủy văn và hỗ trợ điều hướng có sẵn;
- .3 thông tin hiện tại về phạm vi và loại băng và tảng băng trôi trong vùng lân cận của tuyến đường dự kiến;
- .4 thông tin thống kê về băng và nhiệt độ từ những năm trước
- .5 nơi tránh trú;
- .6 thông tin hiện tại và các biện pháp cần thực hiện khi bắt gặp động vật có vú ở biển liên quan đến các khu vực đã biết có mật độ động vật có vú ở biển, bao gồm các khu vực di cư theo mùa ;
- .7 thông tin hiện tại về hệ thống định tuyến của tàu có liên quan, ĐỀ XUẤT tốc độ và dịch vụ giao thông tàu liên quan đến các khu vực đã biết có mật độ động vật biển có vú, bao gồm các khu vực di cư theo mùa¹;
- .8 các khu vực được quốc gia và quốc tế chỉ định bảo vệ dọc theo tuyến đường; và

.9 hoạt động ở những khu vực cách xa khả năng tìm kiếm và cứu hộ (SAR)²

- ¹ Tham khảo MEPC/Circ.674 về *Tài liệu hướng dẫn để giảm thiểu rủi ro tàu đắm phải động vật biển có vú*
- ² Tham khảo MSC.1/Circ.1184 về *Hướng dẫn lập kế hoạch dự phòng nâng cao cho các tàu khách hoạt động ở các khu vực cách xa các cơ sở SAR và nghị quyết A.999 (25) về Hướng dẫn lập kế hoạch hành trình cho các tàu khách hoạt động ở các khu vực xa xôi.*"

PHẦN I-B

7. Sửa đổi tiêu đề của Điều 10 như sau:
"10 Hướng dẫn bổ sung cho chương 9 và 9-1"
8. Sửa đổi tiêu đề của Điều 12 như sau:
"12 Hướng dẫn bổ sung cho chương 11 và 11-1"

PHỤ LỤC 9

PHIẾU KIỂM TRA/GIÁM SÁT QUÁ TRÌNH SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC SOLAS 1974 VÀ CÁC VĂN KIẾN BẮT BUỘC LIÊN QUAN (ĐỂ SỬA ĐỔI SOLAS CHƯƠNG XIV VÀ BỘ LUẬT VÙNG CỰC)

Phần I - Người đệ trình đề xuất (tham khảo đoạn 3.2.1.1)¹

1	<i>Đệ trình bởi MSC 101/7 (Marshall Islands và New Zealand) và MSC 101/7/2 (Chile và những quốc gia khác)</i>
2	<i>Phiên họp MSC 101</i>
3	<i>Ngày 05/03/2019 và 01/04/2019</i>

Phần II - Chi tiết về (các) sửa đổi được đề xuất hoặc văn kiện bắt buộc mới (tham khảo các đoạn 3.2.1.1 và 3.2.1.2)

1	<i>Hướng dẫn chiến lược</i>
SD7 – Bảo đảm hiệu quả điều tiết	
2	<i>Tiêu đề của đầu ra</i>
Các biện pháp an toàn cho các tàu không thuộc SOLAS hoạt động ở vùng biển cực	
3	<i>Loại sửa đổi được đề xuất (MSC.1/Circ.1481) (xóa nếu phù hợp)</i>
• Chu kỳ hai năm giữa kỳ có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2026	
4	<i>Các văn kiện được nhắm tới để sửa đổi (SOLAS, Bộ luật LSA, v.v.) hoặc được phát triển (bộ luật mới, phiên bản mới của bộ luật, v.v.)</i>
SOLAS chương XIV và Bộ luật vùng cực	
5	<i>Dự kiến áp dụng (phạm vi, kích thước, loại, giới hạn trọng tải/chiều dài, dịch vụ (Quốc tế/không quốc tế), hoạt động, v.v.)</i>
Tàu cá có chiều dài chung từ 24 mét trở lên; Du tàu giải trí có tổng dung tích từ 300 trở lên không kinh doanh; và Tàu hàng có tổng dung tích từ 300 tấn trở lên nhưng dưới 500 tấn.	
6	<i>Áp dụng cho tàu mới/hiện có</i>
Tàu mới và hiện có	
7	<i>Tiểu ban đề xuất phối hợp</i>
NCSR	
8	<i>Dự kiến các tiểu ban hỗ trợ</i>

¹ Phần I và II phải được hoàn thành bởi người đệ trình sửa đổi mới được đề xuất, ở mức độ đầy đủ nhất có thể.

9	<i>Thời gian hoàn thành</i>
2	phiên
10	<i>(Các) ngày dự kiến có hiệu lực và triển khai/áp dụng</i>
01/01/2026	
11	<i>Bất kỳ quyết định liên quan nào được đưa ra hoặc hướng dẫn được đưa ra bởi Ủy ban</i>
Xem xét hậu quả và tính khả thi của việc áp dụng các chương 9 và 11 của Bộ luật Vùng cực đối với các tàu không được chứng nhận theo Công ước SOLAS và cách tốt nhất để tăng cường an toàn cho các tàu này, bao gồm khả năng phát triển các sửa đổi đối với SOLAS và/hoặc Bộ luật Vùng cực.	

Phần III - Giám sát quy trình được hoàn thành trong quá trình làm việc tại Tiểu ban và được Tiểu ban kiểm tra như một phần của quy trình phê duyệt cuối cùng (tham khảo đoạn 3.2.1.3)²

1	Tiểu ban, trong lần tham gia đầu tiên, đã phân bổ đủ thời gian cho nghiên cứu kỹ thuật và thảo luận trước ngày hoàn thành mục tiêu, đặc biệt là về các vấn đề cần được giải quyết bởi nhiều Tiểu ban và thời gian của các cuộc họp Tiểu ban liên quan. và trao đổi kết quả xem xét cần được kiểm tra cẩn thận.	có
2	Phạm vi áp dụng đã thống nhất ở giai đoạn đề xuất không được thay đổi mà không có sự chấp thuận của Ủy ban.	có
3	Tài liệu cơ sở kỹ thuật/dự thảo sửa đổi giải quyết (các) vấn đề của đề xuất thông qua (các) văn kiện được đề xuất; nếu không, Tiểu ban cung cấp cho Ủy ban một phương pháp thay thế để giải quyết vấn đề do đề xuất nêu ra.	có
4	Các hướng dẫn tạm thời về việc áp dụng có hệ thống các điều khoản của ông nội đã được chú ý thích đáng (MSC/Circ.765-MEPC/Circ.315).	có
5	Tất cả các tài liệu tham khảo đã được kiểm tra dựa trên văn bản sẽ có	có

² Phần III phải được hoàn thành bởi nhóm soạn thảo/tổ công tác chuẩn bị văn bản dự thảo bằng cách sử dụng "có", "không" hoặc "không áp dụng". Đối với các dự thảo sửa đổi sẽ được các tiểu ban xem xét và hoàn thiện trong một phiên họp toàn thể, khi cần thiết có thể yêu cầu Ban thư ký hoàn thiện phần III của phiếu kiểm tra/giám sát sau phiên họp thay vì thành lập một ban soạn thảo/làm việc cụ thể. tập đoàn. "Sửa chữa nhỏ" (C/ES.27/D, đoạn 3.2(vi)) có thể bị loại trừ khỏi việc áp dụng các điều khoản để hoàn thành bảng kiểm tra/giám sát.

	hiệu lực nếu sửa đổi được đề xuất có hiệu lực.	
6	Vị trí của văn bản bổ sung hoặc sửa đổi là chính xác đối với văn bản sẽ có hiệu lực khi văn bản được đề xuất có hiệu lực theo chu kỳ bốn năm có hiệu lực, vì các sửa đổi có liên quan khác được thông qua có thể có hiệu lực vào cùng ngày.	có
7	Không có sự mâu thuẫn nào về phạm vi áp dụng giữa quy chuẩn kỹ thuật và tuyên bố áp dụng trong quy định 1 hoặc 2 của chương liên quan và việc áp dụng được đề cập cụ thể cho các tàu hiện có và/hoặc tàu mới, nếu cần.	có
8	Khi một thuật ngữ mới được đưa vào quy định và cần có định nghĩa rõ ràng thì định nghĩa đó được đưa ra trong điều khoản của Công ước hoặc ở đầu chương.	có
9	Khi sử dụng bất kỳ thuật ngữ nào trong số các thuật ngữ "được trang bị", "được cung cấp", "đã cài đặt" hoặc "lắp đặt" thì đã được xem xét để làm rõ ý nghĩa dự kiến của thuật ngữ này.	N/A
10	Tất cả các sửa đổi cần thiết có liên quan và mang tính hệ quả đối với các văn kiện hiện có khác, bao gồm các văn kiện không bắt buộc, đặc biệt là các mẫu giấy chứng nhận và hồ sơ của thiết bị cần có trong văn kiện được sửa đổi, đã được kiểm tra và đưa vào như một phần của (các) sửa đổi được đề xuất.	N/A
11	Các mẫu giấy chứng nhận và hồ sơ của thiết bị đã được hài hòa, nếu phù hợp, giữa Công ước và các Nghị định thư của nó.	N/A
12	Người ta xác nhận rằng việc sửa đổi đang được thực hiện đối với một văn bản hiện có hiệu lực và không có cơ quan nào khác đồng thời đề xuất các thay đổi đối với cùng một văn bản.	có
13	Tất cả các tiêu chí bắt đầu có hiệu lực (hợp đồng đóng mới, đặt keel và giao hàng) đã được xem xét và giải quyết.	có
14	Các tác động khác của việc thực hiện sửa đổi được đề xuất/phê duyệt đã được phân tích đầy đủ, bao gồm cả những sửa đổi mang tính hệ quả đối với quy định "áp dụng" và "định nghĩa" của chương.	có
15	Các sửa đổi được trình bày để thông qua chỉ ra rõ ràng những thay đổi	có

	được thực hiện đối với văn bản gốc, để tạo điều kiện thuận lợi cho việc xem xét chúng.	
16	Đối với các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc, mối quan hệ giữa Công ước và văn kiện liên quan đã được tuân thủ và giải quyết, khi thích hợp.	có
17	Định dạng hồ sơ liên quan đã được hoàn thành hoặc cập nhật, nếu thích hợp.	có

PHỤ LỤC 10*

DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT CỦA ĐẠI HỘI ĐỒNG VỀ HƯỚNG DẪN NƠI TRÁNH TRÚ CHO TÀU CẦN HỖ TRỢ

HỘI ĐỒNG

NHẮC LẠI Điều 15(j) của Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế liên quan đến các chức năng của Hội đồng liên quan đến các quy định và hướng dẫn liên quan đến an toàn hàng hải và ngăn ngừa, kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra,

NHẬN THỨC KHẢ NĂNG tàu trên biển có thể cần hỗ trợ liên quan đến an toàn tính mạng, bảo vệ và gìn giữ môi trường biển, và rằng sự cố liên quan đến tàu cần hỗ trợ tìm nơi ẩn náu có thể xảy ra ở bất cứ đâu ở Biển,

CÔNG NHẬN sự cần thiết phải cân bằng giữa đặc quyền của một tàu cần hỗ trợ để tìm kiếm một nơi tránh trú và đặc quyền của một quốc gia ven biển để bảo vệ bờ biển của mình,

NHẮC LẠI rằng theo luật pháp quốc tế, các quốc gia ven biển không có bất kỳ nghĩa vụ nào phải cấp nơi tránh trú, và rằng việc cung cấp một khuôn khổ chung để hỗ trợ các quốc gia ven biển xác định nơi tránh trú cho các tàu cần hỗ trợ và đánh giá cũng như đáp ứng hiệu quả các yêu cầu đối với những nơi tránh trú như vậy được thực hiện trên tinh thần hợp tác và phối hợp giữa các bên liên quan, nhằm tăng cường an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển,

CŨNG NHẮC LẠI rằng Đại hội đồng, tại phiên họp thứ 23 năm 2003, đã thông qua Hướng dẫn về nơi tránh trú cho các tàu cần hỗ trợ theo nghị quyết A.949(23),

NHẮC LẠI THÊM rằng nghị quyết A.949(23) đã yêu cầu Ủy ban An toàn Hàng hải, Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển và Ủy ban Pháp luật tiếp tục xem xét Hướng dẫn và sửa đổi chúng, khi thích hợp,

CÔNG NHẬN rằng nhiều sự phát triển về tổ chức, hoạt động và công nghệ đã diễn ra trong lĩnh vực hàng hải toàn cầu đang thay đổi nhanh chóng,

CŨNG CÔNG NHẬN rằng kinh nghiệm xử lý các tình huống tàu cần hỗ trợ đã tăng lên trên khắp thế giới và rằng kinh nghiệm thu được cũng như kết quả thực tiễn vận hành phục vụ cho việc xác định các cải tiến và thực hành,

* Xem tài liệu NCSR 9/WP.6, phụ lục 5, để biết các thay đổi được theo dõi.

CÔNG NHẬN THÊM tầm quan trọng và nhu cầu cung cấp hướng dẫn cho các Quốc gia ven biển, tàu trưởng và/hoặc người cứu hộ cũng như những người khác liên quan đến việc xử lý tàu đang cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú,

DO ĐÓ CÔNG NHẬN rằng Hướng dẫn cần được sửa đổi để đảm bảo chúng tiếp tục phục vụ như một văn kiện hiệu quả, cung cấp một khuôn khổ rõ ràng để giải quyết các tàu cần hỗ trợ đang tìm nơi tránh trú một cách nhất quán và hài hòa,

SAU KHI XEM XÉT các ĐỀ XUẤT của Ủy ban An toàn Hàng hải tại phiên họp thứ [106], của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển tại phiên họp thứ [bảy mươi chín] và của Ủy ban Pháp luật tại phiên họp thứ [110], như đã được Tiểu ban phát triển. Ủy ban Hàng hải, Thông tin Liên lạc và Tìm kiếm Cứu nạn tại phiên họp thứ chín,

1. THÔNG QUA Hướng dẫn sửa đổi về nơi tránh trú cho các tàu cần hỗ trợ, nội dung của hướng dẫn này được trình bày trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;
2. ĐỀ NGHỊ Các Chính phủ xem xét các Hướng dẫn sửa đổi này, như một vấn đề ưu tiên, khi xác định và đáp ứng các yêu cầu về nơi tránh trú của các tàu đang cần hỗ trợ;
3. YÊU CẦU Ủy ban An toàn Hàng hải, Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển và Ủy ban Pháp luật xem xét và sửa đổi các Hướng dẫn đính kèm nếu thích hợp;
4. THU HỒI Nghị quyết A.949(23).

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN VỀ NƠI TRÁNH TRÚ CHO TÀU KHI CẦN HỖ TRỢ

Cấu trúc tương tác và các phần của Hướng dẫn

(Cấu trúc của các Nguyên tắc này sao cho mỗi "bên" liên quan có phần riêng và *được liên kết với nhau để tham khảo nhanh và hướng dẫn* giúp chúng hoạt động hiệu quả hơn. Do đó, nên giữ các Nguyên tắc này ở định dạng điện tử.)

PHẦN 1 - TỔNG QUÁT

- 1.1 Giới thiệu
- 1.2 Bối cảnh
- 1.3 Mục tiêu
- 1.4 Mục đích của Hướng dẫn
- 1.5 Định nghĩa

Phụ lục của mục 1 - Công ước quốc tế áp dụng

MỤC 2 - HÀNH ĐỘNG BẮT BUỘC CỦA TÀU TRƯỞNG VÀ/HOẶC NGƯỜI CỨU HỘ VÀ NHỮNG NGƯỜI KHÁC LIÊN QUAN ĐẾN TÀU ĐANG CẦN HỖ TRỢ TÌM NƠI TRÁNH TRÚ

Đối với tàu trưởng xin vui lòng bấm vào đây

- 2.1. Tàu trưởng
- 2.2. Người cứu hộ
- 2.3. Xin nơi Trách trú - quy trình
- 2.4. Hành động ứng phó
- 2.5. Các bên liên quan khác
 - Quốc gia tàu mang cờ
 - Cơ quan đăng kiểm tàu
 - Dịch vụ ứng cứu khẩn cấp
 - Công ty bảo hiểm
 - Cảng, bến cảng và bến cảng
 - Công ty/nhà điều hành

Phụ lục mục 2 - Mẫu A (Mẫu yêu cầu nơi tránh trú chính thức)

PHẦN 3 - HÀNH ĐỘNG DỰ KIẾN CỦA CÁC QUỐC GIA VEN BIỂN

Đối với các Quốc gia ven biển, vui lòng bấm vào đây

- 3.1 Cơ quan có thẩm quyền
- 3.2 Phương án tiếp nhận (các) tàu cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú

- 3.3 Đánh giá nơi tránh trú
- 3.4 Đánh giá theo sự kiện cụ thể
- 3.5 Quy trình ra quyết định cấp nơi tránh trú

Phụ lục 1 đến phần 3 - Kế hoạch tránh trú

Phụ lục 2 đến phần 3 - Các yếu tố phân tích rủi ro

PHẦN 4 - HỢP TÁC VÀ ĐIỀU PHỐI QUỐC TẾ/KHU VỰC CHO NHỮNG NƠI TRÁNH TRÚ HỢP TÁC VÀ ĐIỀU PHỐI QUỐC TẾ/KHU VỰC CHO NHỮNG NƠI TRÁNH TRÚ

Phụ lục của phần 4 - Hợp tác và điều phối quốc tế/khu vực về nơi tránh trú

PHẦN 5 - QUẢN LÝ THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG

- 5.1 Quản lý thông tin và phương tiện truyền thông
- 5.2 Các nguyên tắc chính
- 5.3 Các nhóm lợi ích chính
- 5.4 Các hành động chính đối với người quản lý sự cố

PHẦN 6 - BÀI HỌC RÚT RA

- 6.1 Tóm tắt quốc gia và khu vực

PHẦN 1 - TỔNG QUÁT

1.1. Giới thiệu

1.1.1. Vấn đề nơi tránh trú không thể là chủ đề của một cuộc tranh luận thuần túy lý thuyết hay giáo lý. Ngược lại, nó nên được giải quyết như một vấn đề thực tế đòi hỏi các quyết định hoạt động có sự tham gia của cả các cơ quan có liên quan và ngành. Khi một tàu gặp khó khăn nghiêm trọng hoặc cần hỗ trợ mà không gây rủi ro cho sự an toàn tính mạng của những người liên quan, có hai câu hỏi chính: Có nên đưa tàu vào nơi tránh trú gần bờ biển hoặc vào một cảng hay không. được đưa ra biển?

1.1.2. Sẽ rất mong muốn nếu, khi xem xét *Hướng dẫn về nơi tránh trú cho các tàu cần hỗ trợ* (sau đây gọi là *Hướng dẫn*), các Quốc gia ven biển cung cấp nơi tránh trú để sử dụng khi đối mặt với các tình huống liên quan đến các tàu cần hỗ trợ ngoài khơi bờ biển của họ. bờ biển và, theo đó, soạn thảo các kế hoạch khẩn cấp phù hợp, thay vì không được chuẩn bị để đối mặt với những tình huống như vậy và do đó, mạo hiểm đưa ra quyết định sai lầm bằng cách ứng biến hoặc, trong lúc nóng nảy, hành động dưới áp lực của các nhóm đại diện cho các lợi ích khác nhau. Hướng dẫn tìm cách giải quyết và cung cấp hướng dẫn về cách đối phó với một tàu đang cần hỗ trợ tìm kiếm một nơi tránh trú.

1.2. Thông tin

1.2.1. Các tình huống dẫn đến yêu cầu về nơi ẩn náu thường chỉ liên quan đến một Quốc gia và sẽ do Quốc gia đó quản lý, theo các quy tắc áp dụng trong phạm vi quyền hạn của mình. Có thể có những trường hợp mà một tình huống có thể phát triển liên quan đến các Quốc gia láng giềng hoặc các Quốc gia lân cận nơi xảy ra vụ việc hoặc Quốc gia tàu mang cờ. Do đó, Hướng dẫn cũng có thể áp dụng, tùy thuộc vào các trường hợp liên quan, đối với các tình huống có thể có nhiều Quốc gia tham gia.

1.2.2. Khi một tàu gặp sự cố, cách tốt nhất để ngăn ngừa nguy cơ hư hỏng thêm hoặc ô nhiễm do tình trạng xuống cấp ngày càng tăng của nó là ổn định tình hình, cho phép thực hiện các hành động phòng ngừa như làm nhẹ hàng hóa và boong-ke, đồng thời sửa chữa hư hỏng. Các hoạt động như vậy được thực hiện tốt nhất ở một nơi ẩn náu do các biện pháp bảo vệ bổ sung mà nơi này cung cấp và sự sẵn có của các nguồn lực. Có những trường hợp có thể mong muốn thực hiện hoạt động vận chuyển hàng hóa hoặc các hoạt động khác để ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại hoặc ô nhiễm.

1.2.3. Trong một số trường hợp, một tàu bị hư hỏng buộc phải ở ngoài biển khơi càng lâu thì nguy cơ tình trạng của tàu xấu đi hoặc tình hình biển, thời tiết

hoặc môi trường thay đổi càng lớn và do đó trở thành một mối nguy hiểm tiềm ẩn lớn hơn.

1.2.4. Mặc dù các quốc gia ven biển có thể miễn cưỡng chấp nhận các tàu bị hư hỏng hoặc tàn tật vào khu vực trách nhiệm của họ chủ yếu do khả năng gây thiệt hại cho môi trường, nhưng trên thực tế, hiếm khi có thể giải quyết hiệu quả một tai nạn hàng hải trong điều kiện biển khơi.

1.2.5. Việc đưa tàu đang cần hỗ trợ đến nơi tránh trú có ưu điểm là hạn chế phạm vi bờ biển bị rủi ro, nhưng ngược lại bờ biển nơi tránh trú có thể bị rủi ro lớn hơn. Cũng nên xem xét khả năng đưa tàu bị ảnh hưởng đến một cảng hoặc bến cảng nơi mà việc vận chuyển hàng hóa hoặc công việc sửa chữa có thể được thực hiện tương đối dễ dàng. Vì lý do này, quyết định lựa chọn và sử dụng nơi tránh trú sẽ phải được xem xét cẩn thận trong từng trường hợp và dựa trên đánh giá rủi ro.

1.2.6. Việc sử dụng những nơi tránh trú có thể vấp phải sự phản đối của địa phương và liên quan đến những quyết định khó khăn. Các quốc gia ven biển nên nhận ra rằng việc đánh giá rủi ro toàn diện dựa trên bằng chứng là không thể thiếu để xử lý và ra quyết định an toàn và hiệu quả. Các thỏa thuận hợp tác khu vực có thể, tùy thuộc vào hoàn cảnh, hỗ trợ chỗ ở cho một tàu đang cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú.

1.2.7. Các quốc gia ven biển và các cảng tiếp nhận một tàu đã được cấp nơi tránh trú phải được bồi thường ngay lập tức đối với các trách nhiệm pháp lý phát sinh từ việc tránh trú cho một tàu bị hư hỏng, nếu phù hợp. Để đạt được mục đích đó, điều quan trọng là phải áp dụng các công ước quốc tế liên quan và, nếu có, các cơ chế chia sẻ rủi ro.

1.2.8. Ở cấp độ quốc tế, các công ước được liệt kê trong phụ lục của phần 1, như có thể được cập nhật, cấu thành, ngoài những điều khác, bối cảnh pháp lý trong đó các Quốc gia ven biển (cũng như Quốc gia tàu mang cờ và Quốc gia có cảng) và các tàu hành động trong các tình huống dự kiến.

1.2.9. Trong bối cảnh đó, cần phải đặt ra các điều khoản để cung cấp chỗ ở cho các tàu cần hỗ trợ và tìm nơi tránh trú để đảm bảo thực hiện hài hòa và hiệu quả biện pháp này và để chúng hoạt động hiệu quả hơn trong việc hỗ trợ các Quốc gia, tàu trưởng và các bên khác tham gia vào việc đạt được các mục tiêu.

1.3 Mục tiêu

1.3.1. Mục tiêu là cung cấp một quy trình thống nhất, minh bạch dẫn đến việc ra quyết định nhanh chóng và đầy đủ thông tin. Điều này sẽ có lợi cho các Quốc gia, tàu trưởng, người điều hành và/hoặc người cứu hộ hoặc các bên khác khi tàu

cần hỗ trợ yêu cầu một nơi tránh trú vì lợi ích bảo vệ tính mạng con người, an toàn hàng hải, an ninh và môi trường.

1.3.2. Quá trình này cần thúc đẩy hợp tác và tham gia mang tính xây dựng trong và giữa các cơ quan quản lý Nhà nước, Cơ quan quản lý và ngành.

1.3.3. Dựa trên các dịch vụ mà tàu trưởng hoặc bất kỳ người nào khác phụ trách tàu (ví dụ: người cứu hộ) yêu cầu, một Quốc gia có thể được yêu cầu hỗ trợ nên xem xét chỉ định một nơi tránh trú. Điều này đặc biệt quan trọng nếu có nguy cơ tàu bị chìm hoặc mắc cạn dẫn đến hủy hoại môi trường hoặc gây nguy hiểm cho hàng hải.

1.3.4. Mục tiêu cũng là các kế hoạch quốc gia về cung cấp chỗ ở cho các tàu cần hỗ trợ và tìm kiếm nơi tránh trú bao gồm các thủ tục điều phối và ra quyết định quốc tế và, nếu có thể hoặc phù hợp, hợp tác trong việc xây dựng các kế hoạch phối hợp để đáp ứng nhu cầu đó. . Điều này có thể là mong muốn, hoặc trở nên cần thiết, đối với các khu vực hoặc lưu vực biển được chia sẻ bởi một số quốc gia ven biển.

1.3.5. Cho phép tiếp cận nơi tránh trú liên quan đến một quyết định chỉ có thể được đưa ra trong từng trường hợp cụ thể với sự cân nhắc thích đáng về sự cân bằng giữa lợi ích cho tàu bị ảnh hưởng, thủy thủ đoàn và môi trường do việc đưa tàu vào nơi tránh trú và rủi ro đối với môi trường do tàu đó gây ra, nếu nó không được cấp nơi tránh trú, đang ở gần bờ biển hoặc nếu nó được đưa hoặc ra lệnh rời khỏi bờ biển.

1.4. Mục đích của Hướng dẫn

1.4.1. Mục đích của Hướng dẫn là cung cấp cơ sở khuôn khổ hoạt động cho các Quốc gia ven biển, tàu trưởng, người điều hành và/hoặc người cứu hộ tàu cũng như các bên liên quan khác để xử lý và đưa ra quyết định khi tàu cần hỗ trợ và tìm kiếm một nơi tránh trú.

1.4.2. Một khuôn khổ như vậy có thể liên quan đến việc thiết lập một cơ quan có thẩm quyền tại một Quốc gia, tùy thuộc vào cơ cấu nội bộ của Quốc gia đó, cơ quan có chuyên môn phù hợp và các quyền cần thiết để đưa ra các quyết định độc lập liên quan đến việc cung cấp chỗ ở cho một tàu tại nơi tránh trú - sau đây gọi tắt là cơ quan có thẩm quyền (CA).

1.4.3. Điều này cũng bao gồm hướng dẫn cho CA đó về cách thức và những gì nên làm để đối phó hiệu quả với một tàu đang cần hỗ trợ yêu cầu một nơi tránh trú. Hướng dẫn cũng nên được cung cấp cho các tàu trưởng để hỗ trợ họ xác định rõ ràng các dịch vụ hoặc phương tiện, nếu có, mà họ yêu cầu trong một tình huống tránh trú. Do đó, Hướng dẫn cũng nên bao gồm hướng dẫn dành cho thạc

sĩ về những gì được mong đợi ở họ, bao gồm các quy trình và luồng thông tin được đề xuất sẽ được sử dụng.

1.4.4. Tuy nhiên, các trường hợp tàu cần hỗ trợ tìm kiếm nơi tránh trú cũng thường có sự tham gia của các bên khác như Quốc gia tàu mang cờ¹, người cứu hộ, tổ chức đăng kiểm và công ty bảo hiểm. Nguyên tắc cũng bao gồm hướng dẫn cho các bên như vậy.

1.4.5. Nguyên tắc giải quyết các tình huống chỉ có một CA tham gia, cũng như khi có nhiều hơn một khu vực tài phán tham gia hoặc có thể tham gia. Do đó, trong suốt Hướng dẫn, các quốc gia ven biển, tùy theo hoàn cảnh có liên quan, nên xem xét thiết lập hợp tác và phối hợp khu vực để phát triển các khuôn khổ chung để đánh giá các tàu cần hỗ trợ và đang tìm kiếm một nơi tránh trú, bao gồm, nếu thích hợp, phối hợp hành động và kế hoạch vào thực tế.

1.4.6. Trong mọi tình huống nhất định, nỗ lực của các Chính phủ thành viên, tàu trưởng, công ty², người cứu hộ và bất kỳ bên nào khác có liên quan, phải đáp ứng một cách hiệu quả và theo cách mà các nỗ lực này bổ sung cho nhau và đảm bảo rằng nếu một CA không một vị trí quản lý tình huống hoặc chấp nhận yêu cầu về nơi ẩn náu, một CA khác cần được thông báo và chuẩn bị để đảm nhận việc ra quyết định cho yêu cầu đó.

1.4.7. Trong trường hợp tàu cần hỗ trợ và yêu cầu một nơi tránh trú, nhưng không liên quan đến an toàn tính mạng, thì nên tuân theo Hướng dẫn. Hướng dẫn không đề cập đến vấn đề hoạt động cứu người trên biển.

1.4.8. Tuy nhiên, nếu trong một tình huống đang diễn biến, những người trên tàu thấy mình gặp nạn, thì các quy tắc áp dụng cho các hoạt động cứu nạn theo Công ước quốc tế về Tìm kiếm và Cứu nạn Hàng hải (Công ước SAR), Sổ tay Tìm kiếm và Cứu nạn Hàng không và Hàng hải Quốc tế (IAMSAR) và các tài liệu phát sinh từ đó được ưu tiên hơn Hướng dẫn (và các thủ tục phát sinh từ đó).

1.4.9. Mặc dù không phải là một hoạt động cứu hộ, như được định nghĩa trong Công ước SAR, nhưng sự an toàn của con người phải luôn được ghi nhớ trong quá trình áp dụng Hướng dẫn.

1.4.10. Trong mọi trường hợp, dịch vụ hỗ trợ hàng hải có thẩm quyền (MAS)/trung tâm phối hợp cứu hộ hàng hải (MRCC) phải được thông báo về bất kỳ tình huống nào có thể phát triển thành sự cố SAR. Nghị quyết A.950(23) ĐỀ XUẤT các Quốc gia ven biển thiết lập một MAS. Dịch vụ này có thể "được thực

¹ Nhiệm vụ của Quốc gia tàu mang cờ được nêu chi tiết trong điều 94 của UNCLOS

² Như được định nghĩa tại Quy tắc ISM, phần A, đoạn 1.1.2

hiện bởi một tổ chức hiện tại, tốt nhất là một MRCC", nhưng nghị quyết A.950(23) cũng công nhận rằng "việc thành lập một MAS không nhất thiết phải kéo theo việc thành lập một tổ chức mới", do đó xem xét sắp xếp nội bộ của các quốc gia ven biển.

1.4.11. Hướng dẫn không đề cập đến vấn đề trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do quyết định cấp hoặc từ chối cho tàu tránh trú.

1.5. Định nghĩa

1.5.1. *Tàu cần hỗ trợ* là tàu ở trong tình huống, ngoài tình huống yêu cầu cứu người trên tàu, có thể dẫn đến mất tàu hoặc nguy hiểm về môi trường hoặc hàng hải.

1.5.2. *Các bên liên quan*, vì mục đích của Hướng dẫn, có nghĩa là những người được đề cập trong phần 2, đoạn 1 (tàu trưởng), 2 (người cứu hộ) và 5 (khác - Quốc gia tàu mang cờ, tổ chức đăng kiểm, công ty bảo hiểm, cảng, bến cảng và bến cảng, công ty /operator) và phần 3 (các quốc gia ven biển) liên quan đến việc giải quyết tình huống khi một tàu cần hỗ trợ tìm kiếm một nơi tránh trú.

1.5.3. *Nơi tránh trú* là nơi mà tàu đang cần hỗ trợ có thể thực hiện các hành động để giúp tàu ổn định tình trạng của mình và giảm rủi ro đối với hành trình, đồng thời bảo vệ tính mạng con người và môi trường.

1.5.4. *MAS* nghĩa là dịch vụ hỗ trợ hàng hải, như được mô tả trong nghị quyết A.950(23), chịu trách nhiệm nhận báo cáo trong trường hợp xảy ra sự cố và đóng vai trò là đầu mối liên lạc giữa tàu trưởng và cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia ven biển trong trường hợp xảy ra sự cố. của một sự cố.

1.5.5. *MRCC* có nghĩa là trung tâm phối hợp cứu nạn hàng hải như được mô tả trong Công ước SAR³.

1.5.6. *Cơ quan có thẩm quyền (CA)* có nghĩa là cơ quan có thẩm quyền tại một Quốc gia, tùy thuộc vào cơ cấu nội bộ của Quốc gia đó, có chuyên môn cần thiết và quyền đưa ra các quyết định độc lập liên quan đến việc tàu tránh trú tại nơi tránh trú.

1.5.7. *Dịch vụ ứng phó khẩn cấp (ERS)* nghĩa là dịch vụ được cung cấp bởi một thực thể, bao gồm nhiều tổ chức đăng kiểm, có khả năng thực hiện các đánh giá

³ Công ước SAR sử dụng thuật ngữ "trung tâm phối hợp cứu nạn" (RCC). Không phải tất cả các Quốc gia đều có thể thành lập một trung tâm phối hợp cứu hộ hàng hải (MRCC) hoặc một dịch vụ hỗ trợ hàng hải (MAS), và điều quan trọng là địa chỉ tổng thể tùy thuộc vào sự sắp xếp nội bộ của Quốc gia ven biển được đề cập. Do đó, chúng có thể được sử dụng thay thế cho nhau trong toàn bộ tài liệu này.

kỹ thuật về độ ổn định của hư hỏng và độ bền còn lại, v.v. và cung cấp kết quả đánh giá của họ cho thủy thủ đoàn, người cứu hộ hoặc CA.

Phụ lục cho phần 1

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ ÁP DỤNG

Ở cấp độ quốc tế, các công ước và nghị định thư sau đây có hiệu lực và cấu thành, ngoài những điều khác, bối cảnh pháp lý trong đó các Quốc gia ven biển, Quốc gia tàu mang cờ và tàu hoạt động trong các tình huống dự kiến⁴:

- Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển (UNCLOS), đặc biệt là phần V, và điều 221⁵ của Công ước
- Công ước quốc tế liên quan đến can thiệp trên biển cả trong các trường hợp thiệt hại do ô nhiễm dầu (Công ước can thiệp), 1969
- Nghị định thư liên quan đến Can thiệp trên Biển khơi trong các Trường hợp Ô nhiễm bởi các Chất khác ngoài Dầu mỏ, 1973
- Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), 1974, cụ thể là chương V của Công ước
- Công ước quốc tế về cứu hộ, 1989 (Công ước cứu hộ)⁶
- Công ước quốc tế về sự sẵn sàng, ứng phó và hợp tác đối với ô nhiễm dầu, 1990 (Công ước OPRC)
- Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 (MARPOL 73/78)
- Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn hàng hải (SAR), 1979

⁴ Cần lưu ý rằng hiện tại không có yêu cầu quốc tế nào đối với một Quốc gia cung cấp nơi tránh trú cho các tàu cần hỗ trợ.

⁵ “1. Không quy định nào trong Phần này làm phương hại đến quyền của các quốc gia, theo luật quốc tế, cả tập quán và quy ước, áp dụng và thực thi các biện pháp bên ngoài lãnh hải tương xứng với thiệt hại thực tế hoặc bị đe dọa để bảo vệ bờ biển hoặc các lợi ích liên quan của họ, bao gồm đánh bắt cá, do ô nhiễm hoặc đe dọa ô nhiễm xảy ra sau một tai nạn hàng hải hoặc các hành động liên quan đến tai nạn đó, mà có thể được dự đoán một cách hợp lý là sẽ dẫn đến những hậu quả nghiêm trọng có hại. 2. Theo mục đích của điều này, "tai nạn hàng hải" có nghĩa là tàu đắm va, mắc cạn hoặc sự cố hàng hải khác, hoặc sự cố khác xảy ra trên tàu hoặc bên ngoài tàu dẫn đến thiệt hại vật chất hoặc đe dọa sắp xảy ra thiệt hại vật chất cho tàu, hoặc hàng hóa”.

⁶ Các bên tham gia Công ước quốc tế về cứu hộ, 1989 (Salvage 1989), có nghĩa vụ theo điều 11 của Công ước khi xem xét yêu cầu về nơi ẩn náu, phải tính đến nhu cầu hợp tác giữa những người cứu hộ, các bên quan tâm khác và cơ quan công quyền để đảm bảo việc thực hiện hiệu quả và thành công các hoạt động cứu hộ. Điều 11 của Công ước cứu hộ quy định: “Một quốc gia thành viên, bất cứ khi nào quy định hoặc quyết định các vấn đề liên quan đến hoạt động cứu hộ như tiếp nhận cảng của tàu bị nạn hoặc cung cấp phương tiện cho người cứu hộ, đều phải tính đến nhu cầu hợp tác. giữa những người cứu hộ, các bên quan tâm khác và các cơ quan công quyền nhằm đảm bảo thực hiện hiệu quả và thành công các hoạt động cứu hộ nhằm mục đích cứu người hoặc tài sản gặp nguy hiểm cũng như ngăn ngừa thiệt hại cho môi trường nói chung”.

- Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do đổ chất thải và các chất khác, 1972
- Công ước liên quan đến trách nhiệm dân sự trong lĩnh vực vận chuyển vật liệu hạt nhân bằng đường biển, 1971
- Công ước về giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải (LLMC), 1976
- Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu (CLC), 1969
- Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu (CLC), 1992
- Công ước quốc tế về thành lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (FUND), 1992
- Công ước quốc tế về Trách nhiệm Dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu, 2001
- Công ước Quốc tế Nairobi về thanh thải xác tàu, 2007.

PHẦN 2 - HÀNH ĐỘNG BẮT BUỘC CỦA TÀU TRƯỞNG VÀ/HOẶC NGƯỜI CỨU HỘ VÀ NHỮNG NGƯỜI KHÁC LIÊN QUAN ĐẾN TÀU ĐANG CẦN HỖ TRỢ TÌM NƠI TRÁNH TRÚ

2.1. Tàu trưởng

2.1.1. Trong trường hợp xảy ra bất kỳ sự cố hàng hải nào, tàu trưởng và/hoặc người cứu hộ của tàu có trách nhiệm liên hệ với MAS thích hợp, như được chỉ định ở mỗi Quốc gia, để báo cáo sự cố và bắt đầu các hành động tiếp theo cần thiết. Có thể tìm thấy danh sách MAS và MRCC trong Hệ thống Thông tin vận tải biển tích hợp toàn cầu (GISIS), trong phần MAS của mô-đun Điểm tiếp xúc và phần RCC của mô-đun Kế hoạch SAR toàn cầu, tương ứng.

2.1.2. Tàu trưởng của một tàu áp dụng các điều khoản của Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM) phải, theo Bộ luật đó, thông báo cho công ty về bất kỳ sự cố hoặc tai nạn nào xảy ra trên biển. Ngay khi được thông báo về tình huống như vậy, công ty nên liên hệ với trạm ven biển có thẩm quyền và đặt mình dưới sự xử lý của nó khi cần thiết.

2.1.3. Tàu trưởng có quyền chỉ huy tàu và duy trì quyền chỉ huy tàu ngay cả khi hoạt động cứu hộ đang được tiến hành. Tàu trưởng có thể quyết định từ bỏ lệnh, sau đó lệnh được người cứu hộ đảm nhận.

2.1.4. Tàu trưởng có trách nhiệm:

- .1 thông báo cho các CA (của (các) Quốc gia ven biển gần nhất) cũng như Quốc gia tàu mang cờ,⁷ càng sớm càng tốt, đưa ra một báo cáo sự cố với ít nhất các chi tiết sau:
 1. nhận dạng tàu;
 2. vị trí của tàu;
 3. cảng khởi hành;
 4. cảng đến;
 5. thông tin về hàng hóa trên tàu;
 6. địa chỉ mà từ đó có thể thu được thông tin bổ sung về bất kỳ loại dầu nào (nhiên liệu, hàng hóa hoặc loại khác) và hàng hóa nguy hiểm trên tàu (tức là bản sao của bản kê khai hàng hóa) trong phạm vi được biết;

⁷ Thông báo ngay các điều 94, 194 và 198 của UNCLOS cho Quốc gia tàu treo cờ. Các điều 92 và 94 của UNCLOS nêu chi tiết thêm rằng thuyền trưởng hành động thay mặt cho Quốc gia tàu treo cờ nơi con tàu được đăng ký

7. số lượng, vị trí và loại nhiên liệu trên tàu;
8. số người trên tàu; và
9. chi tiết của vụ việc;
- .2 hợp tác đầy đủ với các CA; và
- .3 truyền đạt tất cả thông tin được yêu cầu hoặc thích hợp cho các CA.

2.1.5. Tàu trưởng chịu trách nhiệm thêm (với sự hỗ trợ của công ty và/hoặc người cứu hộ nếu cần):

- .1 đánh giá tình hình và xác định lý do tàu cần hỗ trợ;
- .2 tiến hành phân tích các rủi ro, mối đe dọa và mối nguy hiểm được xác định (theo khả năng hoặc kiến thức tốt nhất của tàu trưởng tại thời điểm xảy ra tình huống) xem xét, ngoài những điều khác, những điều sau:
 1. Cháy;
 2. Nổ;
 3. hư hỏng của tàu, bao gồm hư hỏng cơ học và/hoặc kết cấu; .4 va chạm;
 4. ô nhiễm;
 5. suy giảm tính ổn định của tàu; và
 6. mắc cạn;Các yếu tố phân tích rủi ro như được trình bày trong phụ lục 2 đến phần 3, nếu có, sẽ được xem xét trong quá trình này;
- .3 ước tính hậu quả của sự cố, nếu tàu:
 1. giữ nguyên vị trí;
 2. tiếp tục hành trình;
 3. đến được nơi tránh trú; hoặc
 4. được đưa ra biển;
- .4 xác định sự hỗ trợ cần thiết từ quốc gia ven biển để khắc phục tình trạng nguy hiểm cố hữu (tham khảo phụ lục của phần 2, phần 3 và phụ lục 2 của phần 3, khoản 3);

- .5 thông báo cho CA nếu tàu có quyền truy cập vào ERS và cung cấp thông tin chi tiết liên hệ, trạng thái kích hoạt và thông tin chi tiết về bên ký kết có liên quan cho CA; và
- .6 thực hiện mọi hành động ứng phó có liên quan để giảm thiểu hậu quả thương vong.

2.2. Người cứu hộ⁸

2.2.1. Trong trường hợp tàu trưởng từ bỏ quyền chỉ huy, người cứu hộ, ngoài những người trong đoạn 2.1, người cứu hộ có trách nhiệm:

- .1 thông báo đầy đủ cho CA về tình trạng của tàu và tiến độ của hoạt động cứu hộ;
- .2 hợp tác đầy đủ với CA trong việc đảm bảo an toàn cho tàu, con người và bảo vệ môi trường biển, bằng cách thực hiện tất cả các biện pháp thích hợp;
- .3 đệ trình một kế hoạch cứu hộ phác thảo thể hiện các ý định ngay lập tức và theo sau đó là một kế hoạch chi tiết vào thời điểm thích hợp, cho CA để phê duyệt trước khi bắt đầu hoạt động; và
- .4 bắt đầu liên hệ trực tiếp với ERS (nếu có ERS tại chỗ và đang hoạt động cho sự cố) để cung cấp cho họ thông tin cập nhật về tình trạng của tàu.

2.3. Yêu cầu một nơi tránh trú - quy trình

2.3.1. Khi bên phụ trách tàu đưa ra quyết định yêu cầu nơi tránh trú chính thức, mà không ảnh hưởng đến quyền đưa ra quyết định của CA, thì nên tuân theo quy trình sau.

2.3.2. Yêu cầu chính thức phải được thực hiện bằng văn bản qua đường truyền điện tử và phải bao gồm Mẫu A (phụ lục của phần 2). Bất kỳ thông tin nào khác mà CA có thể yêu cầu, ví dụ để đảm bảo tuân thủ luật pháp địa phương, chẳng hạn như bảng kê khai hàng hóa, kế hoạch xếp hàng và kế hoạch trục vớt phác thảo của người cứu hộ, cũng phải được chuyển tiếp cùng với Mẫu A.

2.3.3. Yêu cầu chính thức về một nơi tránh trú phải được tàu trưởng chuyển đến CA hoặc MAS, bằng cách sử dụng các phương tiện nhanh nhất có thể, nếu có (xem đoạn 2.1.1).

⁸ Nhiệm vụ của người cứu hộ được quy định tại điều 8 của Công ước quốc tế về cứu hộ năm 1989, được đưa vào Mẫu mở của Lloyd và sẽ được áp dụng khi không có hợp đồng. Nếu một hợp đồng không phải là Biểu mẫu mở của Lloyd được áp dụng thì trách nhiệm sẽ khác và sẽ cụ thể đối với từng nạn nhân.

2.3.4. Một yêu cầu chính thức cho một nơi ẩn náu cũng có thể được thực hiện bởi:

- .1 người điều hành tàu/công ty người được chỉ định lên bờ/người cứu hộ theo hợp đồng; và
- .2 bất kỳ người nào khác phụ trách tàu vào thời điểm đó và được luật pháp quốc gia công nhận.

2.3.5. Trừ trường hợp khẩn cấp, các yêu cầu chính thức chỉ nên được gửi tới một CA, thông qua điểm liên lạc quốc gia (MAS) và không được chuyển tiếp trực tiếp tới các cảng hoặc bến cảng, trừ khi được MAS và CA đồng ý. CA phải luôn được thông báo nếu có bên thứ ba tham gia.

2.3.6. Nên tránh các yêu cầu đồng thời đến các CA hoặc MAS khác.

2.4. Hành động ứng phó

2.4.1. Nếu cần thiết, với sự đồng ý trước của quốc gia ven biển, tàu trưởng của tàu và công ty vận tải biển liên quan phải thực hiện bất kỳ hành động ứng phó cần thiết nào, chẳng hạn như ký kết thỏa thuận cứu hộ hoặc lai dắt hoặc cung cấp bất kỳ dịch vụ nào khác nhằm mục đích giải quyết các vấn đề của tàu. tình huống. Khi cho phép tiếp cận, quốc gia ven biển có thể thiết lập các biện pháp bổ sung hoặc các biện pháp khác để tàu trưởng và/hoặc người cứu hộ tuân thủ.

2.4.2. Tàu trưởng, công ty và, nếu có, người cứu hộ tàu phải tuân thủ với các yêu cầu thực tế phát sinh từ quá trình ra quyết định của Quốc gia ven biển nêu tại khoản 3.5.

2.5. Các bên liên quan khác

2.5.1. Quốc gia tàu mang cờ

Quốc gia tàu mang cờ, ngoài việc tuân thủ nghĩa vụ của mình theo luật pháp quốc tế, nên được yêu cầu hợp tác với CA, nếu có nhu cầu về thông tin cụ thể trên giấy chứng nhận của tàu và bất kỳ tài liệu liên quan nào khác (tức là an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm). Chính Quốc gia tàu mang cờ hoặc, nếu được yêu cầu, tổ chức được công nhận hoặc các tổ chức thay mặt họ cấp giấy chứng nhận cho tàu, phải cung cấp tất cả thông tin, chứng nhận và tài liệu liên quan về tàu cho CA. Quốc gia tàu mang cờ cũng nên tạo điều kiện cho mọi thông tin ERS được cung cấp. CA nên thông báo cho Quốc gia tàu mang cờ biết về các diễn biến.

2.5.2. Cơ quan đăng kiểm tàu

Khi một tàu cần được hỗ trợ và tìm kiếm một nơi tránh trú, tổ chức đăng kiểm của tàu có thể đóng góp vào quá trình hành động an toàn để bảo vệ tàu, thủy thủ

đoàn, hàng hóa và môi trường biển. Thủy thủ đoàn và ban quản lý của tàu cần thông tin kỹ thuật chính xác nhanh chóng về hoạt động của tàu sau sự cố cũng như thông tin về hậu quả của mọi hành động khắc phục được đề xuất.

Chúng tôi đặc biệt ĐỀ XUẤT tổ chức đăng kiểm tham gia vào việc thu thập thông tin và đánh giá rủi ro liên quan đến việc duy trì độ bền và độ ổn định của thân tàu cũng như giảm thiểu ô nhiễm môi trường, đặc biệt khi có yêu cầu chính thức về nơi tránh trú, và để cung cấp bất kỳ thông tin có liên quan.

2.5.3. Dịch vụ ứng cứu khẩn cấp

- .1 Nhiều tàu trưởng và/hoặc tổ chức đăng kiểm đã thiết lập ERS. Mục đích của ERS là cung cấp hỗ trợ kỹ thuật⁹ nhanh chóng cho tàu trưởng/bên ký hợp đồng và đại diện của họ hoặc các cơ quan có thẩm quyền khác trong tình huống xảy ra tai nạn, ví dụ: đánh giá độ ổn định hư hỏng và độ bền dọc còn lại của tàu.
- .2 Trường hợp tàu đã đăng ký dịch vụ ERS trên bờ, dịch vụ này phải được kích hoạt càng sớm càng tốt để đánh giá tình trạng hư hỏng của tàu. Tính khả dụng của ERS dưới dạng tài nguyên phải được thông báo ngay lập tức tới CA bởi chủ hoặc người vận hành
- .3 CA phải có quyền truy cập vào tất cả thông tin mà CA cho là cần thiết, tức là các báo cáo ERS và/hoặc thông tin hỗ trợ, nếu được cung cấp, bản kê khai hàng hóa, v.v. Tàu trưởng, bên ký kết hoặc, nếu được ủy quyền, phải cung cấp những thông tin đó cho CA, ERS không chậm trễ.

2.5.4. Công ty bảo hiểm

- .1 Bảo vệ và Bồi thường (“P & I”) Bảo hiểm bao gồm nhiều loại trách nhiệm pháp lý bao gồm thương tích cá nhân cho thủy thủ đoàn, hành khách và những người khác trên tàu, mất mát và hư hỏng hàng hóa, ô nhiễm dầu, di dời xác tàu và hư hỏng bến tàu. Nói chung, P & I Các câu lạc bộ cũng cung cấp nhiều loại dịch vụ cho các thành viên của họ về khiếu nại, các vấn đề pháp lý và ngăn ngừa tổn thất, đồng thời thường đóng vai trò hàng đầu trong việc quản lý thương vong. quan trọng vì chúng có thể là văn kiện để thu thập thông tin liên quan từ người khai thác tàu.

⁹ Hiệp hội các Tổ chức Đăng kiểm Quốc tế (IACS) ĐỀ XUẤT các ERS cung cấp hỗ trợ kỹ thuật nhanh chóng cho tàu trưởng và các cơ quan có thẩm quyền khác. ĐỀ XUẤT N.145 của IACS (tháng 5 năm 2016): <https://www.iacs.org.uk/Publications/recommendations/141-160>

- .2 Trong một sự cố, họ có thể được yêu cầu cung cấp bảo đảm tài chính, có thể bao gồm bảo đảm cho những thiệt hại hoặc tổn thất đối với các cảng trong thời gian lưu trú của một tàu đang cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú.
- .3 Bảo hiểm thân tàu và máy móc ("H & M") bảo hiểm thiệt hại cho thân tàu, máy móc và thiết bị. Bảo hiểm này thường được bảo hiểm bởi hai hoặc nhiều người bảo hiểm và chỉ cần có được thông tin liên hệ chi tiết của công ty bảo hiểm thân tàu chính, người này là được ủy quyền hành động thay mặt cho tất cả những người theo dõi và thường đóng vai trò lãnh đạo trong một tình huống cứu vãn.
- .4 Bảo hiểm hàng hóa chi trả cho những thiệt hại đối với hàng hóa trên tàu, bao gồm cả những đóng góp của hàng hóa vào tổn thất chung.

2.5.5. Cảng, bến cảng và công

- .1 Tùy thuộc vào hoàn cảnh và sau khi đánh giá rủi ro, cảng hoặc bến cảng hoặc bến cảng cụ thể có thể được xác định là nơi ẩn náu tiềm năng.
- .2 Nếu một cảng hoặc bến cảng được xác định là nơi tránh trú tiềm năng cho một tàu đang cần hỗ trợ, thì các vấn đề sau, ngoài những vấn đề khác, sẽ cần được xem xét:
 1. sự sẵn có của bến thích hợp, bến tiếp nhận khẩn cấp được chỉ định, hoặc cách khác, để tiếp nhận tàu;
 2. rủi ro đối với an toàn và/hoặc sức khỏe con người, đặc biệt nếu cảng hoặc bến cảng ở gần khu dân cư; và
 3. cân nhắc kỹ thuật đối với hoạt động của cảng (ví dụ: đánh giá rủi ro tiềm ẩn do gián đoạn kéo dài, tàu chặn hoặc hạn chế tiếp cận qua các luồng hàng hải, hư hỏng cơ sở hạ tầng).

2.5.6. Công ty/nhà điều hành nên:

- .1 cung cấp đầu mối liên hệ cho bất kỳ thông tin nào theo yêu cầu của CA/MAS nếu tàu trưởng không thể làm như vậy (vì bất kỳ lý do gì) hoặc để giảm yêu cầu cung cấp thông tin cho tàu trưởng, cho phép tàu trưởng quản lý tình huống trên tàu;
- .2 hỗ trợ CA/MAS nếu được yêu cầu trong và sau tình huống; và

.3 phối hợp cung cấp thông tin ERS giữa CA và nhà cung cấp ERS.

Phụ lục Phần 2

MẪU A - ĐƠN YÊU CẦU NƠI TRÁNH TRÚ CHÍNH THỨC

Lưu ý: Đối với các yêu cầu về Nơi tránh trú sau hành động SAR, có khả năng phần lớn thông tin về tàu/hàng hóa/hầm ngầm đã được MRCC hoặc MAS nắm giữ.

	Đơn yêu cầu nơi tránh trú
Ngày	
Từ	Tàu trưởng: MV/..... Salvage PLC
Tới	Các cơ quan hữu quan (hoặc thông qua MAS/MRCC)
	Gửi tới: các cơ quan hữu quan
Phần 1	Đánh giá tình hình (tham khảo đoạn 2.1.5.1) Khi cần thiết, tàu trưởng nên với sự hỗ trợ của công ty và/hoặc người cứu hộ, xác định lý do tàu của mình cần hỗ trợ.
Phần 2	Xác định các mối nguy hiểm và đánh giá các rủi ro liên quan (tham khảo đoạn 2.1.5.2 và 2.1.5.3) Sau khi thực hiện đánh giá bởi tàu trưởng trên, nếu cần thiết với sự hỗ trợ của công ty và/hoặc người cứu hộ, nên ước tính hậu quả của thương vong có thể xảy ra, trong các tình huống giả định sau đây, có tính đến cả các yếu tố đánh giá thiệt hại mà họ sở hữu cũng như hàng hóa và nhiên liệu trên tàu: - nếu tàu vẫn ở nguyên vị trí; - nếu tàu tiếp tục hành trình; - nếu tàu đến nơi tránh trú; hoặc - nếu tàu được đưa ra khơi.
Phần 3	Xác định các hành động cần thiết (tham khảo đoạn 2.1.5.4) Tàu trưởng và/hoặc người cứu hộ cần xác định sự hỗ trợ mà họ yêu cầu từ quốc gia ven biển để khắc phục tình huống nguy hiểm cố hữu. (phụ lục 2 đến mục 3, đoạn 3 đề cập).
Phần 4	Tài liệu hỗ trợ
Phần 5	Bất kỳ Quốc gia/cảng ven biển nào khác được liên hệ cho đến nay
Phần 6	Thông tin từ MAS/cảng đã liên hệ (Ở cuối quy trình đánh giá) CA bên nhận nên thông báo bên yêu cầu về hành động của mình

PHẦN 3 - HÀNH ĐỘNG DỰ KIẾN CỦA CÁC QUỐC GIA VEN BIỂN

Khi một tàu đang cần hỗ trợ tìm kiếm một nơi tránh trú, thì phải đưa ra quyết định liên quan đến chỗ ở của tàu đó tại một nơi tránh trú. Do đó, mỗi quốc gia ven biển nên xem xét khả năng của mình trong việc cung cấp một nơi tránh trú.

Điều này đặc biệt quan trọng trong trường hợp xảy ra sự cố có thể dẫn đến nguy cơ về môi trường hoặc hàng hải hoặc mất tàu.

3.1. Cơ Quan có thẩm quyền

3.1.1. Khi một tàu cần hỗ trợ và tìm kiếm một nơi tránh trú, nó là cần thiết để có thể kêu gọi một cơ quan có thẩm quyền ở quốc gia ven biển đó, tùy thuộc vào cơ cấu nội bộ của quốc gia đó, với chuyên môn cần thiết và quyền lực để thực hiện độc lập. quyết định liên quan đến chỗ ở của một tàu trong một nơi ẩn náu.

3.1.2. Do đó, các Quốc gia ven biển nên chỉ định một CA. CA cần có chuyên môn cần thiết và thẩm quyền đưa ra các quyết định độc lập theo sáng kiến của riêng họ liên quan đến chỗ ở của các tàu cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú. Đó là mong muốn rằng CA là vĩnh viễn trong tự nhiên.

3.1.3. Các quốc gia ven biển nên thiết lập và duy trì một MAS và/hoặc, khi thích hợp, thực hiện các thỏa thuận cần thiết cho một dịch vụ chung với các quốc gia láng giềng.

3.1.4. Các quốc gia ven biển nên công khai tên và chi tiết liên hệ của các cơ quan có thẩm quyền cũng như MAS và MRCC trong mô-đun Điểm liên lạc và mô-đun Kế hoạch SAR Toàn cầu của GISIS.

3.2. Phương án tiếp nhận (các) tàu cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú

3.2.1. Theo luật quốc tế, quốc gia ven biển có quyền yêu cầu tàu trưởng hoặc công ty của tàu thực hiện hành động thích hợp trong thời hạn quy định nhằm giảm thiểu rủi ro hoặc nguy hiểm. Trong trường hợp thất bại hoặc khẩn cấp, quốc gia ven biển có thể thực hiện thẩm quyền của mình trong việc thực hiện hành động đáp trả phù hợp với mối đe dọa.

3.2.2. Do đó, điều quan trọng là các Quốc gia ven biển phải thiết lập các kế hoạch với các thủ tục rõ ràng để giải quyết các vấn đề này, ngay cả khi không có thiệt hại và/hoặc ô nhiễm nào đã xảy ra.

3.2.3. Các quốc gia ven biển nên thiết lập các kế hoạch và thủ tục phù hợp với Hướng dẫn về chỗ ở của (các) tàu nhằm đối phó với rủi ro do các tàu cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú trong vùng biển thuộc quyền tài phán của họ. CA nên tham gia vào việc soạn thảo và thực hiện các kế hoạch đó.

3.2.4. Các kế hoạch nên mô tả chính xác chuỗi ra quyết định liên quan đến cảnh báo và xử lý tình huống đang được đề cập. Các cơ quan có liên quan và vai trò/thẩm quyền cụ thể của họ cần được mô tả rõ ràng, cũng như các phương tiện liên lạc giữa các bên liên quan. Các thủ tục áp dụng phải đảm bảo rằng một quyết định phù hợp có thể được đưa ra nhanh chóng trên cơ sở chuyên môn hàng hải cụ thể và thông tin tốt nhất có thể cho CA.

3.2.5. Khi lập kế hoạch, các quốc gia ven biển nên thu thập thông tin về những nơi tiềm năng có thể tránh trú để CA xác định rõ ràng và nhanh chóng nơi thích hợp nhất để tiếp nhận tàu đang cần hỗ trợ tìm kiếm nơi tránh trú. Nó có thể là một khu vực có mái che, một bến cảng hoặc bất kỳ nơi nào phù hợp khác; nó có thể là bất kỳ nơi thích hợp nào, tùy thuộc vào tình hình, dọc theo toàn bộ bờ biển của một Quốc gia.

3.2.6. Thông tin về các địa điểm tiềm năng nên bao gồm mô tả về các đặc điểm nhất định của các địa điểm cũng như bất kỳ thiết bị và hệ thống lắp đặt nào có sẵn để tiếp nhận một tàu đang cần hỗ trợ.

3.2.7. Quốc gia ven biển cũng nên bao gồm các thủ tục hoặc thỏa thuận để điều phối và ra quyết định quốc tế/khu vực, phù hợp với Hướng dẫn xử lý các yêu cầu hỗ trợ và cho phép, khi thích hợp, sử dụng một nơi tránh trú phù hợp. Do đó, chúng có thể bao gồm thông tin sẵn có về kế hoạch cho các Quốc gia láng giềng khác và tất cả các bên tham gia vào hoạt động ứng phó.

3.2.8. Phụ lục 1 của phần 3 có một danh sách không loại trừ những kế hoạch như vậy có thể bao gồm.

3.3. Đánh giá nơi tránh trú

CA, và khi cần thiết, tham khảo ý kiến của các nhà chức trách cảng và, nếu thích hợp, các nhà khai thác cảng, đối với mỗi nơi yêu cầu tránh trú, nên phân tích khách quan về những thuận lợi và bất lợi của việc cho phép tàu cần hỗ trợ tiếp tục đến một nơi tránh trú thuộc quyền tài phán của họ hoặc qua vùng biển mà họ chịu trách nhiệm, có tính đến các yếu tố phân tích rủi ro được liệt kê trong phụ lục 2 của phần 3.

3.4. Đánh giá theo sự kiện cụ thể

Chuyên gia phân tích/kiểm tra

3.4.1 Việc phân tích hoặc kiểm tra phải bao gồm việc so sánh giữa những rủi ro liên quan nếu tàu vẫn ở trên biển và những rủi ro mà nó sẽ gây ra cho nơi tránh trú và môi trường của nó. So sánh như vậy nên bao gồm từng điểm sau đây:

- .1 bảo vệ tính mạng con người trên biển;
- .2 sự an toàn của con người tại nơi tránh trú và môi trường đô thị và công nghiệp (nguy cơ cháy hoặc nổ, nguy cơ độc hại, v.v.);
- .3 nguy cơ ô nhiễm (đặc biệt là ở các khu vực nhạy cảm về môi trường);
- .4 nếu nơi tránh trú là cảng, nguy cơ gián đoạn hoạt động của cảng (kênh, bến cảng, thiết bị, thiết bị đầu cuối, cài đặt khác);
- .5 nếu nơi tránh trú là nơi neo đậu, thì cần xem xét khả năng tiếp cận để vận hành thiết bị thấp sáng và tình hình thủy triều phải được theo dõi mọi lúc;
- .6 đánh giá hậu quả nếu yêu cầu về nơi tránh trú bị từ chối, bao gồm ảnh hưởng có thể xảy ra đối với các Quốc gia láng giềng; và
- .7 cần quan tâm thích đáng, khi lập bản phân tích, đến việc bảo quản thân tàu, máy móc và hàng hóa của tàu cần hỗ trợ, cũng như các rủi ro có thể xảy ra đối với hàng hải.

Các yếu tố phân tích

3.4.2 Phân tích sự kiện cụ thể nên bao gồm các yếu tố phân tích sau:

- .1 khả năng đi biển của tàu liên quan, đặc biệt là độ nổi, độ ổn định, sự sẵn có của các phương tiện đẩy và phát điện, và khả năng neo đậu;
- .2 tính chất và tình trạng của hàng hóa, kho hàng, hầm chứa, đặc biệt là hàng hóa nguy hiểm;
- .3 khoảng cách và thời gian vận chuyển ước tính đến nơi tránh trú;
- .4 liệu tàu trưởng (hoặc đại diện của tàu trưởng, ví dụ như tàu phó) vẫn còn ở trên tàu hay không;
- .5 số lượng tàu viên khác và/hoặc những người cứu hộ và những người khác trên tàu và đánh giá về các yếu tố con người, bao gồm cả sự mệt mỏi;
- .6 cơ quan pháp lý của quốc gia liên quan yêu cầu hành động của tàu cần hỗ trợ;
- .7 thỏa thuận của tàu trưởng và công ty của tàu về các đề nghị của quốc gia ven biển/người cứu hộ để tiến hành hoặc được đưa đến một nơi ẩn náu;

- .8 quy định về bảo đảm tài chính, nếu được yêu cầu;
- .9 hợp đồng cứu hộ thương mại đã được tàu trưởng hoặc công ty của tàu ký kết;
- .10 thông tin về ý định của tàu trưởng và/hoặc người cứu hộ;
- .11 chỉ định đại diện của công ty tại quốc gia ven biển có liên quan;
- .12 các yếu tố phân tích rủi ro được xác định trong mẫu yêu cầu nơi tránh trú chính thức (phụ lục của phần 2); và
- .13 bất kỳ biện pháp nào đã được thực hiện.

Giám định chuyên môn

3.4.3. Khi thấy an toàn để giám định và khi thời gian cho phép, một nhóm đánh giá được CA chỉ định nên lên tàu yêu cầu một nơi tránh trú, với mục đích thu thập dữ liệu đánh giá để hỗ trợ quá trình ra quyết định (xem các yếu tố phân tích rủi ro).

3.4.4. Cần thành lập một nhóm bao gồm những người có chuyên môn phù hợp với tình huống. Khi một hoặc nhiều Quốc gia ven biển có thể liên quan đến vụ việc và khi các bên khác có thể có liên quan, thì việc thành lập một nhóm thanh tra đa quốc gia hoặc "khu vực" nên được xem xét. CA Quốc gia ven biển nhận được yêu cầu về nơi ẩn náu sẽ giữ trách nhiệm lựa chọn các thành viên nhóm thích hợp và đề nghị sự tham gia của các Quốc gia/cơ quan có thẩm quyền khác. Cần thực hiện cẩn trọng để đảm bảo rằng việc thành lập đoàn đa quốc gia/khu vực không làm chậm trễ việc triển khai đoàn thanh tra.

3.5. Quy trình ra quyết định cấp nơi tránh trú

3.5.1. CA nên quyết định về việc chấp nhận tàu vào nơi tránh trú sau khi đánh giá trước tình hình được thực hiện trên cơ sở các kế hoạch đề cập trong 3.2 và bất kỳ đánh giá chuyên môn nào theo đoạn 3.3 và 3.4. CA nên cấp nơi tránh trú cho tàu nếu họ coi nơi tránh trú đó là cách hành động tốt nhất nhằm mục đích bảo vệ tính mạng con người, môi trường hoặc tàu hoặc hàng hóa của tàu. Khi được yêu cầu cho phép tiếp cận nơi ẩn náu, CA không có nghĩa vụ phải cấp quyền đó, nhưng trước khi đưa ra bất kỳ quyết định nào, các đánh giá rủi ro cần thiết và/hoặc đánh giá của chuyên gia trên tàu phải luôn được hoàn thành, trừ khi được coi là không an toàn. CA nên cân nhắc tất cả các yếu tố và rủi ro một cách cân bằng và cung cấp nơi tránh trú bất cứ khi nào có thể một cách hợp lý.

3.5.2. CA có thể xác minh xem tàu có được bảo hiểm hoặc một số hình thức bảo đảm tài chính hiệu quả khác cho phép bồi thường thích hợp cho các chi phí và thiệt hại liên quan đến chỗ ở của tàu tại một nơi tránh trú hay không. Không

nên trì hoãn hoạt động ứng phó với sự cố trong khi tiến hành xác minh phạm vi bảo hiểm. Bản thân việc không có bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính không phải là lý do để từ chối đánh giá yêu cầu về nơi tránh trú vì có thể có rủi ro đối với môi trường biển và quyết định việc chấp nhận tàu vào nơi tránh trú.

3.5.3. Quyết định của CA với tư cách là đại diện của một Quốc gia cấp nơi ẩn náu trên lãnh thổ của họ phải được thông báo ngay lập tức tới tất cả các bên liên quan và phải bao gồm mọi yêu cầu thực tế được đặt ra làm điều kiện nhập cảnh.

3.5.4. Mặc dù mỗi Quốc gia nên duy trì sự độc lập trong việc đưa ra quyết định của mình, nhưng nếu CA không thể chấp nhận yêu cầu về nơi tránh trú, thì CA đó phải ngay lập tức thông báo cho tàu trưởng/người khai thác thông tin về cơ sở đưa ra quyết định của mình và bao gồm mọi đánh giá liên quan đến:

- .1 những người đảm bảo an toàn trên tàu và rủi ro đối với an toàn công cộng trên bờ;
- .2 nhạy cảm về môi trường;
- .3 thiếu các nguồn lực phù hợp tại nơi tránh trú mong muốn và lo ngại về sự ổn định của cấu trúc và khả năng tàu thực hiện quá cảnh an toàn thành công đến nơi tránh trú đó;
- .4 điều kiện thời tiết phổ biến và dự báo, tức là thiếu khu vực có mái che cho các công trình được đề xuất;
- .5 giới hạn và ràng buộc vật lý bao gồm phép đo độ sâu, đặc điểm hàng hải;
- .6 leo thang những hậu quả có thể thấy trước, tức là ô nhiễm, cháy nổ, độc hại và nguy cơ nổ; và
- .7 bất kỳ lý do áp dụng nào khác.

3.5.5 Trong các trường hợp có thỏa thuận khu vực, thông tin tương tự nên được truyền đạt cho các bên liên quan khác. Các bản sao của (các) báo cáo đánh giá rủi ro và/hoặc kiểm tra cũng phải được cung cấp, nếu phù hợp, thông qua các thỏa thuận khu vực đó.

3.5.6 Hành động của quốc gia ven biển, thông qua CA, không ngăn cản công ty hoặc đại diện của công ty được kêu gọi thực hiện các bước, trong khuôn khổ luật pháp quốc tế, cần thiết để ngăn chặn, giảm nhẹ hoặc loại bỏ một sự cố nghiêm trọng và sắp xảy ra. rủi ro đối với bờ biển hoặc các lợi ích liên quan của mình, sự an toàn của các tàu khác, thủy thủ đoàn và hành khách của họ hoặc của những người trên bờ hoặc để bảo vệ môi trường biển. CA đó có thể, ngoài những điều khác:

- .1 hạn chế chuyển động của tàu hoặc hướng tàu đi theo một lộ trình cụ thể. Yêu cầu này không ảnh hưởng đến trách nhiệm của tàu trưởng đối với việc xếp dỡ an toàn tàu của mình;
- .2 thông báo chính thức cho tàu trưởng của tàu để chấm dứt mối đe dọa đối với môi trường hoặc an toàn hàng hải; và
- .3 hướng dẫn tàu trưởng đưa vào nơi tránh trú trong trường hợp nguy hiểm sắp xảy ra hoặc khiến tàu được lái hoặc kéo.

Trong trường hợp tàu được lai dắt theo thỏa thuận lai dắt hoặc cứu hộ, các biện pháp do CA của một Quốc gia thực hiện theo các khoản 3.5.6.1 và 3.5.6.3 cũng có thể được áp dụng cho các công ty hỗ trợ, trục vớt và lai dắt có liên quan.

Phụ lục 1 cho phần 3

KẾ HOẠCH CHO NƠI TRÁNH TRÚ

Các kế hoạch được đề cập trong đoạn 3.2 phải được chuẩn bị sau khi tham khảo ý kiến của các bên liên quan, nếu cần, và bao gồm ít nhất các mục sau.

1. Danh tính của cơ quan hoặc các cơ quan chịu trách nhiệm tiếp nhận và xử lý cảnh báo.
2. Căn cước của CA để đánh giá tình hình và ra quyết định chấp nhận hoặc từ chối tàu đang cần hỗ trợ tìm nơi tránh trú.
3. Thông tin về đường bờ biển của Quốc gia và tất cả các yếu tố tạo điều kiện cho việc đánh giá trước và đưa ra quyết định nhanh chóng về nơi tránh trú cho tàu, bao gồm mô tả về các yếu tố môi trường, kinh tế và xã hội và điều kiện tự nhiên.
4. Thủ tục giám định chấp nhận hoặc từ chối tàu biển cần hỗ trợ vào nơi tránh trú.
5. Các tài nguyên và thiết bị phù hợp để hỗ trợ, cứu hộ và chống ô nhiễm.
6. Thủ tục phối hợp quốc tế và ra quyết định, có tính đến các đặc điểm khu vực đặc trưng (xem phần 4).
7. Các thủ tục bảo đảm tài chính và trách nhiệm pháp lý được áp dụng cho các tàu tránh trú tại một nơi tránh trú.

Phụ lục 2 cho Phần 3

YẾU TỐ PHÂN TÍCH RỦI RO

Khi tiến hành phân tích rủi ro như được mô tả trong đoạn 2.1.5 và 3.3, cần xem xét những điều sau:

.1 Các yếu tố môi trường và xã hội, chẳng hạn như:

- An toàn của những người trên tàu

- Rủi ro đối với an toàn công cộng

Khoảng cách gần nhất đến các khu vực đông dân cư là gì?

- Ô nhiễm do tàu biển

- Khu vực môi trường được chỉ định

Nơi tránh trú và các phương pháp tiếp cận có nằm ở những khu vực nhạy cảm như khu vực có giá trị sinh thái cao có thể bị ảnh hưởng bởi ô nhiễm không?

Có lựa chọn tốt hơn về nơi ẩn náu gần đó trên cơ sở môi trường không?

- Các loài và sinh cảnh nhạy cảm

- Thủy sản

Có bất kỳ hoạt động đánh bắt hoặc đánh bắt hải sản ngoài khơi nào trong khu vực quá cảnh hoặc trong các lối tiếp cận nơi tránh trú hoặc vùng lân cận có thể gây nguy hiểm cho tàu đang đến cần hỗ trợ không?

- Cơ sở kinh tế/công nghiệp

Khoảng cách đến các khu công nghiệp gần nhất là gì?

- Tài nguyên tiện ích và khu du lịch

- Phương tiện có sẵn

Có tàu, máy bay chuyên dụng nào và các phương tiện cần thiết khác để thực hiện các hoạt động cần thiết hoặc để cung cấp hỗ trợ cần thiết không?

Có phương tiện vận chuyển, chẳng hạn như máy bơm, ống mềm, sà lan, phao không?

Có cơ sở tiếp nhận hàng hóa độc hại và nguy hiểm không?

Có cơ sở sửa chữa, chẳng hạn như bến tàu, nhà xưởng, cần cầu?

.2 Điều kiện tự nhiên, chẳng hạn như:

- Gió thịnh hành trong khu vực

Nơi tránh trú có được bảo vệ an toàn trước gió lớn và biển động không?

- Thủy triều và dòng thủy triều

- Điều kiện thời tiết và biển

Số liệu thống kê khí tượng địa phương và số ngày không thể hoạt động hoặc không thể tiếp cận nơi tránh trú?

- Đo độ sâu

Độ sâu nước tối thiểu và tối đa tại nơi tránh trú và cách tiếp cận? Mớn nước tối đa của tàu cho phép?

Thông tin về tình trạng của đáy, tức là cứng, mềm, cát, liên quan đến khả năng đưa một tàu gặp sự cố vào nơi tránh trú hoặc cách tiếp cận của nó?

- Hiệu ứng theo mùa bao gồm băng

- Đặc điểm hàng hải

Trong trường hợp nơi tránh trú không có mái che, các hoạt động cứu hộ và thả sáng có thể được tiến hành một cách an toàn không?

Có đủ không gian để điều động tàu, ngay cả khi không có lực đẩy?

Các hạn chế về kích thước của tàu, chẳng hạn như chiều dài, chiều rộng và mớn nước là gì?

Rủi ro mắc cạn tàu, có thể cản trở các luồng, cách tiếp cận hoặc chuyển hướng tàu?

Mô tả các phương tiện neo đậu tàu, nơi tránh trú?

- Điều kiện khai thác, đặc biệt trong trường hợp cảng

Có bắt buộc phải có hoa tiêu không và có sẵn hoa tiêu không?

Có tàu kéo không? Nêu số lượng của họ và kéo bollard.

Có bất kỳ hạn chế nào không? Nếu vậy, liệu tàu có được phép vào nơi tránh trú hay không, ví dụ: thoát khí độc, nguy cơ cháy nổ.

Có cần bảo lãnh ngân hàng hoặc bảo đảm tài chính khác không và nếu có, quốc gia ven biển có chấp nhận trước khi cho phép vào nơi tránh trú không?

.3 Lập kế hoạch dự phòng, chẳng hạn như:

- MAS có thẩm quyền
- Vai trò và trách nhiệm của Cơ quan quản lý và lực lượng ứng cứu
Khả năng chữa cháy
- Đáp ứng nhu cầu và tính sẵn có của thiết bị
- Kỹ thuật trả lời

Có khả năng chứa bất kỳ ô nhiễm nào trong một khu vực nhỏ gọn không?

- Hợp tác và điều phối quốc tế/khu vực (tham khảo mục 4)
- Phương tiện sơ tán

.4 Hậu quả có thể thấy trước của các kịch bản khác nhau được dự kiến liên quan đến sự an toàn của con người và rủi ro ô nhiễm, cháy, độc và nổ.

PHẦN 4 - HỢP TÁC VÀ ĐIỀU PHỐI QUỐC TẾ/KHU VỰC CHO NHỮNG NƠI TRÁNH TRÚ

4.1. Nhiều khi, các tình huống dẫn đến yêu cầu về nơi ẩn náu chỉ liên quan đến một Quốc gia và sẽ được xử lý bởi cùng một Quốc gia, theo thẩm quyền của quốc gia đó. Tuy nhiên, có thể có những trường hợp mà một tình huống thuần túy quốc gia có thể chuyển thành một tình huống liên quan đến các Quốc gia Thành viên láng giềng hoặc các Quốc gia Thành viên lân cận nơi xảy ra vụ việc. Để bổ sung cho các kế hoạch về nơi tránh trú quốc gia (xem phần 3.2.7 và phụ lục 1 của phần 3, điểm .6), các quy trình điều phối quốc tế/khu vực và ra quyết định nên được đưa vào và áp dụng cho các tình huống có khả năng xảy ra nhiều hơn một quốc gia có thể tham gia.

4.2. Quyền của quốc gia ven biển hành động để bảo vệ bờ biển của mình khỏi ô nhiễm biển đã được quy định rõ ràng trong luật pháp quốc tế¹⁰. UNCLOS thiết lập các nghĩa vụ¹¹ đối với các quốc gia ven biển nhằm ngăn chặn, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển do - trong số các yếu tố khác - vận tải biển gây ra. cũng như không chuyển các hiểm họa môi trường sang các vùng biển khác. Ngoài ra, có các điều khoản¹² về quy tắc phối hợp giữa các Quốc gia láng giềng giải quyết các sự cố ô nhiễm, bao gồm nghĩa vụ thông báo cho nhau và lập kế hoạch dự phòng chung để ứng phó với các mối đe dọa hoặc sự cố ô nhiễm đối với môi trường biển. Một tàu đang cần hỗ trợ tìm kiếm một nơi tránh trú cũng có thể cấu thành một mối đe dọa dẫn đến hoặc gây ra ô nhiễm.

4.3. Quyền của tàu nước ngoài đi vào cảng hoặc nội thủy của một quốc gia khác trong trường hợp bất khả kháng hoặc gặp nạn không được quy định trong UNCLOS, mặc dù điều này cấu thành một thông lệ được quốc tế chấp nhận, ít nhất là để bảo toàn tính mạng con người hoặc để bảo vệ. của môi trường. Tuy nhiên, điều này không ngăn cản việc thông qua các quy tắc hoặc hướng dẫn bổ sung cho các điều khoản của UNCLOS.

4.4. Do đó, khi thích hợp, các quốc gia có chung khu vực hoặc biển/các quốc gia láng giềng nên hợp tác nhằm tham khảo ý kiến của nhau về các hành động

¹⁰ Các điều khoản liên quan bao gồm: UNCLOS, điều 194, 195, 198, 199, 211, 221, 225; Công ước cứu hộ, điều 9; và Công ước tạo thuận lợi, điều V(2).

¹¹ Điều 194 và 195 của UNCLOS PHẦN XII quy định nghĩa vụ của các quốc gia ven biển trong việc ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển do vận chuyển - trong số các yếu tố khác - gây ra, cũng như không chuyển các nguy cơ môi trường sang các vùng biển khác.

¹² Điều 198 và 199 của UNCLOS PHẦN XII, mục 2 - HỢP TÁC TOÀN CẦU VÀ KHU VỰC đặt ra các quy tắc phối hợp cho các Quốc gia láng giềng đối phó với các sự cố ô nhiễm, bao gồm nghĩa vụ thông báo cho nhau và lập kế hoạch dự phòng chung.

cần thiết cần thực hiện và tập hợp năng lực của họ để cùng hành động. Thiết lập các thỏa thuận hợp tác khu vực để đạt được mục tiêu này có thể dẫn đến phản ứng nhanh hơn.

4.5. Phụ lục của phần 4 cung cấp một phác thảo về những gì mà sự hợp tác và điều phối quốc tế/khu vực có thể bao gồm.

4.6. Trong mọi trường hợp, bất kỳ Quốc gia nào mà CA đã được thông báo, theo Hướng dẫn hoặc theo bất kỳ cách nào khác, về các sự kiện liên quan hoặc làm tăng rủi ro đối với tính mạng con người hoặc ô nhiễm biển ở các khu vực vận chuyển hoặc vùng ven biển của Quốc gia khác, nên thực hiện các biện pháp thích hợp để thông báo càng sớm càng tốt cho các quốc gia đó trước khi họ trở thành nơi tránh trú.

Phụ lục cho Phần 4

HỢP TÁC VÀ ĐIỀU PHỐI QUỐC TẾ/KHU VỰC CHO NHỮNG NƠI TRÁNH TRÚ

Để sử dụng trong trường hợp có các quốc gia ven biển chia sẻ một khu vực hoặc vùng biển chung và muốn cùng nhau giải quyết các tình huống về nơi ẩn náu. Hướng dẫn dưới đây được đưa ra để các Quốc gia ven biển xem xét có thể cùng nhau giải quyết yêu cầu về một nơi tránh trú.

Khi có một thỏa thuận khu vực, nguyên tắc là mỗi Quốc gia liên quan bắt đầu kiểm tra khả năng cung cấp nơi ẩn náu của họ và vì lợi ích của việc giải quyết tình huống, có sự liên hệ trực tiếp giữa các CA liên quan để quyết định ai là người vị trí tốt nhất để đảm nhận vai trò điều phối. Các thỏa thuận khu vực có thể bao gồm các chi tiết cụ thể bổ sung liên quan đến việc cấp nơi ẩn náu, chẳng hạn như:

1. Quyết định cơ quan có thẩm quyền của quốc gia ven biển nào sẽ đứng đầu

Nếu một nơi tránh trú được yêu cầu khi không có hoạt động SAR nào diễn ra, thì yếu tố quyết định phải là dịch vụ hỗ trợ hàng hải (MAS) được tuyên bố bởi Quốc gia có khu vực tài phán mà tàu đang ở. Nếu không có MAS được khai báo, trong trường hợp đầu tiên, Quốc gia có quyền tài phán đối với vùng biển mà tàu đang ở (ví dụ: thông qua vùng đặc quyền kinh tế đã được tuyên bố) nên điều phối nơi yêu cầu tránh trú trừ khi và cho đến khi đạt được thỏa thuận chuyển giao sự phối hợp cho quốc gia ven biển khác.

Đối với các yêu cầu về nơi tránh trú phát sinh từ một sự cố bắt đầu bên ngoài quyền tài phán của bất kỳ Quốc gia ven biển nào, khu vực tìm kiếm và cứu nạn (SRR) có thể là tiêu chí quyết định để xác định ai sẽ đảm nhận vai trò điều phối trong trường hợp đầu tiên. Quốc gia có tàu SRR nằm ở đó sẽ được coi là chịu trách nhiệm điều phối sự kiện trong trường hợp đầu tiên¹³, mặc dù có thể không có thành phần SAR cho hoạt động.

Quốc gia ven biển có tàu ở SRR tại thời điểm yêu cầu nơi tránh trú nên duy trì sự phối hợp trong việc đáp ứng yêu cầu đó trừ khi và cho đến khi đạt được thỏa thuận chuyển giao sự phối hợp cho một Quốc gia ven biển khác trong khu vực, quốc gia này có thể ban cho một nơi tránh trú.

¹³ Sự phối hợp của SAR và nhu cầu xem xét cấp nơi ẩn náu có thể cùng tồn tại, nhưng không được nhầm lẫn giữa hai thể chế

Các quốc gia ven biển có liên quan vì lý do địa lý, hoặc vì họ là nơi có một số lợi ích của tàu, hỗ trợ hành động bằng cách hợp tác với Quốc gia điều phối để: thu thập thông tin; chia sẻ kiến thức chuyên môn; cung cấp tài sản hậu cần; tham gia đánh giá rủi ro; và tìm kiếm những nơi ẩn náu tiềm năng trong lãnh thổ của họ.

2. Cơ quan điều phối và các quốc gia ven biển lân cận

Khi đã quyết định rằng đưa tàu đến một nơi tránh trú là cách hành động thích hợp nhất, Quốc gia ven biển điều phối nên làm việc với các Quốc gia láng giềng để xác định nơi tránh trú gần nhất, thích hợp nhất, có thể ở một Quốc gia khác.

Tại mọi thời điểm, trọng tâm chính vẫn là bảo vệ tính mạng con người, môi trường, tàu và hàng hóa và giảm thiểu rủi ro đối với hàng hải

3. Phối hợp và hỗ trợ các quốc gia ven biển

Cơ quan (hoặc các cơ quan) có thẩm quyền như đã đề cập ở điểm 2 trên đây đảm nhận việc điều phối sẽ được gọi là Quốc gia ven biển điều phối (CCS). Các Quốc gia khác ủng hộ CCS sẽ được gọi là các Quốc gia ven biển (SCS) hỗ trợ cho mục đích của Hướng dẫn.

CCS sẽ chịu trách nhiệm:

- .1 đảm bảo rằng CA chịu trách nhiệm điều phối tổng thể sự cố;
- .2 bắt đầu thủ tục nơi tránh trú quốc gia của họ, để xác định một địa điểm tiềm năng trên lãnh thổ của họ;
- .3 là đầu mối liên hệ chính để liên lạc với đại diện của các bên liên quan, bao gồm Quốc gia tàu mang cờ, tàu trưởng và/hoặc người điều hành, tàu trưởng, câu lạc bộ P & I, người cứu hộ, tổ chức đăng kiểm và nếu cần, người điều hành cảng nơi tránh trú và, nếu áp dụng, nhà điều hành thiết bị đầu cuối;
- .4 khi cần thiết, phối hợp đáp ứng yêu cầu về nơi tránh trú với SCS tiềm năng, để nhận được sự hỗ trợ của họ;
- .5 phát hành SITREP và cảnh báo SCS về các hành động được thực hiện cho đến nay và các kế hoạch được đề xuất;
- .6 xác định xem có nên thành lập một nhóm hợp tác quốc gia ven biển và một ban thư ký cho vụ việc hay không;
- .7 tổ chức các nhóm đánh giá: sắp xếp phương tiện đi lại, thành lập các nhóm, phối hợp với các Quốc gia khác có liên quan;

- .8 tiến hành phân tích kỹ lưỡng các yếu tố được liệt kê trong Hướng dẫn để quyết định có cho phép tàu đang cần hỗ trợ đến nơi tránh trú trong phạm vi quyền hạn của họ hay không (xem điểm ở trên);
- .9 thông báo kết quả phân tích đó, sau khi hoàn thành, cho các cơ quan có thẩm quyền khác có liên quan và cho tàu trưởng/người cứu hộ và công ty; và
- .10 đảm bảo rằng những cơ quan có thẩm quyền có thể chịu trách nhiệm về tàu khi đã vào nơi tránh trú là:
 1. được thông báo càng sớm càng tốt về khả năng đó; và
 2. tham gia vào quá trình đánh giá rủi ro và được cung cấp tất cả các thông tin liên quan.

Sau khi đánh giá tất cả các yếu tố (như trong phần 3, đoạn 3.3 đến 3.5), đảm bảo rằng các tàu được phép vào nơi tránh trú nếu họ coi nơi tránh trú đó là cách hành động tốt nhất nhằm mục đích bảo vệ tính mạng con người, môi trường hoặc tàu hoặc hàng hóa của nó; hoặc khi thích hợp, khởi xướng một cuộc đối thoại để chính thức hóa việc chuyển giao sự phối hợp cho một Quốc gia khác.

CCS đang xem xét yêu cầu về nơi tránh trú chính thức không được tiếp xúc trực tiếp với các cơ quan có thẩm quyền tại cảng hoặc cơ quan có thẩm quyền trên bờ ở một Quốc gia khác. Mặc dù Hướng dẫn không có tình trạng bắt buộc, nhưng các yêu cầu báo cáo phải tương tự như trong SOLAS và MARPOL và điều quan trọng là tất cả các trao đổi thông tin phải thông qua các cơ quan hàng hải có thẩm quyền ở Quốc gia liên quan. Cách tiếp cận này được hỗ trợ bởi các ĐỀ XUẤT được đưa ra theo đoạn 1(d) của nghị quyết A.950(23).

4. Trách nhiệm của các quốc gia ven biển hỗ trợ

Các Quốc gia hỗ trợ CCS trong việc xử lý các thủ tục yêu cầu nơi tránh trú bao gồm:

- .1 những người gần nhất ở khu vực lân cận tàu cần hỗ trợ; và
- .2 Quốc gia treo cờ.

Mỗi SCS nên:

- .1 đảm bảo rằng mọi thông tin liên quan đến sự cố liên quan đều được chuyển đến CCS ngay lập tức;
- .2 sẵn sàng xem xét bất kỳ yêu cầu hỗ trợ nào từ CCS (hậu cần, chuyên môn hoặc đánh giá);

- .3 sẵn sàng xem xét yêu cầu về nơi ẩn náu trong phạm vi quyền hạn của họ bởi CCS; và
- .4 sẵn sàng lập kế hoạch song song và chủ động đánh giá bất kỳ phương án thay thế khả thi nào nếu CCS không thể cấp nơi tránh trú.

Đặc biệt, các Quốc gia láng giềng, bao gồm cả cảng đến ban đầu của tàu, nên xem xét khả năng cấp một nơi tránh trú trong lãnh thổ của họ - mặc dù sự cố, vào thời điểm đó, đang diễn ra bên ngoài khu vực tài phán của họ.

5. Chuyển giao phối hợp

Trách nhiệm điều phối sự cố có thể được chuyển giao, tùy thuộc vào diễn biến của tình hình trên tàu, hoặc tùy thuộc vào thỏa thuận đạt được giữa các Quốc gia liên quan, tức là Quốc gia có thể cung cấp một nơi tránh trú. Tuy nhiên, vì lý do đảm bảo hoạt động liên tục, CCS ban đầu có thể đảm nhận vai trò điều phối trong toàn bộ quá trình, với sự đồng ý của (các) Quốc gia ven biển khác có liên quan.

Việc chuyển giao sự điều phối cho một Quốc gia ven biển khác được thực hiện bằng một thông báo chính thức, tốt nhất là ở định dạng điện tử, từ Quốc gia tiếp nhận điều phối sang Quốc gia ban đầu phụ trách sự kiện.

Một thông báo chính thức như vậy nên bao gồm, nếu thích hợp, các chi tiết về:

- danh tính của tàu bị nạn;
- lý do tránh trú;
- Điều phối chuyển giao quốc gia ven biển;
- Quốc gia ven biển chấp nhận điều phối;
- ngày và giờ;
- vị trí điều phối chuyển giao;
- nơi tránh trú (nếu biết);
- (các) quốc gia ven biển khác;
- hoàn thành chuyển giao - quốc gia ven biển chấp nhận điều phối; và
- lý do không cấp nơi tránh trú.

6. Ra quyết định và kết quả

Việc ra quyết định và kết quả nên được thực hiện và truyền đạt như được mô tả trong phần 3, đoạn 3.5.

7. Ra yêu cầu sau đó cho một CS khác để cấp một nơi tránh trú

Khi đánh giá rủi ro được thực hiện sau một sự cố kết luận rằng một nơi tránh trú trên lãnh thổ của một Quốc gia khác là giải pháp duy nhất để bảo vệ sự an toàn

của tàu liên quan, an toàn hàng hải và để bảo vệ hoặc giảm thiểu rủi ro đối với môi trường, thì CCS không thể chấp nhận yêu cầu về một nơi ẩn náu vì lý do khách quan nên chuyển tất cả thông tin liên quan đến các trường hợp mà quyết định của họ dựa trên đó cho Tiểu bang hoặc các Tiểu bang mà yêu cầu tiếp theo được đưa ra. Quốc gia ven biển đó sau đó trở thành CCS (và CCS trước đó trở thành SCS). Việc chuyển tiếp tất cả các thông tin liên quan sẽ tạo điều kiện thuận lợi đáng kể cho việc đánh giá rủi ro và ra quyết định đối với yêu cầu tiếp theo nếu việc chuyển giao chưa được thống nhất và kế hoạch chuyển tiếp được sắp xếp giữa CCS và SCS.

8. Kế hoạch hành trình và giám sát

Khi một nơi trú ẩn thích hợp đã được xác định và đồng ý, CCS sẽ chịu trách nhiệm thống nhất kế hoạch đi lại với bên yêu cầu và sẽ tham gia với các SCS khi cần thiết, nhưng đặc biệt là khi nạn nhân có thể phải đi qua hoặc quá cảnh gần thuộc quyền tài phán của quốc gia ven biển khác.

Để sẵn sàng đối mặt với những khó khăn tiềm tàng trong quá trình quá cảnh đến nơi tránh trú được chỉ định, các Quốc gia ven biển nên xem xét một hoặc nhiều nơi tránh trú dự phòng trên đường đi.

PHẦN 5 - QUẢN LÝ THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG

Trong tình hình ngày nay liên quan đến việc sử dụng phương tiện truyền thông xã hội để truyền bá thông tin, các Quốc gia nên tăng cường năng lực tổ chức của mình (bao gồm cả đào tạo) để quản lý phương tiện truyền thông và yêu cầu thông tin liên quan đến việc quản lý một con tàu cần hỗ trợ tìm kiếm nơi trú ẩn. Sau đây là một số điểm hướng dẫn chính (không đầy đủ):

5.1. Quản lý thông tin và phương tiện truyền thông

Việc cung cấp thông tin và lời khuyên chính xác, rõ ràng, kịp thời và cập nhật cho công chúng và các bên liên quan chính khác là một khía cạnh quan trọng của việc quản lý thành công bất kỳ sự cố vận chuyển nào. Chúng tôi **ĐỀ XUẤT** rằng quản lý phương tiện truyền thông nên được đưa vào kế hoạch dự phòng quốc gia và xây dựng quy trình quản lý phương tiện truyền thông.

5.2. Các nguyên tắc chính:

- .1 Các hoạt động truyền thông không được can thiệp vào việc quản lý sự cố theo bất kỳ cách nào; đặc biệt nó không được cản trở các hoạt động vận hành của các dịch vụ khẩn cấp. Không nên xem xét các đồn đoán của giới truyền thông khi đưa ra quyết định cấp nơi tránh trú.
- .2 Cần thực hiện tất cả các bước để bảo vệ nạn nhân khỏi sự xâm nhập của báo chí.
- .3 Chỉ nên cung cấp thông tin thực tế. Không nên suy đoán về nguyên nhân, diễn biến hay hành động trong tương lai.
- .4 Thông tin và lời khuyên không nên được tiết lộ bởi một tổ chức nếu nó thuộc phạm vi trách nhiệm của một tổ chức khác, trừ khi thông tin (và việc tiết lộ thông tin) đã được tổ chức chịu trách nhiệm đồng ý.

5.3. Các nhóm lợi ích chính:

- .1 Báo chí và truyền thông.
- .2 Công chúng, bao gồm các tổ chức phi chính phủ và xã hội dân sự.
- .3 Các bộ trưởng, Cơ quan quản lý trung ương và địa phương, các tổ chức quốc tế.
- .4 Các ngành công nghiệp vận chuyển và bảo hiểm, cảng, bến cảng, nhà khai thác bến cảng.

5.4. Các hành động chính đối với người quản lý sự cố:

- .1 BIẾT ai chịu trách nhiệm kích hoạt quy trình quản lý phương tiện truyền thông/thành lập nhóm truyền thông cho sự cố (với sự hiểu biết rằng nhóm truyền thông có thể được yêu cầu trong thời gian dài hơn);
- .2 Sắp xếp các cuộc họp giao ban thường xuyên giữa các nhóm phản ứng khác nhau (ví dụ: Kiểm soát trực vớt, MRCC, đội dọn dẹp trên bờ);
- .3 XÁC ĐỊNH (những) người chịu trách nhiệm được chỉ định, người sẽ:
 1. liên lạc giữa CA và báo chí;
 2. đi đầu trong việc cung cấp SITREPS chiến lược; và
 3. liên lạc với các đầu mối liên hệ của các nhóm lợi ích chính khi có những phát triển quan trọng cần báo cáo; và
- .4 Luôn luôn THEO DÕI các nguyên tắc chính.

PHẦN 6 - BÀI HỌC RÚT RA

6.1. Tóm tắt quốc gia và khu vực

Các quốc gia có thể xem xét tổ chức phiên chất vấn sau mỗi sự cố quan trọng:

1. Các cuộc phỏng vấn có thể xem xét bối cảnh sự cố, các yếu tố phản hồi, ví dụ: điều phối, thông tin liên lạc, đánh giá rủi ro, ra quyết định và bất kỳ khía cạnh nào khác được coi là có liên quan. Tùy thuộc vào bản chất của vụ việc, cuộc phỏng vấn có thể dành cho tất cả các cơ quan chức năng và các bên liên quan có liên quan, hoặc các nhóm nhỏ hơn có thể được triệu tập để tập trung vào các khía cạnh cụ thể của vụ việc.
2. Khi thích hợp, nên đề nghị các Quốc gia láng giềng hoặc các Quốc gia ven biển khác trong khu vực tham gia. Nếu cuộc phỏng vấn xác định các vấn đề có thể được quan tâm rộng rãi hơn, kết quả từ quy trình cuộc phỏng vấn có thể được chia sẻ với tổ chức để lấy thông tin.
3. Nếu thấy phù hợp, các bài học rút ra từ sự cố có thể là chủ đề của một cuộc diễn tập khu vực hoặc quốc gia, hoặc một cuộc diễn tập nhỏ hơn ở cấp độ địa phương hơn.

4. Đối với hợp tác khu vực liên quan đến phần 4, các cuộc diễn tập để kiểm tra các thỏa thuận cấp quốc gia và khu vực, dưới dạng 'trực tiếp' hoặc dưới dạng các cuộc diễn tập trên bàn, nên được xem xét và lên kế hoạch đều đặn, nếu phù hợp.

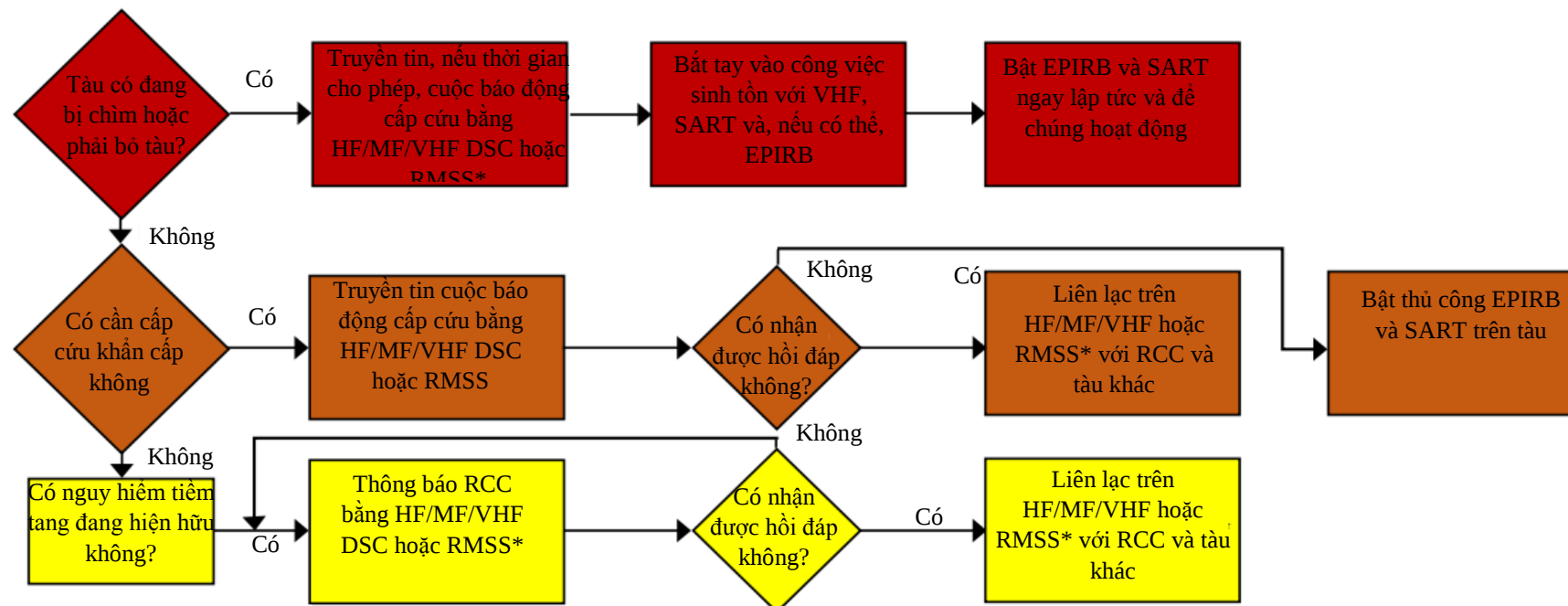
PHỤ LỤC 11¹

DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN VẬN HÀNH GMDSS CHO CÁC TÀU GẶP NẠN

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 106 ([...]), đã thông qua *hướng dẫn vận hành GMDSS sửa đổi cho các tàu gặp nạn*, như được nêu trong phụ lục, do Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn (NCSR), tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022).
2. Thông tư này cung cấp hướng dẫn liên quan đến việc sử dụng thiết bị liên lạc vô tuyến thích hợp trong các tình huống cấp cứu, phù hợp với chương IV của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974. Hướng dẫn trong phụ lục được ĐỀ XUẤT nên trưng bày trên cầu tàu như một tấm áp phích khổ A4.
3. Các Chính phủ thành viên được đề nghị gửi Hướng dẫn kèm theo để lưu ý các tàu viên và tất cả các bên liên quan khác.
4. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2024, thay thế COM/Circ.108 kể từ ngày đó.

¹ Xem tài liệu NCSR 9/12, phụ lục, phụ lục 5, để biết các thay đổi được theo dõi

PHỤ LỤC HƯỚNG DẪN VẬN HÀNH GMDSS CHO CÁC TÀU GẶP NẠN



* Dịch vụ vệ tinh di động được công nhận

	Tần số liên lạc cấp cứu	
	Gọi chọn lọc kỹ thuật số (DSC)	điện thoại vô tuyến
1. EPIRB phải nổi tự do và tự động kích hoạt nếu không thể đưa lên phương tiện cứu sinh.	VHF Kênh 70	Kênh 16
2. Trong trường hợp cần thiết, các tàu phải sử dụng mọi phương tiện thích hợp để cảnh báo cho các tàu khác.	MF 2 187.5 kHz	2 182 kHz
3. Không có nội dung nào ở trên nhằm ngăn cản việc sử dụng bất kỳ và tất cả các phương tiện báo động cấp cứu hiện có, bao gồm cả những phương tiện được liệt kê trong COLREG 72, phụ lục IV.	HF4 4 207.5 kHz	4 125 kHz
	HF6 6 312 kHz	6 215 kHz
	HF8 8 414.5 kHz	8 291 kHz
	HF12 12 577 kHz	12 290 kHz
	HF16 16 804.5 kHz	16 420 kHz

PHỤ LỤC 12¹

DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - QUY TRÌNH ỨNG PHÓ VỚI BÁO ĐỘNG CẤP CỨU DSC CỦA TÀU

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 106 ([...]), đã phê duyệt Quy trình sửa đổi để ứng phó với các báo động cấp cứu DSC của tàu, như được nêu trong phụ lục, do Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn (NCSR), tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022).
2. Thông tư này bao gồm các quy trình mà nhân viên vô tuyến điện trên tàu phải tuân theo khi phản hồi các báo động cấp cứu VHF, MF và HF, theo chương IV của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974. Sơ đồ 1 và 2 trong phần phụ lục được ĐỀ XUẤT nên trưng bày trên cầu tàu dưới dạng áp phích khổ A4.
3. Các Chính phủ thành viên được đề nghị lưu ý các tàu viên và tất cả các bên liên quan khác về Thủ tục đính kèm.
4. Thông tư này có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2024, thay thế COMSAR/Circ.25 kể từ ngày đó.

¹ Xem tài liệu NCSR 9/9, phụ lục 1, để biết các thay đổi được theo dõi

PHỤ LỤC

QUY TRÌNH PHẢN HỒI BÁO ĐỘNG CẤP CỨU DSC TỪ TÀU

1. Giới thiệu

Tài liệu này cung cấp quy trình phản hồi các báo động cấp cứu VHF, MF và HF, được đưa ra trong sơ đồ luồng 1 và 2, được ĐỀ XUẤT hiển thị trên buồng lái của tàu dưới dạng áp phích khổ A4. Nó cũng cung cấp các hướng dẫn sau đây.

2. Tiếp âm sự cố

2.1. Nhân viên vô tuyến phục vụ trên tàu phải được biết về hậu quả của việc truyền chuyển tiếp tín hiệu cấp cứu và định tuyến chuyển tiếp báo động cấp cứu DSC đến các trạm khác ngoài đài bờ biển (CS).

2.2. Số lần kích hoạt ngoài ý muốn cảnh báo sự cố DSC và tiếp âm cảnh báo sự cố DSC tạo thêm khối lượng công việc và sự nhầm lẫn cho (M)RCC và cũng gây ra sự chậm trễ trong thời gian phản hồi. Báo động cấp cứu ban đầu từ một con tàu bị nạn không được làm gián đoạn bởi các tàu khác bằng cách truyền tiếp âm báo động cấp cứu DSC.

2.3. ĐỀ XUẤT-R M.541 về *Quy trình khai thác sử dụng thiết bị gọi chọn lọc kỹ thuật số trong nghiệp vụ di động hàng hải* chỉ xác định hai tình huống trong đó tàu sẽ phát chuyển tiếp cuộc báo động cấp cứu (tiếp âm báo động cấp cứu):

- .1 khi nhận được báo động cấp cứu trên kênh HF, kênh này không được trạm bờ biển xác nhận trong vòng năm phút. Chuyển tiếp cuộc báo động cấp cứu nên được gửi đến trạm bờ thích hợp (phụ lục 1, đoạn 3.4.2 và phụ lục 3, đoạn 6.1.4); và
- .2 khi biết rằng một tàu khác đang gặp nạn không thể tự mình phát đi báo động cấp cứu và tàu trưởng của tàu cho rằng cần phải có thêm sự trợ giúp. Chuyển tiếp cuộc báo động cấp cứu phải được gửi tới "tất cả các tàu" hoặc tới trạm bờ thích hợp (phụ lục 3, đoạn 1.4).

2.4. Trong mọi trường hợp, tàu không được phép phát chuyển tiếp tín hiệu cấp cứu DSC khi nhận được một báo động cấp cứu DSC trên cả hai kênh VHF hoặc MF.

2.5. Chuyển tiếp cuộc báo động cấp cứu trên các kênh HF nên được khởi tạo thủ công.

2.6. Việc tuân thủ các quy định về vận hành và kỹ thuật ở trên sẽ ngăn chặn việc truyền chuyển tiếp các cuộc báo động cấp cứu không phù hợp.

3. Tất cả các cuộc gọi tới đài duyên hải

3.1. ĐỀ XUẤT-R M.493 về *Hệ thống gọi chọn lọc kỹ thuật số* để sử dụng trong nghiệp vụ di động hàng hải cung cấp cho "các cuộc gọi nhóm" một địa chỉ bao gồm các ký tự tương ứng với nhận dạng dịch vụ di động hàng hải của đài (MMSI) và một số Cơ quan quản lý đã gán "cuộc gọi nhóm" MMSI cho các trạm bờ biển của họ ngoài MMSI riêng lẻ của trạm bờ biển.

3.2. Theo các thỏa thuận đa phương, "cuộc gọi nhóm" MMSI có thể được chỉ định cho tất cả các đài duyên hải của một khu vực cụ thể, ví dụ: một khu vực RCC và có thể tuân thủ yêu cầu của IMO mà không cần đưa ra các sửa đổi tiếp theo đối với thiết bị GMDSS.

3.3. Một phương pháp khác để thực hiện cuộc gọi "tất cả các đài duyên hải" mà không cần sửa đổi ĐỀ XUẤT-R M.493 có thể là sử dụng MMSI dành riêng trên toàn thế giới làm địa chỉ cho tất cả các đài duyên hải, phù hợp với ĐỀ XUẤT-R M. 585 về *Việc ấn định và sử dụng định danh trong nghiệp vụ lưu động hàng hải*. Tuy nhiên, giải pháp này không thể áp dụng cho các trạm bờ biển MF hoặc HF và cũng sẽ yêu cầu sửa đổi thiết lập tại mỗi trạm bờ biển VHF tham gia GMDSS.

4. Ủy quyền

Cần lưu ý rằng trên tàu, các báo động cấp cứu, xác nhận cấp cứu và chuyển tiếp cuộc báo động cấp cứu chỉ có thể được truyền đi khi được sự cho phép của tàu trưởng.

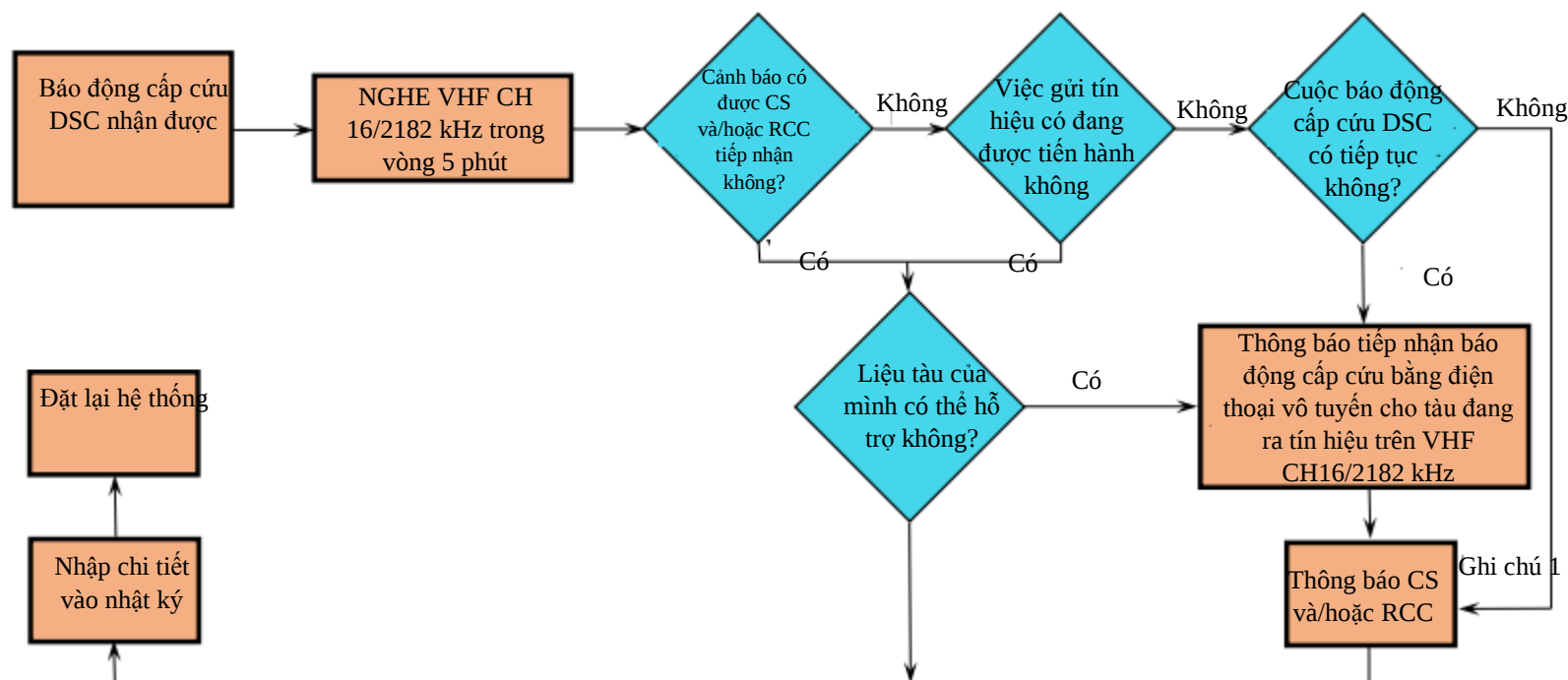
5. Lưu đồ

5.1. Lưu đồ đơn giản hóa 1 và 2 mô tả các hành động được thực hiện trên tàu khi nhận được báo động cấp cứu từ các tàu khác. Cơ quan quản lý phân phối rộng rãi các lưu đồ này cho các tàu và cơ sở đào tạo.

5.2. Các Chính phủ thành viên được đề nghị phổ biến hướng dẫn trên và sơ đồ quy trình đính kèm để lưu ý các tàu trưởng, tàu viên, trạm bờ biển, RCC và tất cả những người khác có liên quan.

LƯU ĐỒ 1

HÀNH ĐỘNG CỦA TÀU KHI NHẬN ĐƯỢC BÁO ĐỘNG CẤP CỨU VHF/MF DSC



GHI CHÚ

Lưu ý 1: RCC và/hoặc trạm ven biển phù hợp hoặc có liên quan sẽ được thông báo tương ứng. Nếu nhận được thêm các báo động cấp cứu của DSC từ cùng một nguồn và con tàu bị nạn chắc chắn ở khu vực lân cận, một xác nhận của DSC có thể, sau khi tham khảo ý kiến của RCC hoặc trạm ven biển, được gửi để kết thúc cuộc gọi.

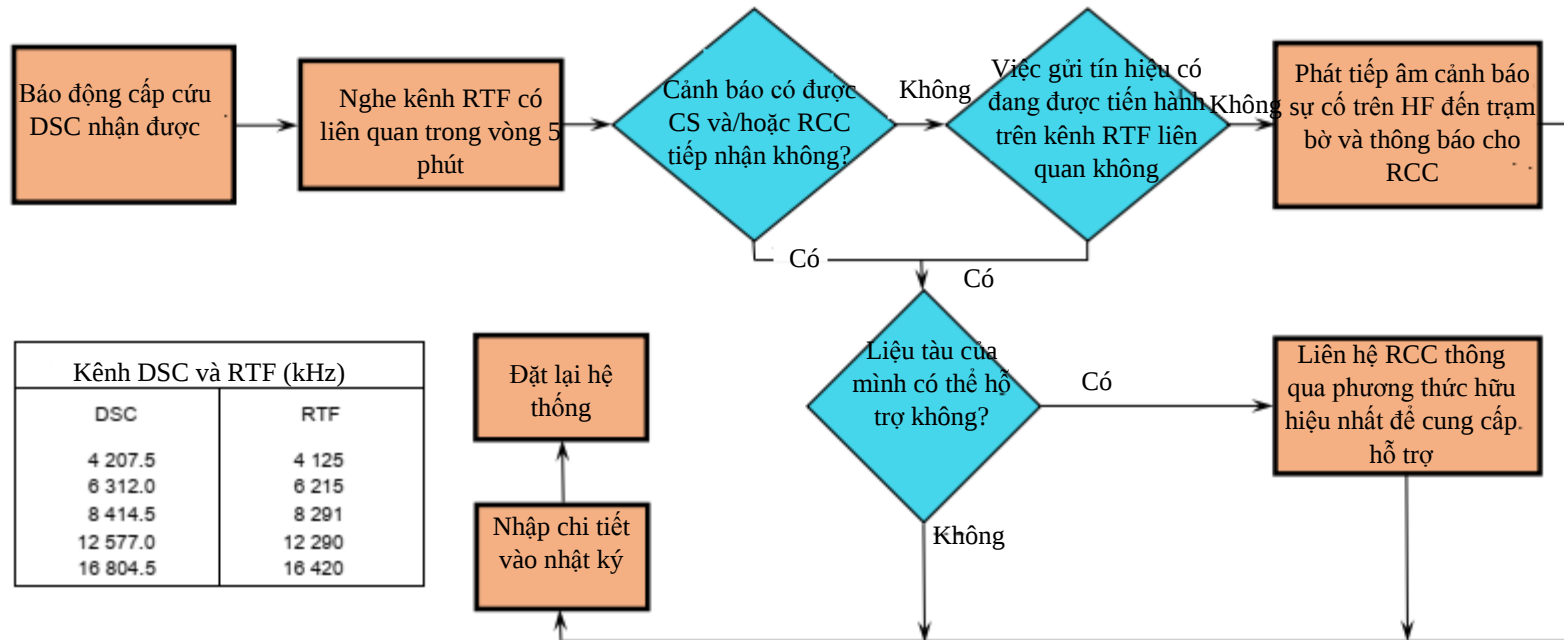
Lưu ý 2: Trong mọi trường hợp, tàu không được phép phát tiếp âm báo động cấp cứu DSC khi nhận được thông báo cấp cứu DSC trên kênh VHF 70 hoặc kênh MF 2 187,5 kHz.

CS = trạm ven biển

RCC = trung tâm phối hợp cứu nạn

LƯU ĐỒ 2

HÀNH ĐỘNG CỦA TÀU KHI NHẬN ĐƯỢC BÁO ĐỘNG CẤP CỨU HF DSC



GHI CHÚ:

LƯU Ý 1: Nếu rõ ràng là tàu hoặc những người bị nạn không ở gần đó và/hoặc các phương tiện khác được bố trí tốt hơn để hỗ trợ, thì cần tránh các thông tin liên lạc không cần thiết có thể cản trở các hoạt động tìm kiếm và cứu nạn. Chi tiết nên được ghi lại trong nhật ký thích hợp.

LƯU Ý 2: Tàu nên thiết lập thông tin liên lạc với trạm kiểm soát sự cố theo chỉ dẫn và thực hiện hỗ trợ đó khi cần thiết và phù hợp.

LƯU Ý 3: Các cuộc gọi chuyển tiếp sự cố nên được bắt đầu bằng tay.

CS = trạm ven biển

RCC = trung tâm phối hợp cứu nạn

PHỤ LỤC 13¹

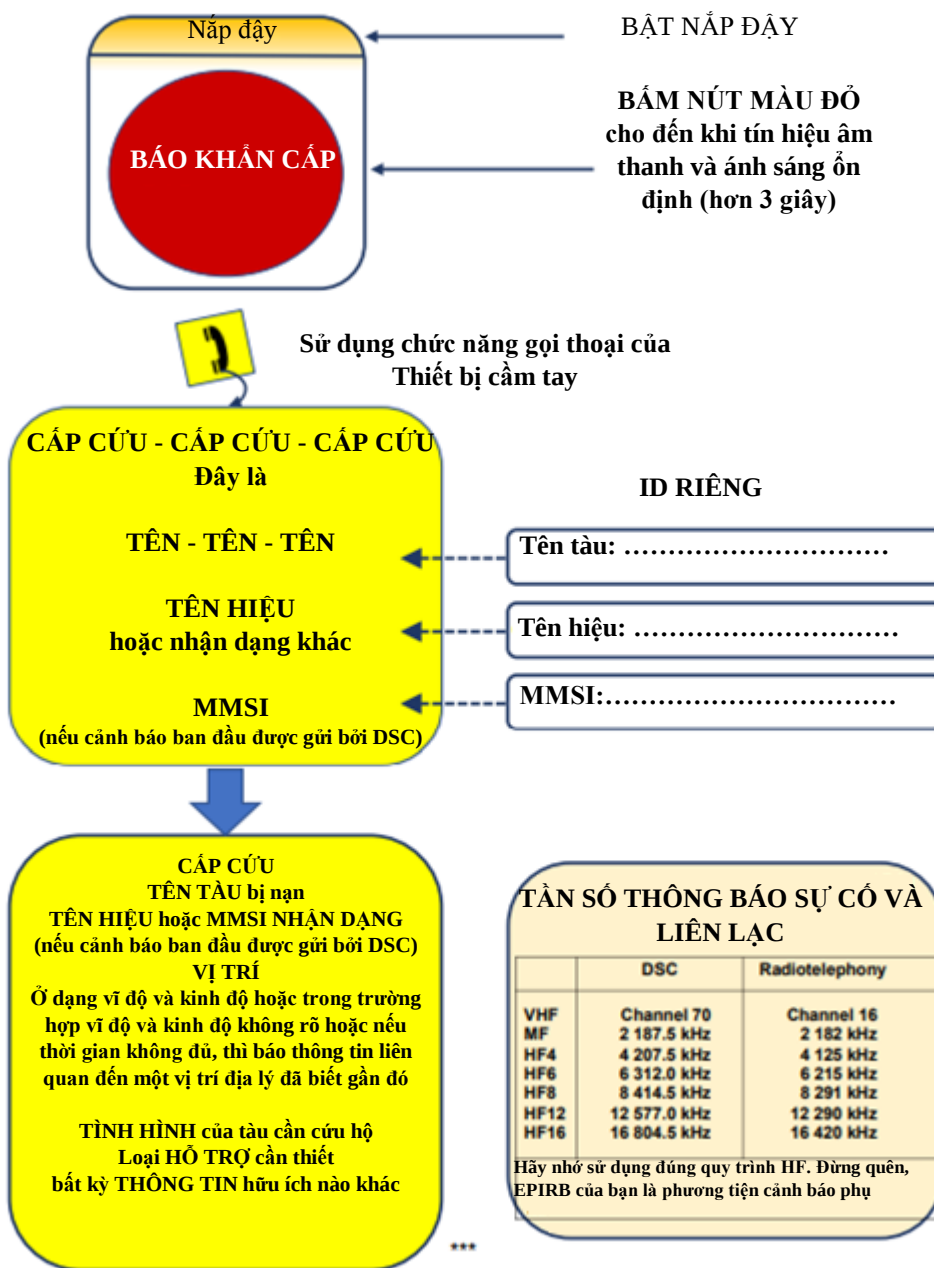
DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC - HƯỚNG DẪN BÁO ĐỘNG CẤP CỨU

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 106 ([...]), đã thông qua Hướng dẫn sửa đổi về báo động cấp cứu, như được nêu trong phụ lục, do Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn (NCSR) chuẩn bị), tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022).
2. Thông tư này mô tả quy trình vận hành báo động cấp cứu theo chương IV của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974.
3. Chính phủ các thành viên được đề nghị gửi Hướng dẫn kèm theo để lưu ý các tàu trưởng, tàu viên và tất cả các bên liên quan khác.
4. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày [01/01/2024], thay thế COMSAR/Cir.45 kể từ ngày đó.

¹ Xem tài liệu NCSR 9/9, phụ lục 2, để biết các thay đổi được theo dõi.

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN BÁO ĐỘNG CẤP CỨU



PHỤ LỤC 14*

DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC

HƯỚNG DẪN CẢNH BÁO CỦA CƠ QUAN TÌM KIẾM CỨU NẠN

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 106 ([...]) đã thông qua Hướng dẫn sửa đổi về cảnh báo cho các cơ quan chức năng tìm kiếm cứu nạn, như được nêu trong phụ lục, do Tiểu ban Hàng hải, Thông tin liên lạc chuẩn bị và Tìm kiếm và Cứu nạn (NCSR), tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022).
2. Thông tư này hướng dẫn bảo đảm thông báo sớm cho cơ quan có thẩm quyền về Cảnh sát biển khi gặp tình huống khẩn cấp.
3. Các Chính phủ thành viên được đề nghị phổ biến các hướng dẫn kèm theo để lưu ý tàu trưởng, sĩ quan, nhân viên chủ chốt trên bờ và bất kỳ bên nào khác có liên quan.
4. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2024, thay thế MSC/Circ.892 kể từ ngày đó.

*Xem tài liệu NCSR 9/9, phụ lục 3, để biết các thay đổi được theo dõi.

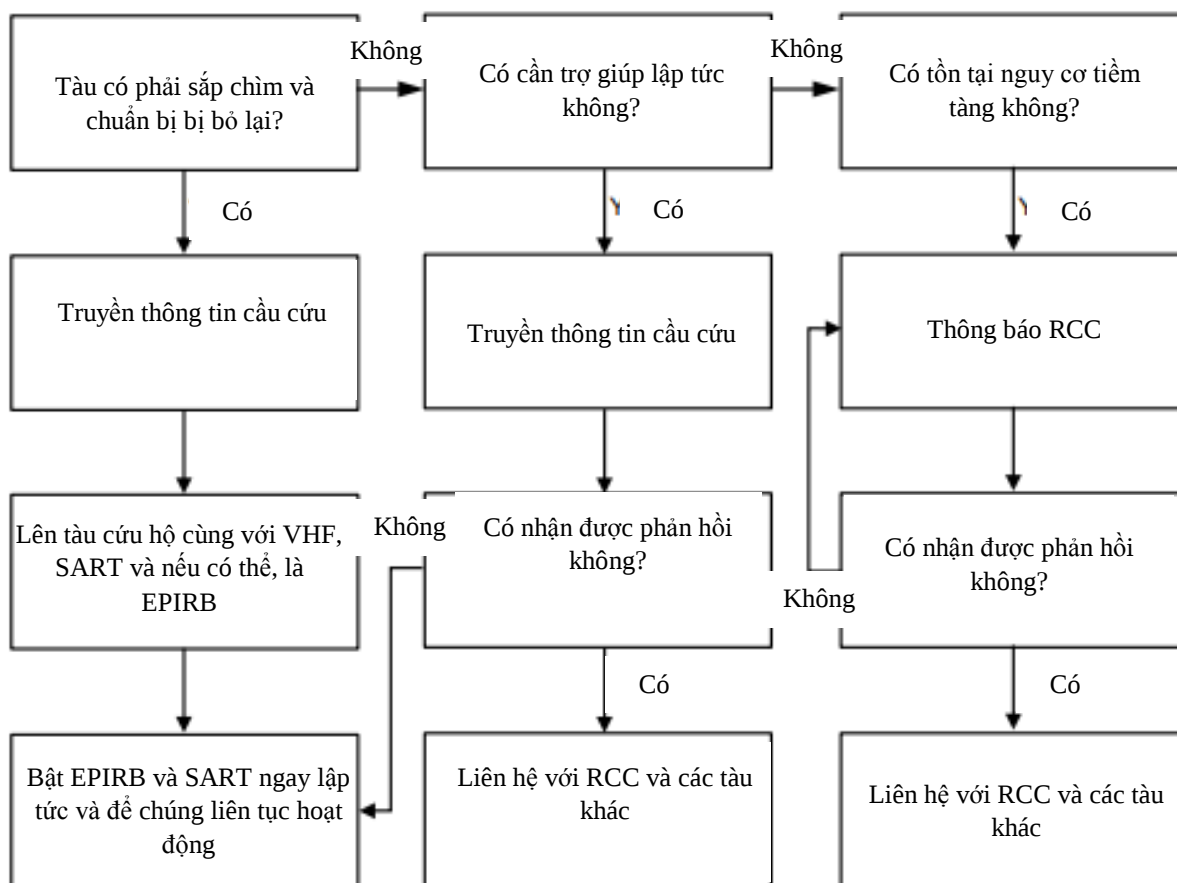
PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN CẢNH BÁO CƠ QUAN TÌM KIẾM CỨU NẠN

1. Nhu cầu cảnh báo sớm nhất có thể của cơ quan phối hợp tìm kiếm và cứu nạn (SAR) đối với các trường hợp khẩn cấp hàng hải không thể được nhấn mạnh quá mức.
2. Điều cần thiết là phải cho phép các cơ sở trên bờ phản ứng không chậm trễ với bất kỳ tình huống nào tạo thành hoặc có khả năng tạo thành mối nguy hiểm đến tính mạng. Thời gian bị mất trong giai đoạn đầu của một sự cố có thể rất quan trọng đối với kết quả cuối cùng của nó. Nó không thể lấy lại được.
3. Các yếu tố được xem xét bao gồm vị trí (liên quan đến các mối nguy hiểm và các đơn vị SAR trên bờ hoặc các đơn vị SAR khác); thời gian trong ngày; điều kiện thời tiết (thực tế và dự báo); số người gặp rủi ro hoặc có khả năng gặp rủi ro; cần hỗ trợ cụ thể.
4. Tốt nhất là luôn xem xét "trường hợp xấu nhất" và thông báo cho tổ chức SAR một cách phù hợp. Tùy thuộc vào các trường hợp, cơ quan điều phối có thể chọn cảnh báo hoặc điều động các phương tiện SAR như một biện pháp phòng ngừa và/hoặc để giảm thời gian vận chuyển. Nếu sau đó không cần hỗ trợ, bất kỳ phản ứng tích cực nào như vậy có thể dễ dàng bị cắt giảm. Nhưng thời gian bị mất do thông báo chậm trễ không bao giờ có thể lấy lại được.
5. Do đó, điều cần thiết là cơ quan điều phối SAR phải được thông báo ngay lập tức về:
 - .1 tất cả các sự cố SAR hàng hải;
 - .2 mọi tình huống có thể phát triển thành sự cố SAR; và
 - .3 bất kỳ sự cố nào có thể liên quan hoặc dẫn đến nguy hiểm đến tính mạng, môi trường hoặc tài sản có thể yêu cầu hành động từ các dịch vụ SAR và/hoặc các cơ quan có thẩm quyền khác.

Hướng dẫn vận hành cho các tàu gặp nạn hoặc khẩn cấp¹

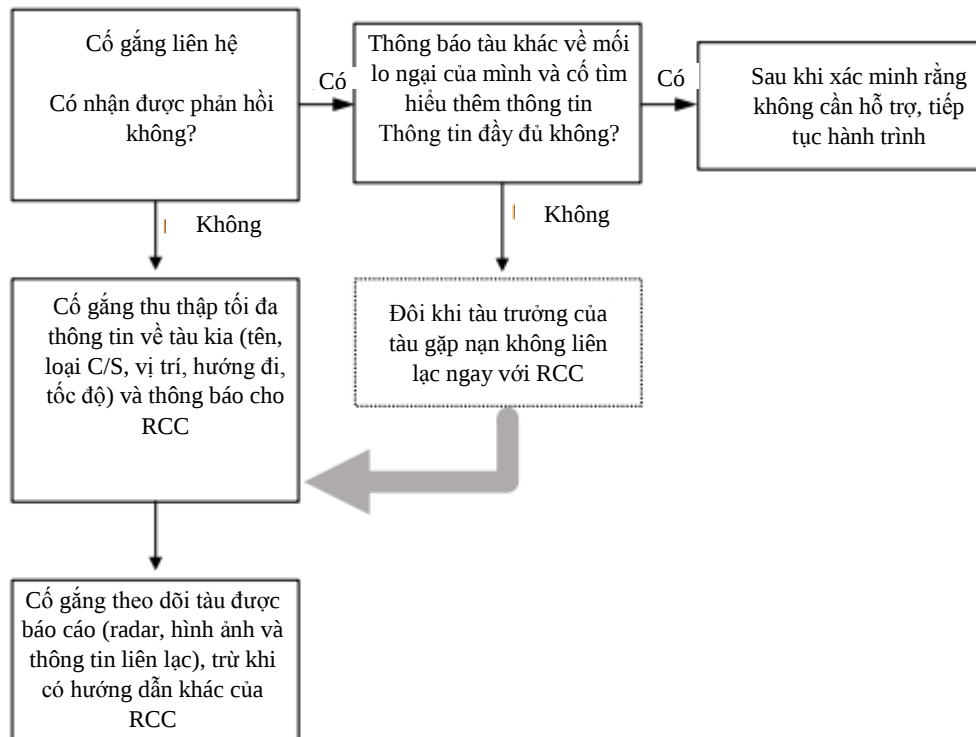
6. Sơ đồ sau đây cho thấy các thủ tục tiêu chuẩn để định tuyến bản tin cấp cứu/cấp cứu. Nó chỉ dành cho hướng dẫn và không ngăn cản việc sử dụng bất kỳ và tất cả các phương tiện báo động cấp cứu hiện có.



¹ Được xem xét kết hợp với Hướng dẫn vận hành GMDSS dành cho tàu gặp nạn (MSC.1/Circ.[...]).

Hướng dẫn vận hành cho các tàu quan sát tàu khác rõ ràng đang gặp nguy hiểm

7. Sơ đồ sau đây cho thấy các quy trình được đề xuất để báo cáo các lo ngại về sự an toàn của một tàu khác (cháy, khói, trôi dạt, điều hướng đến nơi nguy hiểm, v.v.)



PHỤ LỤC 15
DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC
HƯỚNG DẪN PHỔ BIẾN THÔNG TIN LIÊN QUAN ĐẾN TÌM KIẾM
CỨU NẠN THÔNG QUA DỊCH VỤ CUỘC GỌI NHÓM NÂNG CAO
QUỐC TẾ

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 106 ([...]), đã thông qua *Hướng dẫn phổ biến thông tin liên quan đến tìm kiếm và cứu nạn thông qua dịch vụ cuộc gọi nhóm nâng cao quốc tế* do Tiểu ban Hàng hải, Thông tin liên lạc biên soạn. Tìm kiếm và Cứu nạn (NCSR), tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022), như được nêu trong phụ lục.
2. Hướng dẫn này dành cho các cơ quan tìm kiếm và cứu nạn yêu cầu phổ biến thông tin thông qua các dịch vụ vệ tinh di động được công nhận để sử dụng trong Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS).
3. Các Quốc gia Thành viên được đề nghị gửi Hướng dẫn kèm theo cho các cơ quan tìm kiếm và cứu nạn và tất cả các bên liên quan khác.

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN PHỔ BIẾN THÔNG TIN LIÊN QUAN ĐẾN TÌM KIẾM VÀ CỨU NẠN THÔNG QUA DỊCH VỤ CUỘC GỌI NHÓM NÂNG CAO QUỐC TẾ

Tổng quan

1. Tài liệu này cung cấp hướng dẫn phổ biến thông tin liên quan đến tìm kiếm và cứu nạn (SAR) thông qua dịch vụ cuộc gọi nhóm nâng cao (EGC) quốc tế.
2. Hướng dẫn này dành cho các cơ quan quản lý SAR yêu cầu phổ biến thông tin liên quan đến SAR ở những khu vực mà tàu được cung cấp thiết bị có khả năng nhận thông tin thông qua dịch vụ EGC quốc tế.

Dịch vụ EGC quốc tế

3. Dịch vụ EGC quốc tế là dịch vụ phát và thu tự động phối hợp thông tin an toàn hàng hải (MSI) và thông tin liên quan đến SAR thông qua EGC, sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh. EGC là chương trình phát sóng quốc tế các thông tin liên quan đến MSI và SAR được phối hợp tới một khu vực địa lý xác định bằng cách sử dụng dịch vụ vệ tinh di động được IMO công nhận để sử dụng trong Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS).
4. Các dịch vụ vệ tinh di động sau đây hiện được IMO công nhận để sử dụng trong GMDSS:
 - .1 **Các dịch vụ SafetyNET quốc tế** cung cấp khả năng phát phối hợp và tiếp nhận tự động thông tin liên quan đến MSI và SAR thông qua **hệ thống Inmarsat EGC**, sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh; và
 - .2 **Dịch vụ Iridium SafetyCast** cung cấp khả năng phát sóng phối hợp và tự động nhận thông tin liên quan đến MSI và SAR thông qua **hệ thống Iridium EGC**, sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh.
5. Thông tin liên quan về việc sử dụng các dịch vụ này, bao gồm thông tin sẽ được phổ biến thông qua EGC, có thể tìm thấy trong *sổ tay dịch vụ SafetyNET Quốc tế* (MSC.1/Circ.1364/Rev.2)¹ và *sổ tay dịch vụ Iridium SafetyCast Tạm thời* (MSC.1/Circ.1613/Rev.1)¹.
6. Các dịch vụ khác cũng có thể được Tổ chức công nhận trong tương lai.

¹ Các Sổ tay này được sửa đổi định kỳ. Người đọc phải luôn tham khảo bản sửa đổi mới nhất có hiệu lực.

Phổ biến thông tin liên quan đến SAR thông qua các dịch vụ EGC

7. Các cơ quan quản lý SAR² phải đảm bảo rằng thông tin liên quan đến SAR được phổ biến một cách thích hợp thông qua tất cả các dịch vụ EGC cung cấp phạm vi phủ sóng trong các khu vực SAR thuộc trách nhiệm của họ. Điều này sẽ đảm bảo rằng tất cả các tàu điều hướng trong các khu vực đó đều nhận được thông tin bất kể loại máy thu EGC nào được lắp đặt trên tàu.

8. Các cơ quan quản lý SAR yêu cầu phổ biến thông tin thông qua các dịch vụ EGC nên:

- .1 thiết lập các thỏa thuận với nhà cung cấp thông tin EGC được ủy quyền hiện có có thể phổ biến thông tin thay mặt họ; hoặc
- .2 có được sự cho phép từ Ban điều phối EGC của IMO để truy cập trực tiếp vào các dịch vụ của EGC, bao gồm thông qua các trung tâm phối hợp cứu hộ (RCC) được chỉ định của họ.

Thiết lập các thỏa thuận với nhà cung cấp thông tin EGC được ủy quyền hiện có

9. Các cơ quan quản lý SAR không nhất thiết phải phổ biến thông tin trực tiếp thông qua các dịch vụ EGC. Các cơ quan quản lý SAR không có quyền truy cập vào các dịch vụ EGC có thể thiết lập các thỏa thuận với nhà cung cấp thông tin EGC được ủy quyền (tức là tốt nhất là một cơ quan quản lý SAR khác đã nhận được Giấy chứng nhận ủy quyền hoặc điều phối viên NAVAREA) có thể phổ biến thông tin thay mặt họ. Trong những trường hợp này, cơ quan quản lý SAR tạo ra thông tin luôn chịu trách nhiệm về bất kỳ thông tin nào được phổ biến bởi các nhà cung cấp thông tin EGC được ủy quyền khác thay mặt họ.

10. Thông tin về các thỏa thuận với nhà cung cấp thông tin EGC được ủy quyền hiện có phải được truyền đạt thông qua mô-đun **Kế hoạch SAR Toàn cầu** của GISIS³ và phải được cập nhật khi có thay đổi. Khi xác định các thỏa thuận này, trước tiên các cơ quan quản lý SAR nên tham khảo ý kiến của các RCC có liên quan, điều phối viên NAVAREA và Ban điều phối EGC của IMO, nếu phù hợp.

Nhận ủy quyền để truy cập trực tiếp các dịch vụ EGC

² Trong ngữ cảnh của hướng dẫn này, "cơ quan quản lý SAR" có nghĩa là cơ quan chịu trách nhiệm cấp quốc gia, cơ quan quản lý hoặc điều phối viên dịch vụ về SAR hàng hải, như được thông báo trong mô-đun Kế hoạch SAR toàn cầu của GISIS

³ Các sửa đổi bổ sung đối với Kế hoạch SAR Toàn cầu đang được xem xét để phù hợp với thông tin này. Cho đến khi những sửa đổi này được thực hiện, cơ quan quản lý SAR nên liên hệ với Ban thư ký IMO để được tư vấn (ncsr@imo.org).

11. Các quy trình cấp phép, chứng nhận và đăng ký của nhà cung cấp thông tin EGC được mô tả trong phụ lục 2 của Ban điều phối cuộc gọi nhóm nâng cao của IMO (MSC.1/Circ.1635). Các quy trình này đã được thiết lập để bảo vệ tính toàn vẹn của dịch vụ EGC quốc tế. Phần này bổ sung thông tin và thủ tục cho các cơ quan quản lý SAR.

Ủy quyền

12. Để được phép phát thông tin liên quan đến SAR thông qua dịch vụ EGC quốc tế, các cơ quan có thẩm quyền về SAR phải nộp đơn xin IMO chấp thuận tham gia vào dịch vụ được điều phối quốc tế. Yêu cầu ủy quyền có thể được gửi điện tử qua email tới ncsr@imo.org.

13. Yêu cầu phải bắt nguồn từ cơ quan có thẩm quyền SAR, như được cung cấp trong Kế hoạch SAR toàn cầu, và phải chỉ rõ (các) RCC thuộc trách nhiệm của họ sẽ tham gia vào dịch vụ EGC quốc tế.

14. Trước khi áp dụng, các cơ quan quản lý SAR phải đảm bảo rằng thông tin có trong mô-đun Kế hoạch SAR Toàn cầu của GISIS được cập nhật, bao gồm các chi tiết liên hệ của cơ quan quản lý SAR và các RCC và khu vực SAR tương ứng của họ chịu trách nhiệm.

Chứng nhận

15. Khi nhận được ủy quyền của IMO, Ban điều phối EGC của IMO sẽ cấp Giấy chứng nhận ủy quyền tham gia dịch vụ EGC quốc tế trực tiếp cho cơ quan quản lý SAR cùng với một bản sao cho IMO, cũng như cho (các) nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận có liên quan. Mẫu Giấy chứng nhận ủy quyền được trình bày trong MSC.1/Circ.1635, phụ lục 2, mục 5.

Đăng ký

16. Sau khi nhận được Giấy chứng nhận ủy quyền, cơ quan quản lý SAR nên ký kết thỏa thuận với (các) nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận có liên quan, phục vụ các khu vực SAR được yêu cầu, để có quyền truy cập vào hệ thống.

17. Thông tin liên quan đến (các) RCC tham gia vào dịch vụ EGC quốc tế phải được cập nhật trong Kế hoạch SAR Toàn cầu bởi cơ quan quản lý SAR liên quan.

18. Khi cần thay đổi, cơ quan quản lý SAR nên xác định, với sự tham vấn của Ban điều phối EGC của IMO và (các) nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận có liên quan, khi thích hợp, (các) RCC nào thuộc trách nhiệm của họ hoặc các tổ chức khác nên tham gia trong dịch vụ EGC quốc tế.

19. Các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận nên chỉ ra các tùy chọn có sẵn để truy cập các dịch vụ EGC quốc tế của họ và nên tạo điều kiện truy cập vào các tài liệu kỹ thuật cần thiết. Khi cần có các thỏa thuận kết nối đặc biệt, các thỏa thuận này phải được thỏa thuận với (các) nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận có liên quan. Ban điều phối EGC của IMO phải được thông báo về các thỏa thuận này.

20. Các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận chỉ nên đăng ký RCC hoặc các thực thể khác được chỉ định bởi cơ quan quản lý SAR có Giấy chứng nhận ủy quyền. Vì mục đích này, các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận nên sử dụng thông tin có sẵn trong Kế hoạch SAR Toàn cầu.

21. Các cơ quan quản lý SAR nên cập nhật Kế hoạch SAR toàn cầu trong suốt tất cả các giai đoạn thử nghiệm và triển khai các dịch vụ EGC hoặc khi các dịch vụ đi vào hoạt động hoặc tạm thời bị đình chỉ. Điều này sẽ tạo điều kiện cung cấp trạng thái toàn cầu năng động của các RCC tham gia vào dịch vụ EGC quốc tế.

Nhiệm vụ và trách nhiệm bổ sung

22. Các cơ quan quản lý SAR nên:

- .1 phối hợp mọi thay đổi cần thiết trong việc sử dụng dịch vụ EGC quốc tế với Ban điều phối EGC của IMO;
- .2 đảm bảo rằng (các) RCC được chỉ định hoặc các tổ chức khác, thuộc trách nhiệm của họ tham gia vào dịch vụ EGC quốc tế được trang bị phù hợp và nhân viên của họ được đào tạo phù hợp để thực hiện các chức năng cần thiết; và
- .3 duy trì thông tin được cập nhật trong Kế hoạch SAR Toàn cầu, khi và khi các thay đổi được lên kế hoạch hoặc xảy ra.

23. Các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận nên:

- .1 tạo điều kiện đào tạo về việc sử dụng các dịch vụ EGC quốc tế của họ và tổ chức kiểm tra thích hợp trước khi cho phép phổ biến thông tin thông qua các dịch vụ EGC của họ;
- .2 cung cấp thông tin liên quan đến việc sử dụng các dịch vụ EGC quốc tế trong tài liệu kỹ thuật được tạo ra (ví dụ: hướng dẫn sử dụng được IMO phê duyệt, tiêu chuẩn giao diện lập trình ứng dụng (API) và/hoặc tài liệu kỹ thuật hoặc phần mềm bổ sung khác);

- .3 chỉ định các nghị định thư và quy trình liên lạc để truy cập các dịch vụ EGC quốc tế của họ, cũng như các yêu cầu tối thiểu cần tuân thủ trước khi cho phép phổ biến thông tin;
- .4 để bảo vệ hệ thống, tạm thời vô hiệu hóa quyền truy cập vào các dịch vụ khi không tuân thủ các thỏa thuận cần thiết tối thiểu hoặc trong trường hợp sử dụng không đúng cách và xem xét việc từ chối quyền truy cập vào (các) dịch vụ của họ nếu không thực hiện hành động kịp thời để giải quyết; và
- .5 báo cáo cho Ban điều phối EGC của IMO bất kỳ vấn đề nào liên quan đến việc sử dụng không phù hợp hoặc không chính xác các dịch vụ EGC quốc tế và việc đình chỉ hoặc từ chối truy cập có liên quan.

24. Ban điều phối EGC của IMO nên:

- .1 đóng vai trò là điều phối viên để xem xét và cấp phép các đơn đăng ký mới từ các cơ quan SAR để tham gia vào dịch vụ EGC quốc tế;
- .2 giám sát sự tham gia của các cơ quan SAR và RCC thông qua các báo cáo từ các điều phối viên của NAVAREA và các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh di động được công nhận; và
- .3 thực hiện đánh giá định kỳ Giấy chứng nhận ủy quyền để đảm bảo tính hợp lệ và đồng tiền.

25. Để bảo vệ dịch vụ EGC quốc tế, tất cả người dùng hệ thống phải tuân thủ hướng dẫn được trình bày trong tài liệu này.

PHỤ LỤC 16

TUYÊN BỐ LIÊN LẠC VỚI NHÓM LÀM VIỆC 5B CỦA ITU-R - MÃ HÓA EPIRB MMSI CHO TÀU ĐƯỢC LIÊN KẾT VỚI TÀU MẸ

1. Tiểu Ban Về An Toàn Hàng Hải, Thông Tin Liên Lạc Và Tìm Kiếm Cứu Nạn (NCSR) của IMO, tại phiên họp thứ chín (NCSR 9), được tổ chức từ ngày 21 đến ngày 30 tháng 6 năm 2022, đã xem xét tài liệu NCSR 9/10/9 (Pháp và cộng sự), xác định các mối lo ngại liên quan đến việc mã hóa các đèn hiệu vô tuyến chỉ báo vị trí khẩn cấp (EPIRB) với các nhận dạng dịch vụ di động hàng hải (MMSI) bằng cách sử dụng định dạng do ITU quy định trong ĐỀ XUẤT-R M.585 cho tàu kết hợp với tàu mẹ. Một tàu chở khách lớn có thể có nhiều phương tiện liên quan, đặc biệt là ở các vùng cực, có thể được trang bị EPIRB.
2. Phần 5 của phụ lục 1 của ĐỀ XUẤT-R M.585 xác định việc *Chỉ định nhận dạng tàu được liên kết với tàu mẹ*, quy định rằng các tàu này phải được chỉ định một nhận dạng duy nhất ở định dạng 98MIDXXXX, trong đó 98 xác định MMSI này là được liên kết với tàu mẹ, lưu ý rằng điều này cho phép tàu mẹ được xác định thông qua cơ sở dữ liệu thích hợp, chẳng hạn như cơ sở dữ liệu ITU MARS.
3. Thông thường, các cơ quan quản lý hàng hải có thẩm quyền đối với tàu yêu cầu EPIRB phải được mã hóa bằng nghị định thư MMSI, sau đó, đối với EPIRB trên phương tiện liên kết với tàu mẹ, có khả năng dẫn đến việc EPIRB đó được mã hóa như đã nêu ở trên.
4. Tại thời điểm này, hệ thống Cospas-Sarsat không nhận ra định dạng MMSI bắt đầu bằng 98M là mã quốc gia hợp lệ. Do đó, việc sử dụng định dạng MMSI 98MIDXXXX được coi là cảnh báo không đáng tin cậy, yêu cầu quá trình xử lý đặc biệt có thể gây nhầm lẫn và chậm trễ trong phản hồi đối với báo động cấp cứu đang hoạt động. Việc thay đổi phân đoạn mặt đất Cospas-Sarsat để chấp nhận định dạng 98MIDXXXX sẽ mất từ hai năm trở lên và trong bất kỳ trường hợp nào, có thể không phải là phương pháp tốt nhất để hỗ trợ EPIRB trên tàu liên quan.
5. Vấn đề này phát sinh đối với loại EPIRB được phê duyệt theo tài liệu Cospas-Sarsat C/S T.001 (đối với cái gọi là đèn hiệu "thế hệ đầu tiên") khi chúng được mã hóa bằng các nghị định thư sau:
 - .1 Nghị định thư người dùng hàng hải với MMSI;
 - .2 Nghị định thư vị trí tiêu chuẩn cho EPIRB với MMSI; và
 - .3 Nghị định thư Hệ thống Liên kết Trả về (RLS) với MMSI.

6. Như một biện pháp tạm thời, NCSR 9 khuyến các Quốc gia Thành viên rằng không nên mã hóa EPIRB bằng định dạng MMSI 98MIDXXXX cho đến khi đạt được giải pháp lâu dài.
7. NCSR 9 đã chỉ thị Nhóm chuyên gia chung của IMO/ITU về các vấn đề thông tin vô tuyến hàng hải xem xét vấn đề này tại cuộc họp lần thứ mười tám, được tổ chức từ ngày 5 đến ngày 9 tháng 12 năm 2022 và tư vấn cho NCSR 10 (dự kiến diễn ra từ thứ Hai, ngày 8 tháng 12 năm 2022). đến Thứ Tư, ngày 17 tháng 5 năm 2023), khi thích hợp.
8. IMO đề nghị Ban công tác 5B của ITU-R lưu ý thông tin có trong tài liệu NCSR 9/10/9 và biện pháp tạm thời được NCSR 9 thông qua (đoạn 6) và cung cấp mọi thông tin cần thiết cho cuộc họp lần thứ mười tám của IMO chung/Nhóm chuyên gia ITU về các vấn đề thông tin vô tuyến hàng hải, có thể giải quyết các mối lo ngại liên quan đến việc mã hóa EPIRB bằng MMSI cho tàu liên kết với tàu mẹ.

PHỤ LỤC 17
DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC
SỔ TAY NAVTEX

1. Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC), tại [phiên họp thứ 106 (ngày)], đã phê duyệt *Sổ tay NAVTEX* sửa đổi, được nêu trong phụ lục, do Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn (NCSR) chuẩn bị phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022).
2. Ủy ban đã quyết định rằng Hướng dẫn NAVTEX sửa đổi sẽ có hiệu lực vào [ngày 1 tháng 1 năm 2023].
3. Các Quốc gia Thành viên được đề nghị sử dụng Cẩm nang khi thích hợp và lưu ý tất cả các bên liên quan.
4. Thông tư này thay thế MSC.1/Circ.1403/Rev.1.

PHỤ LỤC
SỔ TAY NAVTEX
PHIÊN BẢN [2023]

Lời mở đầu

Quy định IV/12.2 của SOLAS quy định rằng "Mọi con tàu, khi ở trên biển, phải duy trì đồng hồ vô tuyến để phát thông tin an toàn hàng hải trên tần số thích hợp hoặc các tần số mà thông tin đó được phát cho khu vực mà tàu đang điều hướng".

Theo yêu cầu của Tiểu ban IMO về Thông tin vô tuyến (COM), Sổ tay NAVTEX được sản xuất lần đầu tiên vào năm 1988. Ba phiên bản tiếp theo đã được sản xuất, với phiên bản thứ tư được xuất bản vào năm 2005 có chứa các sửa đổi được Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC) thông qua tại phiên họp thứ bảy mươi tám vào tháng 5 năm 2004 bởi MSC/Circ.1122.

Tại cuộc họp lần thứ bảy vào tháng 9 năm 2005, Ủy ban IHO về Ban hành Cảnh báo Hàng hải Vô tuyến (CPRNW)¹ đã thành lập một nhóm làm việc để xem xét tất cả tài liệu của Dịch vụ Cảnh báo Hàng hải Toàn thế giới (WWNWS). Nhóm công tác bao gồm đại diện của WMO và trước hết chuẩn bị sửa đổi các nghị quyết A.705(17) về *Ban hành thông tin an toàn hàng hải* và A.706(17) về *Dịch vụ cảnh báo hàng hải trên toàn thế giới*. Các đề xuất sửa đổi các nghị quyết này đã được gửi tới các Quốc gia Thành viên IHO theo IHB CL 104/2007, được Tiểu ban về Thông tin Vô tuyến và Tìm kiếm Cứu nạn (COMSAR) thông qua tại phiên họp thứ 12 vào tháng 4 năm 2008 và sau đó được MSC 85 thông qua vào tháng 11/tháng 12 năm 2008 bằng MSC.1/Circ.1287 và MSC.1/Circ.1288, tương ứng.

Sau đó, Nhóm công tác IHO CPRNW đã chuẩn bị Sổ tay chung IMO/IHO/WMO sửa đổi về *Thông tin an toàn hàng hải kết hợp thông tin* sửa đổi từ các nghị quyết A.705(17), như đã sửa đổi và A.706(17), như đã sửa đổi. Văn bản sửa đổi đã được lưu hành tới các Quốc gia Thành viên IHO theo IHB CL 70/2008, được COMSAR 13 thông qua vào tháng 1 năm 2009 và sau đó được MSC 86 phê duyệt vào tháng 5/ tháng 6 năm 2009 thông qua MSC.1/Circ.1310. Sau đó, nhóm làm việc đã chuẩn bị bản sửa đổi thứ ba của Hướng dẫn về SafetyNET Quốc tế. Văn bản sửa đổi của Hướng dẫn về SafetyNET Quốc tế đã được lưu hành tới các Quốc gia Thành viên IHO theo

¹ CPRNW được đổi tên thành Tiểu ban IHO WWNWS (WWNWS) có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2009

IHB CL 68/2009, được COMSAR 14 thông qua vào tháng 3 năm 2010 và được MSC 87 phê duyệt vào tháng 5 năm 2010 bởi MSC.1/Circ.1364.

Tiếp tục với cách tiếp cận toàn diện là xem xét tất cả các tài liệu thông tin an toàn hàng hải từ trên xuống, nhóm công tác đã chuẩn bị bản sửa đổi thứ năm của Sổ tay NAVTEX. Văn bản sửa đổi của Sổ tay NAVTEX đã được lưu hành tới các Quốc gia Thành viên IHO theo IHB CL 74/2010, được COMSAR 15 xác nhận vào tháng 3 năm 2011 và sau đó được MSC 89 phê duyệt vào tháng 5 năm 2011 bởi MSC.1/Circ.1403.

Sau khi xem xét tất cả các tài liệu WWNWS, một đánh giá biên tập đã được tiến hành. Là một phần của đánh giá biên tập này, MSC.1/Circ.1287/Rev.1 và MSC.1/Circ.1288/Rev.1 đã được phê duyệt bởi MSC 92 vào tháng 6 năm 2013 và MSC.1/Circ.1310/Rev.1 đã được phê duyệt bởi MSC 94 vào tháng 11 năm 2014. Sau khi phê duyệt các thông tư này, Nhóm công tác của Tiểu ban IHO WWNWS đã xem xét nội dung của Hướng dẫn NAVTEX. Bản sửa đổi lần thứ sáu này của Sổ tay NAVTEX đã được IHO và WMO thông qua Tiểu ban WWNWS, được Tiểu ban Điều hướng, Truyền thông và Tìm kiếm Cứu nạn (NCSR) xác nhận tại phiên họp thứ ba vào tháng 2/tháng 3 năm 2016 và sau đó được MSC phê duyệt. 97 vào tháng 11 năm 2016 thông qua MSC.1/Circ.1403/Rev.1, có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2018.

Sổ tay này có thể được sửa đổi theo quy trình được quy định trong phụ lục 2.

1. Thông tin chung

1.1. NAVTEX là dịch vụ in trực tiếp tự động quốc tế để ban hành thông tin an toàn hàng hải (MSI), cảnh báo hàng hải và khí tượng, dự báo khí tượng và các thông báo khẩn cấp khác liên quan đến an toàn cho tàu. Nó được phát triển để cung cấp một phương tiện tự động, đơn giản và chi phí thấp để nhận MSI trên tàu trên biển ở vùng nước ven biển. Thông tin được truyền có thể phù hợp với mọi kích cỡ và loại tàu và tính năng từ chối thông báo có chọn lọc đảm bảo rằng những người đi biển có thể nhận được các chương trình phát sóng MSI phù hợp với nhu cầu cụ thể của họ.

1.2. NAVTEX hoàn thành vai trò không thể thiếu trong Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS) do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) phát triển và được đưa vào các sửa đổi năm 1988 đối với *Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển* (SOLAS), 1974, với tư cách là một yêu cầu đối với các tàu áp dụng Công ước.

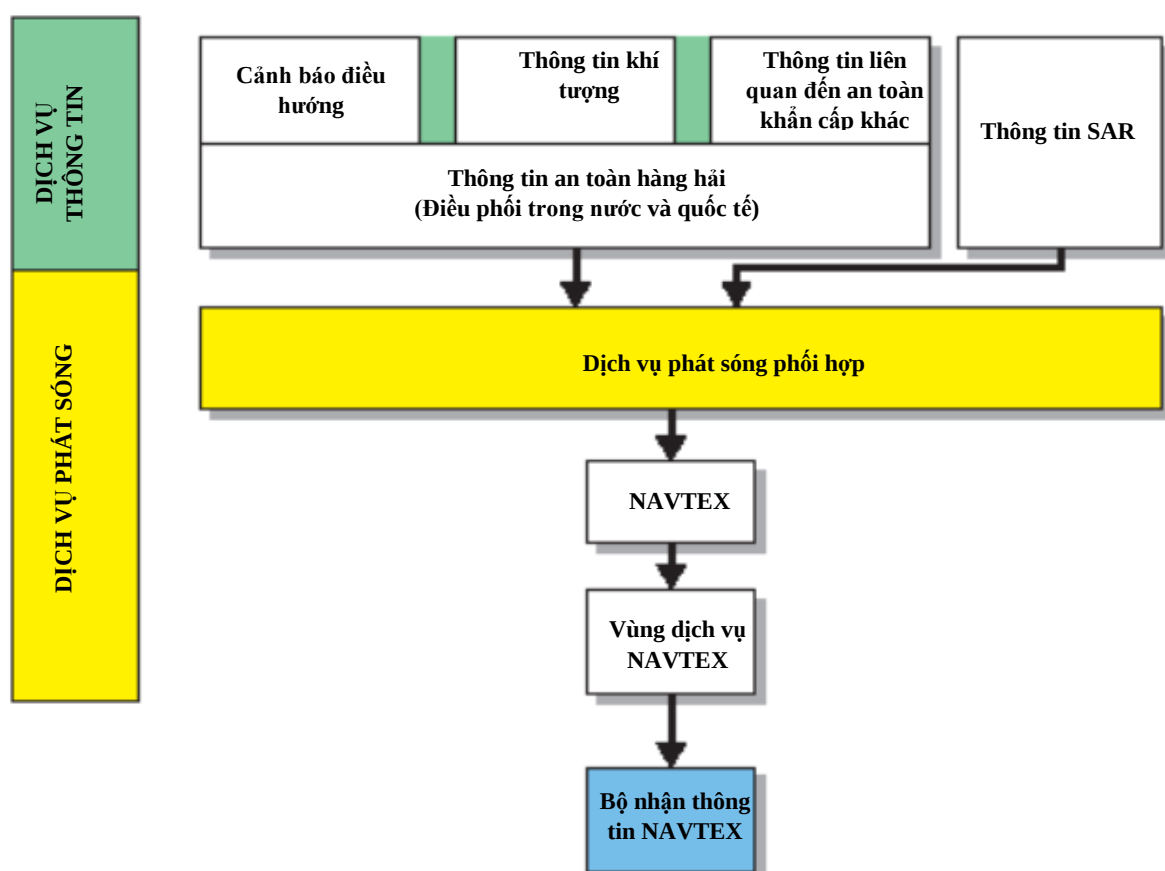
1.3. Hướng dẫn này mô tả cấu trúc và hoạt động của dịch vụ NAVTEX. Nó chủ yếu dành cho các Cơ quan quản lý quốc gia và những người khác liên quan

đến việc chuẩn bị và phát sóng MSI. Những người đi biển, tàu trưởng và những người khác cần nhận thông tin đó để tiến hành công việc kinh doanh của họ trên biển cũng sẽ được quan tâm. Nó nên được sử dụng cùng với Hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải (cũng được xuất bản dưới dạng Tài liệu hướng dẫn dịch vụ cảnh báo hàng hải trên toàn thế giới của IHO/IMO, Ấn phẩm IHO S-53).

2. Dịch vụ NAVTEX

2.1. Giới thiệu

2.1.1. NAVTEX cung cấp vận chuyển với các cảnh báo hàng hải và khí tượng, dự báo khí tượng và các thông báo khẩn cấp khác liên quan đến an toàn (như được liệt kê trong bảng 1, phần 5) bằng màn hình tự động hoặc bản in từ máy thu chuyên dụng. Nó phù hợp để sử dụng trong tất cả các kích cỡ và loại tàu. Hình 1 minh họa cách cấu trúc điển hình của dịch vụ.



Hình 1 - Khái niệm cơ bản về hệ thống NAVTEX

2.1.2. NAVTEX là một thành phần của Dịch vụ cảnh báo hàng hải trên toàn thế giới của IMO/IHO (WWNWS) và Dịch vụ cảnh báo và thông tin về đại dương trên toàn thế giới của IMO/WMO (WWMIWS) được xác định bởi các

ng nghị quyết A.706(17), như đã sửa đổi và A. 1051(27), như đã sửa đổi. Nó cũng đã được đưa vào như một thành phần của GMDSS.

2.1.3. Trong GMDSS, khả năng nhận NAVTEX là một phần của thiết bị bắt buộc phải được trang bị trên một số tàu nhất định theo quy định của Công ước SOLAS.

2.1.4. Quyền điều phối việc sử dụng các tần số 518 kHz, 490 kHz và 4209,5 kHz cho các dịch vụ NAVTEX trên toàn thế giới đã được Liên minh Viễn thông Quốc tế (ITU) ủy quyền cho IMO tại Hội nghị Thông tin Vô tuyến Thế giới, 1995 (WRC-95) thông qua nghị quyết 339. Điều này đã được tái khẳng định tại WRC-97. IMO đã trao trách nhiệm quản lý và điều phối tổng thể dịch vụ NAVTEX toàn cầu trong Ban điều phối NAVTEX của IMO. Đối với các chương trình phát sóng NAVTEX quốc gia trên 490 kHz và 4 209,5 kHz, chức năng của Bảng điều phối NAVTEX của IMO bị giới hạn trong việc phân bổ các ký tự nhận dạng đường truyền². Cần lưu ý rằng các quy định của Hướng dẫn NAVTEX không áp dụng khi lập kế hoạch Dịch vụ NAVTEX quốc gia trên các tần số được chỉ định quốc gia khác. Điều khoản tham chiếu cho Ban này được đính kèm trong phụ lục 1.

2.1.5. Chi tiết về các dịch vụ NAVTEX đang hoạt động và theo kế hoạch được công bố định kỳ trong các danh sách tín hiệu vô tuyến quốc gia khác nhau, trong phụ lục của Danh sách ITU IV - Danh sách các trạm bờ biển và trạm dịch vụ đặc biệt, và trong Kế hoạch tổng thể GMDSS do IMO xuất bản trên IMO Global Hệ thống Thông tin vận tải biển tích hợp toàn cầu (GISIS).

2.2. Các định nghĩa

2.2.1. Đối với các mục đích của Hướng dẫn này, các định nghĩa sau đây được áp dụng:

- .1 *Cảnh báo ven biển* có nghĩa là cảnh báo hàng hải hoặc bản tin có hiệu lực được ban hành như một phần của chuỗi đánh số bởi một điều phối viên quốc gia. Việc phát sóng phải được thực hiện bởi dịch vụ NAVTEX quốc tế tới các khu vực dịch vụ NAVTEX được xác định và/hoặc bởi dịch vụ cuộc gọi nhóm nâng cao quốc tế tới các khu vực cảnh báo ven biển. (Ngoài ra, Cơ quan quản lý có thể đưa ra các cảnh báo ven biển bằng các phương tiện khác).
- .2 *Khu vực cảnh báo ven biển* có nghĩa là một vùng biển duy nhất và được xác định chính xác trong NAVAREA/METAREA hoặc

² Ký tự nhận dạng bộ phát là một chữ cái được phân bổ cho mỗi bộ phát để xác định trạm NAVTEX và thời gian phát sóng

- Tiểu khu vực do Quốc gia ven biển thành lập nhằm mục đích điều phối việc phát thông tin an toàn hàng hải ven biển thông qua dịch vụ cuộc gọi nhóm nâng cao quốc tế.
- .3 *Cuộc gọi nhóm tăng cường* (EGC) có nghĩa là việc phát thông tin phối hợp về an toàn hàng hải và thông tin liên quan đến tìm kiếm cứu nạn, đến một khu vực địa lý xác định bằng cách sử dụng dịch vụ vệ tinh di động được công nhận.
- .4 *Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu* (GMDSS) có nghĩa là một hệ thống thực hiện các chức năng được nêu trong quy định IV/4 của SOLAS.
- .5 *HF NBDP* có nghĩa là In trực tiếp dải hẹp tần số cao, sử dụng điện báo vô tuyến như được định nghĩa trong ĐỀ XUẤT-R M.688.
- .6 *Bản tin có hiệu lực* có nghĩa là danh sách các số thứ tự của các cảnh báo NAVAREA, tiểu khu vực hoặc bờ biển có hiệu lực do điều phối viên NAVAREA, điều phối viên tiểu khu vực hoặc điều phối viên quốc gia ban hành và phát sóng.
- .7 *Dịch vụ NAVTEX quốc tế* có nghĩa là phát sóng phối hợp và thu tự động trên 518 kHz thông tin an toàn hàng hải bằng phương tiện điện báo in trực tiếp băng hẹp sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh³.
- .8 *Dịch vụ cuộc gọi nhóm quốc tế tăng cường* có nghĩa là việc phát và nhận tự động phối hợp thông tin an toàn hàng hải và thông tin liên quan đến tìm kiếm cứu nạn thông qua cuộc gọi nhóm nâng cao (EGC), sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh.
- .9 *Dịch vụ phát hành* có nghĩa là dịch vụ khí tượng thủy văn quốc gia (NMHS) hoặc cơ quan quốc gia đã chấp nhận trách nhiệm đảm bảo rằng các cảnh báo và dự báo khí tượng cho vận chuyển được phổ biến thông qua dịch vụ EGC quốc tế đến METAREA được chỉ định mà NMHS hoặc cơ quan quốc gia đã chấp nhận trách nhiệm theo các yêu cầu quảng bá của GMDSS⁴.
- .10 *Cảnh báo địa phương* có nghĩa là cảnh báo hàng hải bao trùm vùng nước ven bờ, thường nằm trong giới hạn quyền tài phán của bến cảng hoặc Cơ quan quản lý cảng.

³ Như đã nêu trong Hướng dẫn này.

⁴ Theo định nghĩa trong WMO-No.558

- .11 *Thông tin an toàn hàng hải (MSI)*⁵ có nghĩa là cảnh báo hàng hải và khí tượng, dự báo khí tượng và các thông báo khẩn cấp khác liên quan đến an toàn được phát cho tàu.
- .12 *Dịch vụ thông tin an toàn hàng hải* là mạng lưới phát sóng được điều phối quốc tế và quốc gia chứa thông tin cần thiết cho hoạt động hàng hải an toàn.
- .13 *METAREA* có nghĩa là một vùng biển địa lý⁶ được thiết lập với mục đích điều phối việc phát thông tin khí tượng biển. Thuật ngữ *METAREA* theo sau là một chữ số La Mã có thể được sử dụng để xác định một vùng biển cụ thể. Việc phân định các khu vực như vậy không liên quan đến và sẽ không ảnh hưởng đến việc phân định bất kỳ ranh giới nào giữa các Quốc gia (xem hình 2).
- .14 *Điều phối viên METAREA* có nghĩa là cơ quan chịu trách nhiệm điều phối các chương trình phát sóng thông tin khí tượng biển bởi một hoặc nhiều dịch vụ khí tượng quốc gia đóng vai trò là dịch vụ chuẩn bị hoặc phát hành trong *METAREA*.
- .15 *Thông tin khí tượng* là thông tin cảnh báo, dự báo khí tượng biển theo quy định của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974.
- .16 *Điều phối viên quốc gia* có nghĩa là cơ quan quốc gia chịu trách nhiệm đối chiếu và đưa ra các cảnh báo ven biển trong phạm vi trách nhiệm của quốc gia.
- .17 *Dịch vụ NAVTEX quốc gia* có nghĩa là phát và nhận tự động thông tin an toàn hàng hải bằng điện báo in trực tiếp băng hẹp sử dụng tần số khác 518 kHz và các ngôn ngữ theo quyết định của Cơ quan quản lý liên quan.
- .18 *Dịch vụ cuộc gọi nhóm quốc gia tăng cường* có nghĩa là phát và nhận tự động thông tin an toàn hàng hải thông qua hệ thống EGC, sử dụng các ngôn ngữ do Cơ quan quản lý liên quan quyết định.
- .19 *NAVAREA* có nghĩa là một vùng biển địa lý⁷ được thiết lập với mục đích điều phối việc phát các cảnh báo hàng hải. Thuật ngữ *NAVAREA* theo sau là một chữ số La Mã có thể được sử dụng

⁵ Theo định nghĩa trong quy định SOLAS IV/2

⁶ Trong đó có thể bao gồm biển nội địa, hồ và đường thủy mà tàu biển có thể đi lại được.

⁷ Trong đó có thể bao gồm biển nội địa, hồ và đường thủy mà tàu biển có thể đi lại được.

- để xác định một vùng biển cụ thể. Việc phân định các khu vực đó không liên quan đến và sẽ không ảnh hưởng đến việc phân định bất kỳ ranh giới nào giữa các Quốc gia (xem hình 3).
- .20 *Điều phối viên NAVAREA* có nghĩa là cơ quan chịu trách nhiệm điều phối, đối chiếu và đưa ra các cảnh báo NAVAREA cho một NAVAREA được chỉ định.
- .21 *Cảnh báo NAVAREA* có nghĩa là cảnh báo hàng hải hoặc bản tin có hiệu lực được ban hành như một phần của chuỗi đánh số bởi điều phối viên NAVAREA
- .22 *Cảnh báo hàng hải* là một thông báo chứa thông tin khẩn cấp liên quan đến hàng hải an toàn được phát cho các tàu theo các quy định của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974.
- .23 *NAVTEX* có nghĩa là hệ thống phát và thu tự động thông tin an toàn hàng hải bằng điện báo in trực tiếp bằng hẹp.
- .24 *Điều phối viên NAVTEX* có nghĩa là cơ quan chịu trách nhiệm vận hành và quản lý một hoặc nhiều đài NAVTEX phát thông tin an toàn hàng hải như một phần của dịch vụ NAVTEX Quốc tế.
- .25 *Vùng phủ sóng NAVTEX* có nghĩa là khu vực được xác định bởi một cung hình tròn có bán kính từ bộ phát được tính toán theo phương pháp và tiêu chí được đưa ra trong Nghị quyết A.801(19), như đã được sửa đổi.
- .26 *Khu vực dịch vụ NAVTEX* có nghĩa là một vùng biển duy nhất và được xác định chính xác, hoàn toàn nằm trong vùng phủ sóng của NAVTEX, mà thông tin an toàn hàng hải được cung cấp từ một máy phát NAVTEX cụ thể. Nó thường được xác định bởi một đường có tính đến đầy đủ các điều kiện lan truyền địa phương cũng như đặc điểm và khối lượng thông tin cũng như mô hình giao thông hàng hải trong khu vực, như được đưa ra trong nghị quyết A.801(19), như đã được sửa đổi.
- .27 *Thông tin khẩn cấp khác liên quan đến an toàn* có nghĩa là thông tin an toàn hàng hải được phát cho các tàu không được định nghĩa là cảnh báo hàng hải hoặc thông tin khí tượng. Điều này có thể bao gồm, nhưng không giới hạn ở, các sự cố hoặc thay đổi đáng kể đối với hệ thống thông tin liên lạc hàng hải và các hệ

thông báo cáo tàu bắt buộc mới hoặc sửa đổi hoặc các quy định hàng hải ảnh hưởng đến tàu trên biển.

- .28 *Trung tâm phối hợp cứu nạn (RCC)* nghĩa là đơn vị chịu trách nhiệm thúc đẩy tổ chức hiệu quả các dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn và điều phối việc tiến hành các hoạt động tìm kiếm và cứu nạn trong khu vực tìm kiếm và cứu nạn⁸.
- .29 *Dịch vụ vệ tinh di động được công nhận (RMSS)* có nghĩa là bất kỳ dịch vụ nào hoạt động thông qua hệ thống vệ tinh và được IMO công nhận, để sử dụng trong GMDSS.
- .30 *Thông tin liên quan đến tìm kiếm và cứu nạn (SAR)* có nghĩa là các tiếp âm báo động cấp cứu và các thông tin tìm kiếm, cứu nạn khẩn cấp khác được phát cho tàu.
- .31 *Tiểu khu vực* có nghĩa là một phân khu của NAVAREA/METAREA, trong đó một số quốc gia đã thiết lập một hệ thống điều phối để ban hành thông tin an toàn hàng hải. Việc phân định các khu vực đó không liên quan đến và sẽ không ảnh hưởng đến việc phân định bất kỳ ranh giới nào giữa các Quốc gia.
- .32 *Điều phối viên Tiểu khu vực* có nghĩa là cơ quan chịu trách nhiệm điều phối, đối chiếu và đưa ra các cảnh báo Tiểu khu vực cho một Tiểu khu vực được chỉ định.
- .33 *Cảnh báo tiểu khu vực* có nghĩa là cảnh báo điều hướng hoặc bản tin có hiệu lực được ban hành như một phần của chuỗi đánh số bởi Điều phối viên tiểu khu vực. Việc phát sóng phải được thực hiện bởi dịch vụ NAVTEX quốc tế tới các khu vực dịch vụ NAVTEX được xác định hoặc bởi dịch vụ cuộc gọi nhóm nâng cao quốc tế (thông qua điều phối viên NAVAREA thích hợp).
- .34 *UTC* có nghĩa là Giờ phối hợp quốc tế tương đương với GMT (hoặc ZULU) làm tiêu chuẩn giờ quốc tế.

⁸ Thuật ngữ RCC sẽ được sử dụng trong Sổ tay hướng dẫn này để áp dụng cho các trung tâm chung, hàng không hoặc hàng hải; JRCC, ARCC hoặc MRCC sẽ được sử dụng làm bối cảnh đảm bảo

- .35 *Dịch vụ cảnh báo và thông tin khí tượng toàn cầu (WWMIWS)*⁹ có nghĩa là dịch vụ được điều phối quốc tế để đưa ra các cảnh báo và dự báo khí tượng.
- .36 *Dịch vụ cảnh báo hàng hải trên toàn thế giới (WWNWS)*¹⁰ có nghĩa là dịch vụ phối hợp quốc tế và quốc gia để đưa ra các cảnh báo hàng hải.
- .37 Trong quy trình vận hành, *điều phối* có nghĩa là việc phân bổ thời gian phát dữ liệu được tập trung, định dạng và tiêu chí truyền dữ liệu tuân thủ như mô tả trong *Sổ tay chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải* và tất cả các dịch vụ được quản lý như được nêu trong các nghị quyết A.705(17), như đã sửa đổi, A.706(17), như đã sửa đổi và A.1051(27), như đã sửa đổi.

⁹ Như đã nêu trong nghị quyết A.1051(27), như đã sửa đổi

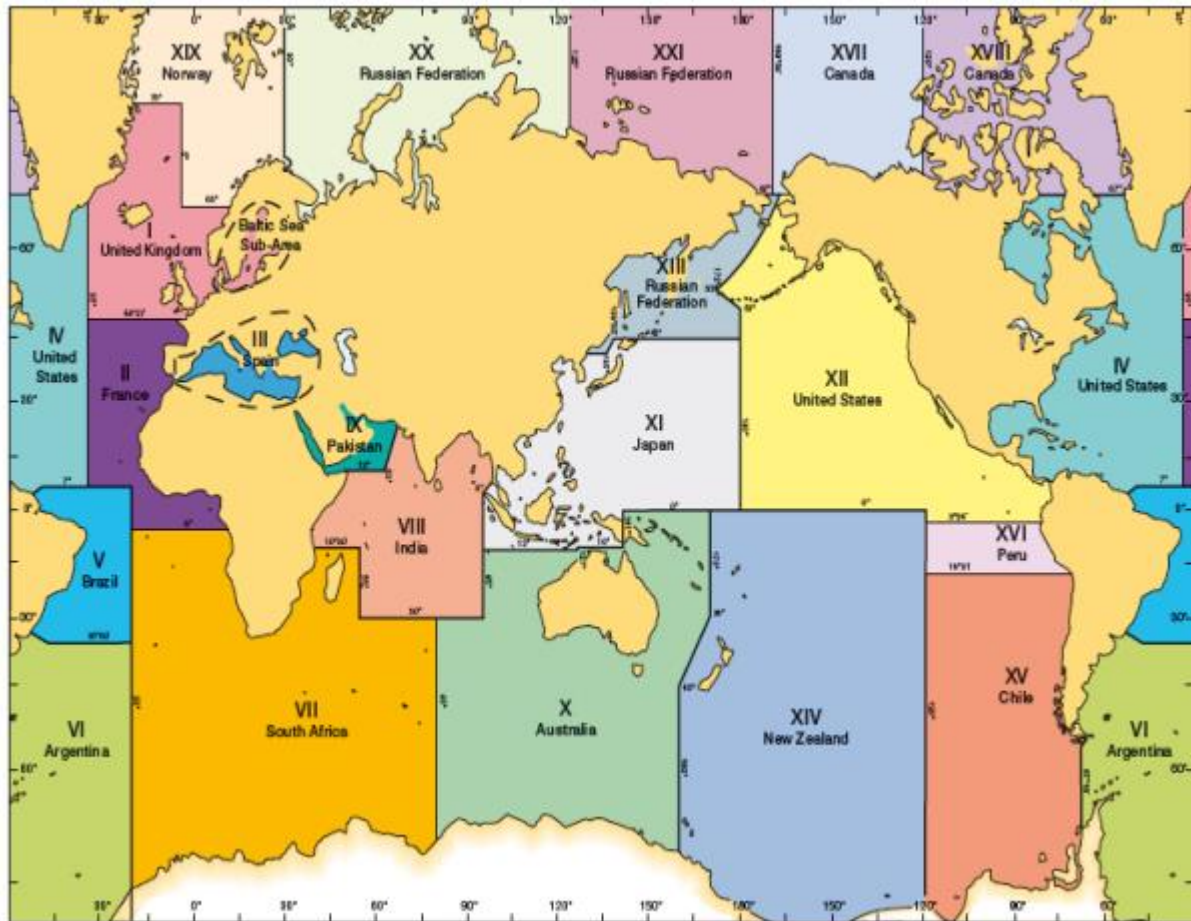
¹⁰ Như đã nêu trong nghị quyết A.706(17), như đã sửa đổi

2.2.2. Phân định METAREAs



Hình 2 - METAREA để điều phối và ban hành các cảnh báo và dự báo khí tượng theo Dịch vụ cảnh báo thông tin và đại dương toàn cầu trong GMDSS
Việc phân định các khu vực đó không liên quan đến và sẽ không ảnh hưởng đến việc phân định bất kỳ ranh giới nào giữa các quốc gia

2.2.3. Phân định NAVAREAs



Hình 3 – Các NAVAREA để điều phối và ban hành các cảnh báo hàng hải trong Dịch vụ Cảnh báo Hàng hải Toàn thế giới trong GMDSS

Việc phân định các khu vực đó không liên quan đến và sẽ không ảnh hưởng đến việc phân định bất kỳ ranh giới nào giữa các quốc gia

3 Đặc điểm chung của hệ thống NAVTEX

3.1 Các tính năng chính là:

- .1 sử dụng một tần số duy nhất, với việc truyền từ các trạm trong và giữa các NAVAREA và METAREA được phối hợp trên cơ sở chia sẻ thời gian để giảm nguy cơ nhiễu lẫn nhau. Các tần số sau đây có thể được sử dụng cho các chương trình phát sóng NAVTEX:

518 kHz	
Loại dịch vụ:	Quốc tế
Nội dung:	Thông tin an toàn hàng hải
Ngôn ngữ:	Tiếng Anh
Điều phối:	Bởi Ban điều phối IMO NAVTEX
490 kHz và 4.209,5 kHz	
Loại dịch vụ:	Quốc gia
Nội dung:	Thông tin an toàn hàng hải
Ngôn ngữ:	Theo lựa chọn của cơ quan quản lý quốc gia
Điều phối:	Ký tự nhận dạng máy phát được phân bổ bởi Bảng điều phối IMO NAVTEX
Các tần số quốc tế khác được phân bổ bởi ITU	
Loại dịch vụ:	Quốc gia
Nội dung:	Theo lựa chọn của cơ quan quản lý quốc gia
Ngôn ngữ:	Theo lựa chọn của cơ quan quản lý quốc gia
Điều phối:	Bởi Cơ quan quản lý quốc gia thích hợp

- .2 bộ thu NAVTEX chuyên dụng, bao gồm bộ thu radio, bộ xử lý tín hiệu và:
 1. một thiết bị in tích hợp; hoặc
 2. thiết bị hiển thị chuyên dụng có cổng đầu ra của máy in và bộ nhớ thông báo cố định; hoặc

3. kết nối với hệ thống định vị tích hợp và bộ nhớ thông báo cố định, có khả năng chọn thông báo sẽ được in, hoặc xem và lưu trữ trong bộ nhớ theo:
 1. mã kỹ thuật (B1B2B3B4), xuất hiện trong phần mở đầu của mỗi thông báo; và
 2. liệu thông báo cụ thể đã được in/nhận hay chưa.

3.2. Các đặc tính kỹ thuật và vận hành của hệ thống NAVTEX có trong ĐỀ XUẤT-R M.540-2. Các tiêu chuẩn hoạt động cho thiết bị trên tàu, nếu được lắp đặt trước ngày 1 tháng 7 năm 2005, được quy định trong nghị quyết A.525(13). Nếu được lắp đặt vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2005 và trước ngày 1 tháng 1 năm 2024, chúng sẽ tuân theo nghị quyết MSC.148(77). Đối với các cài đặt vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2024, chúng phải tuân theo nghị quyết MSC.508(105).

4. Thiết lập hoặc rút dịch vụ NAVTEX

4.1. Thiết lập các dịch vụ NAVTEX mới

Khi lập kế hoạch cho các dịch vụ NAVTEX, Cơ quan quản lý nên nhận được hướng dẫn ở giai đoạn đầu từ IMO, thông qua Ban điều phối IMO NAVTEX. Điều này có thể đặc biệt quan trọng khi việc lắp đặt các trạm mới và/hoặc mua thiết bị mới đang được xem xét. Chi tiết về cách liên hệ với Ban có thể được tìm thấy trong phụ lục 1.

4.2. Rút các trạm và/hoặc dịch vụ NAVTEX hiện có

4.2.1. Các cơ quan quản lý muốn rút các dịch vụ và/hoặc trạm NAVTEX quốc tế phải cung cấp cho IMO thông báo kịp thời và đầy đủ trước khi rút theo kế hoạch. Cần phải tham vấn sớm với các điều phối viên NAVAREA/METAREA/SAR có liên quan và Ban điều phối NAVTEX của IMO. Khi rút các dịch vụ và/hoặc trạm, Cơ quan quản lý hành chính phải đảm bảo:

- .1 tiếp tục cung cấp các dịch vụ MSI trong khu vực được đề cập trước đây:
- .2 tác động đối với các khu vực dịch vụ NAVTEX liên kế được xem xét:
- .3 tất cả các cơ quan có thẩm quyền thích hợp đều được thông báo, bao gồm:
 1. Ban điều phối IMO NAVTEX;

2. Điều phối viên NAVAREA/METAREA;
 3. Điều phối viên SAR;
 4. Nhà cung cấp thông tin; và
 5. Người dùng NAVTEX thông báo cho người đi biển.
- .4 sáu tuần trước khi rút dịch vụ và/hoặc thông báo trạm phải được ban hành bằng thông báo NAVTEX; và
- .5 mô-đun Kế hoạch tổng thể GMDSS của GISIS được cập nhật.

Ban điều phối NAVTEX của IMO ĐỀ XUẤT thông báo trước một năm cho các bên liên quan của NAVTEX.

4.2.2. Các cơ quan quản lý muốn rút các dịch vụ và/hoặc trạm NAVTEX quốc gia phải cung cấp cho IMO thông báo kịp thời và đầy đủ trước khi rút theo kế hoạch và thông báo cho các điều phối viên NAVAREA/METAREA/SAR có liên quan và Ban điều phối NAVTEX của IMO càng sớm càng tốt. Sau khi hoàn thành, mô-đun Kế hoạch Tổng thể GMDSS của GISIS sẽ được cập nhật.

4.3. Dịch vụ NAVTEX quốc tế trên 518 kHz

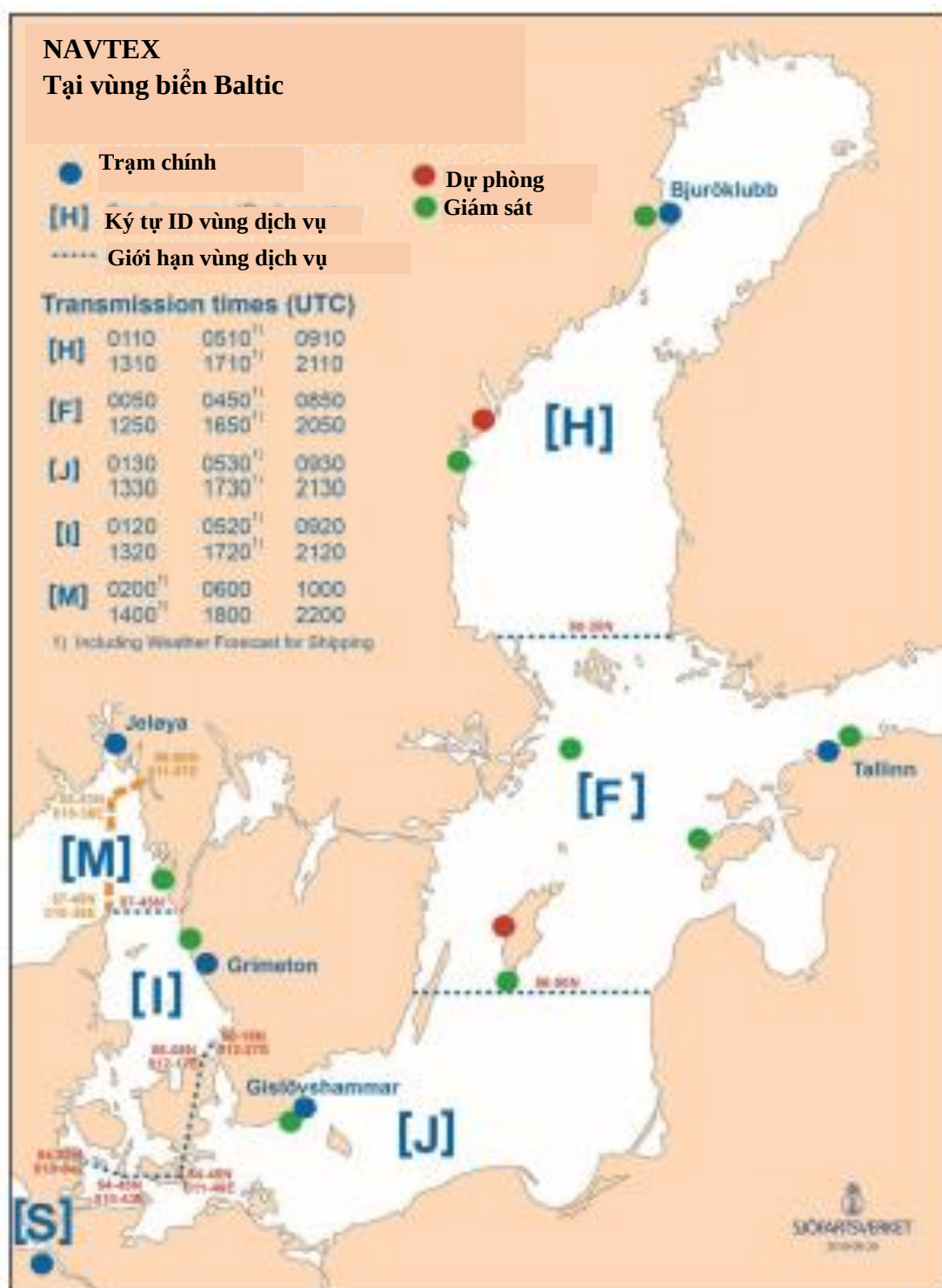
Khi lập kế hoạch cho một dịch vụ NAVTEX quốc tế, điều cần thiết là phải đánh giá cao mức độ phối hợp quốc gia và quốc tế cần thiết. Các nguyên tắc trung tâm cần được ghi nhớ như sau:

- .1 Tất cả các trạm NAVTEX là một phần của cơ sở hạ tầng chiến lược của cả GMDSS và WWNWS.
- .2 Điều cần thiết đối với hiệu suất và hiệu quả của dịch vụ là số lượng trạm tối thiểu được sử dụng. Điều này có thể yêu cầu Cơ quan quản lý quốc gia chia sẻ cơ sở vật chất hoặc công bố thông tin do Cơ quan quản lý của các quốc gia khác cung cấp.
- .3 Mỗi trạm đóng góp vào dịch vụ tổng thể theo cách phối hợp, lưu ý đến khu vực địa lý được bao phủ bởi mỗi trạm và sự phối hợp và kiểm soát hiệu quả thông tin được truyền đi.
- .4 Hai vùng cơ bản phải được xác định khi thiết lập trạm NAVTEX là vùng phủ sóng NAVTEX và vùng dịch vụ NAVTEX. Mỗi trạm sẽ cung cấp tất cả thông tin cho một khu vực dịch vụ NAVTEX cụ thể. Các ranh giới của khu vực dịch vụ NAVTEX phải nằm hoàn toàn trong vùng phủ sóng và không được trùng lặp với các khu vực dịch vụ NAVTEX liền kề (xem hình 4).

- .5 Các Cơ quan quản lý quốc gia đang tìm cách thiết lập các dịch vụ NAVTEX sẽ tiến hành các cuộc thảo luận sơ bộ với điều phối viên NAVAREA, điều phối viên METAREA và các Cơ quan quản lý lân cận trước khi nộp đơn chính thức lên IMO thông qua Ban điều phối NAVTEX của IMO. Các cuộc thảo luận này sẽ xem xét các ranh giới khu vực dịch vụ NAVTEX thích hợp nhất, các vị trí địa lý có thể có cho các địa điểm phát để đảm bảo vùng phủ sóng và liên kết tối ưu với các nhà cung cấp thông tin.
- .6 Phạm vi của bộ phát NAVTEX phụ thuộc vào công suất phát và điều kiện truyền sóng vô tuyến tại địa phương. Phạm vi thực tế đạt được sẽ được điều chỉnh ở mức tối thiểu cần thiết để tiếp nhận đầy đủ trong khu vực dịch vụ NAVTEX được chỉ định, có tính đến nhu cầu của các tàu tiếp cận từ các khu vực khác. Kinh nghiệm chỉ ra rằng phạm vi yêu cầu từ 250 đến 400 hải lý thông thường sẽ đạt được bằng công suất truyền không quá 1 kW vào ban ngày **với mức giảm tối thiểu 60% trong điều kiện ban đêm.**
- .7 Sau khi lựa chọn các vị trí máy phát, nhu cầu phối hợp chính nằm ở việc gán các ký tự nhận dạng máy phát B1 (lịch trình thời gian) và thỏa thuận về các khu vực dịch vụ NAVTEX được đề xuất (nếu phù hợp). Các cuộc thảo luận sơ bộ giữa các Cơ quan quản lý quốc gia đang tìm cách thiết lập hoặc sửa đổi các dịch vụ NAVTEX và các Cơ quan quản lý lân cận sẽ được điều phối viên của NAVAREA điều phối trước khi áp dụng chính thức ký tự nhận dạng máy phát B1. Trong suốt quá trình, Ban điều phối NAVTEX của IMO luôn sẵn sàng tư vấn và liên lạc về các giới hạn cuối cùng của các khu vực dịch vụ NAVTEX nếu các giới hạn này không thể được thống nhất tại địa phương.
- .8 Bảng điều phối IMO NAVTEX sẽ chỉ phân bổ các ký tự nhận dạng máy phát Bi sau khi các khu vực dịch vụ NAVTEX đã được thống nhất.
- .9 Khi một máy phát NAVTEX đã được tuyên bố hoạt động, nếu Cơ quan quản lý quốc gia cần:
 1. di chuyển địa điểm phát; và/hoặc
 2. sửa đổi các giới hạn của khu vực dịch vụ NAVTEX,

thì toàn bộ quá trình phối hợp được nêu ở trên phải được lặp lại, luôn thông báo cho Ban điều phối IMO NAVTEX.

- .10 Một điều phối viên NAVTEX quốc gia sẽ được thành lập để giám sát hoạt động của các dịch vụ NAVTEX do mỗi Cơ quan quản lý quốc gia thành lập. Trách nhiệm của điều phối viên NAVTEX được xác định trong phần 12 của Sổ tay này.



Ảnh 4 - Ví dụ về vùng dịch vụ NAVTEX

Biển Baltic và các hướng tiếp cận của nó đã được chia thành năm khu vực dịch vụ NAVTEX riêng lẻ. Trong mỗi khu vực dịch vụ, thông tin an toàn hàng hải được cung cấp từ một trạm NAVTEX riêng biệt đã được phân bổ một ký tự nhận dạng máy phát B1 chuyên dụng. Yêu cầu cơ bản là phạm vi của mỗi bộ phát NAVTEX phải đủ để bao gồm toàn bộ khu vực dịch vụ NAVTEX được gán cho ký tự nhận dạng bộ phát B1 của nó.

4.4. Dịch vụ NAVTEX quốc gia trên 490 kHz hoặc 4 209,5 kHz

Các quy định của Sổ tay NAVTEX áp dụng cho các dịch vụ NAVTEX quốc gia trên 490 kHz hoặc 4 209,5 kHz. Khi lập kế hoạch dịch vụ NAVTEX quốc gia, Ban điều phối NAVTEX của IMO chịu trách nhiệm phân bổ các ký tự nhận dạng máy phát B1; tuy nhiên, việc thành lập các khu vực dịch vụ NAVTEX và bắt buộc sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh là không bắt buộc.

4.5. Dịch vụ NAVTEX quốc gia trên các tần số khác

Các quy định của Sổ tay NAVTEX không áp dụng khi lập kế hoạch dịch vụ NAVTEX quốc gia trên các tần số được chỉ định trên toàn quốc.

5 Ký tự kỹ thuật của thông báo NAVTEX

5.1 Tổng quan về đặc tính kỹ thuật, B1, B2, B3, B4

5.1.1. Các bản tin NAVTEX bao gồm các hướng dẫn cho người nhận NAVTEX để xử lý thông tin an toàn hàng hải dưới dạng nhận dạng bản tin NAVTEX, bao gồm bốn ký tự kỹ thuật "B" tạo thành một mã chữ và số. Để các thông báo được xử lý chính xác, chúng phải bao gồm dữ liệu tuân theo các ký tự "B" sau:

- B₁ Ký tự nhận dạng máy phát
- B₂ Ký tự chỉ thị chủ thể
- B₃B₄ Ký tự đánh số thông báo

5.2. B₁ – Ký tự nhận dạng máy phát

5.2.1 Ký tự nhận dạng máy phát (B₁) là một chữ cái duy nhất được phân bổ cho mỗi máy phát. Nó được sử dụng để xác định các chương trình quảng bá sẽ được người nhận chấp nhận và những chương trình bị từ chối, cũng như khe thời gian để truyền.

5.2.2 Để tránh nhận nhầm và nhiễu truyền từ hai trạm có cùng đặc điểm nhận dạng máy phát, cần đảm bảo rằng các trạm đó có khoảng cách địa lý lớn. Việc phân bổ các ký tự nhận dạng máy phát theo trình tự bảng chữ cái cho các trang liên kế cũng có thể gây ra sự cố; do đó, các ký tự nhận dạng máy phát liên tiếp

thường không được phân bổ cho các trạm lân cận. Kinh nghiệm cho thấy rằng điều này loại bỏ nguy cơ một trạm vượt quá khe thời gian của nó che lấp tín hiệu pha của một trạm liền kề sắp bắt đầu truyền.

Bảng 1 - Các ký tự kỹ thuật "B" tạo nên nhận dạng thông báo NAVTEX đầy đủ^{11, 12}

B ₁ Ký tự nhận dạng máy phát	B ₂ Ký tự chỉ thị chủ thể			B ₃ B ₄ Ký tự đánh số thông báo
1 ký tự	1 ký tự			2 chữ số
A đến X (Xem Bảng 2)	A = Cảnh báo điều hướng			01 đến 99 (ký tự đánh số thông báo "00" không được sử dụng cho thông báo thông thường)
	B = Cảnh báo khí tượng			
	C = Báo cáo băng			
	D = Thông tin tìm kiếm cứu nạn, hành vi cảnh báo cướp biển, sóng thần và các hiện tượng tự nhiên khác			
	E = Dự báo khí tượng			
	F = Bản tin dịch vụ Pilot và VTS			
	G = Thông báo dịch vụ AIS (không hỗ trợ điều hướng)			
	H = Thông báo LORAN			
	I = Hiện tại không được sử dụng			
	J = Thông báo GNSS về trạng thái PRN			
	K = Thông báo hệ thống hỗ trợ định vị điện tử khác			
	L = Các cảnh báo điều hướng khác - bổ sung cho B2 ký tự A ¹²			
	M =		Hiện tại không sử dụng	
	N =			
	O =			
	P =			
	Q =			
	R =			
	S =			
	T =			
U =				
V =				
W =	Phân bổ các dịch vụ đặc biệt của Ban điều phối IMO NAVTEX			
X =				

¹¹ Sử dụng ký tự D tại B₂ sẽ tự động tắt cảnh báo tại bộ thu NAVTEX.

¹² Trên một số máy thu NAVTEX cũ hơn, có thể bỏ chọn ký tự L tại B₂ (tiếp theo của B₂ chủ thể nhóm A); tuy nhiên, chúng tôi khuyên ngài không nên bỏ chọn ký tự này

B ₁ Ký tự nhận dạng máy phát	B ₂ Ký tự chỉ thị chủ thể			B ₃ B ₄ Ký tự đánh số thông báo
	Y =			
	Z = không có thông báo			



Hình 5 – Ví dụ về bộ thu NAVTEX với màn hình LCD

5.2.3. Bộ Truyền NAVTEX có phạm vi tối đa được thiết kế khoảng 400 hải lý. Do đó, khoảng cách tối thiểu giữa hai máy phát có cùng mã định danh máy phát phải đủ để đảm bảo rằng máy thu không thể nằm trong phạm vi của cả hai cùng một lúc.

5.2.4. Sự phối hợp chặt chẽ giữa các trạm truyền trong NAVAREA/METAREA liền kề là cần thiết để đạt được sự tách biệt này. Vì lý do này, Cơ quan quản lý các quốc gia sẽ yêu cầu tư vấn của Ban điều phối NAVTEX của IMO ngay từ giai đoạn đầu trong việc lập kế hoạch cho một dịch vụ NAVTEX mới. Bảng điều khiển sẽ phân bổ các ký tự nhận dạng máy phát B1 theo cách sao cho giảm thiểu rủi ro xảy ra nhiều.

5.2.5. Bảng 2 cho thấy các ký tự nhận dạng máy phát và thời gian bắt đầu truyền liên quan của chúng được sử dụng bởi Bảng điều phối NAVTEX của IMO để đánh giá và phân bổ các ký tự nhận dạng máy phát từ A đến X, bất kể vị trí địa lý của trạm ở bất kỳ đâu trên thế giới. Mỗi ký tự nhận dạng máy phát được phân bổ thời gian truyền tối đa là 10 phút cứ sau bốn giờ. **Bởi vì hệ thống NAVTEX luôn sử dụng một tần số duy nhất, điều cơ bản để hoạt động thành công là các khe thời gian sau phải được tuân thủ nghiêm ngặt và các chương trình phát sóng không vượt quá 10 phút được phân bổ.**

Bảng 2 - Thời gian bắt đầu truyền NAVTEX

Ký tự nhận dạng máy truyền tin (B ₁)	Thời gian bắt đầu truyền tin (UTC)					
	0000	0400	0800	1200	1600	2000
A	0000	0400	0800	1200	1600	2000
B	0010	0410	0810	1210	1610	2010
C	0020	0420	0820	1220	1620	2020
D	0030	0430	0830	1230	1630	2030
E	0040	0440	0840	1240	1640	2040
F	0050	0450	0850	1250	1650	2050
G	0100	0500	0900	1300	1700	2100
H	0110	0510	0910	1310	1710	2110
I	0120	0520	0920	1320	1720	2120
J	0130	0530	0930	1330	1730	2130
K	0140	0540	0940	1340	1740	2140
L	0150	0550	0950	1350	1750	2150
M	0200	0600	1000	1400	1800	2200
N	0210	0610	1010	1410	1810	2210
O	0220	0620	1020	1420	1820	2220
P	0230	0630	1030	1430	1830	2230
Q	0240	0640	1040	1440	1840	2240
R	0250	0650	1050	1450	1850	2250
S	0300	0700	1100	1500	1900	2300
T	0310	0710	1110	1510	1910	2310
U	0320	0720	1120	1520	1920	2320
V	0330	0730	1130	1530	1930	2330
W	0340	0740	1140	1540	1940	2340
X	0350	0750	1150	1550	1950	2350

5.2.6. Ở một số vùng, việc đáp ứng một số lượng lớn các trạm trở nên cần thiết. Trong những trường hợp cực đoan, thậm chí cần phải sử dụng lại một số ký tự nhận dạng máy phát lần thứ hai trong một khu vực. Khi điều này xảy ra, mọi nỗ lực được thực hiện để đảm bảo các trạm có cùng ký tự cách xa nhau nhất có thể để giảm nguy cơ nhiễu lẫn nhau.

5.3. B₂ - Ký tự chỉ chủ thể

5.3.1. Thông tin được nhóm theo chủ đề trong chương trình phát sóng NAVTEX và mỗi nhóm chủ đề được phân bổ một ký tự chỉ báo chủ đề **B₂**.

5.3.2. Ký tự chỉ báo chủ đề được người nhận sử dụng để xác định các loại thông báo khác nhau như được liệt kê trong bảng 1.

5.3.3. Một số ký tự chỉ báo chủ đề có thể được sử dụng để từ chối các thông báo liên quan đến một số chủ đề mà tàu có thể không yêu cầu (ví dụ: các thông báo báo cáo băng có thể bị từ chối bằng cách bỏ chọn ký tự chỉ báo chủ đề B2 C trên máy thu NAVTEX trên tàu).

5.3.4. Việc nhận các thông báo, được truyền bằng các ký tự chỉ báo chủ đề A, B, D và L, đã được phân bổ cho cảnh báo hàng hải, cảnh báo khí tượng, thông tin tìm kiếm cứu nạn, hành vi cảnh báo cướp biển, sóng thần và các hiện tượng tự nhiên khác, là bắt buộc và không thể bỏ chọn trên máy thu NAVTEX. Điều này đã được thiết kế để đảm bảo rằng các tàu sử dụng NAVTEX luôn nhận được thông tin cần thiết nhất.

5.3.5. Không thể truyền hoặc nhận hai thông báo NAVTEX có cùng nhận dạng thông báo NAVTEX (được tạo thành từ bốn ký tự kỹ thuật). Do đó, ký tự chỉ báo chủ đề B2 L đã được chỉ định để sử dụng trong trường hợp không chắc là điều phối viên NAVTEX có hơn 99 thông báo cảnh báo điều hướng có hiệu lực và yêu cầu truyền đồng thời, tất cả đều sử dụng ký tự chỉ báo chủ đề B2 A, với cùng một B1 ký tự nhận dạng máy phát.

5.3.6. Các thông báo nhận được đã được truyền đi bằng ký tự chỉ báo chủ đề D sẽ kích hoạt cảnh báo được tích hợp trong bộ thu NAVTEX.

5.3.7. Trong dịch vụ NAVTEX quốc tế, Cơ quan quản lý hành chính phải có được sự đồng ý của Ban điều phối NAVTEX của IMO đối với tất cả các đề xuất sử dụng các ký tự chỉ báo đối tượng dịch vụ đặc biệt. Những đề xuất như vậy phải đáp ứng các tiêu chí sau:

1. Toàn bộ dịch vụ quốc tế phải không bị ảnh hưởng.
2. Các chương trình phát sóng dịch vụ đặc biệt sẽ chỉ được truyền khi thời gian cho phép và có tính đến sự cần thiết của tần số không được sử dụng trong phần lớn thời gian.
3. Dịch vụ quảng bá đặc biệt chỉ được sử dụng cho mục đích đã được phê duyệt.

5.4. B₃B₄ - Ký tự đánh số thông báo (số NAVTEX)

5.4.1. Mỗi thông báo trong mỗi nhóm chủ đề được phân bổ một số sê-ri liên tiếp gồm hai chữ số bắt đầu từ 01 và kết thúc ở 99. Thông báo B₃B₄ đánh số các ký tự với nhau, thường được gọi là "số NAVTEX".

5.4.2. Số NAVTEX chỉ được phân bổ như một thành phần của nhận dạng bản tin NAVTEX và không nên nhầm lẫn với (và không có mối tương quan nào với) nhận dạng sê-ri và số liên tiếp của NAVAREA hoặc Cảnh báo ven biển có trong bản tin.

5.4.3. Không thể từ chối các thông báo được phát bằng số NAVTEX B₃B₄ = 00 và sẽ tự động ghi đề mọi lựa chọn ký tự nhận dạng bộ phát B₁ cũng như bất kỳ ký tự chỉ báo chủ đề B₂ nào được chọn trên bộ thu NAVTEX.

5.4.4. Do đó, việc sử dụng số NAVTEX B₃B₄ = 00 phải được kiểm soát chặt chẽ, vì các thư mang số này sẽ luôn được in hoặc hiển thị mỗi khi chúng được nhận. Các thông báo thông thường và thông báo dịch vụ không bao giờ được phân bổ B₃B₄ = 00. Việc sử dụng đúng các ký tự B₂ A, B, D và L sẽ đảm bảo rằng các thông báo chứa thông tin an toàn sẽ luôn được in hoặc hiển thị trong lần nhận đầu tiên.

6. Nhận dạng thông báo

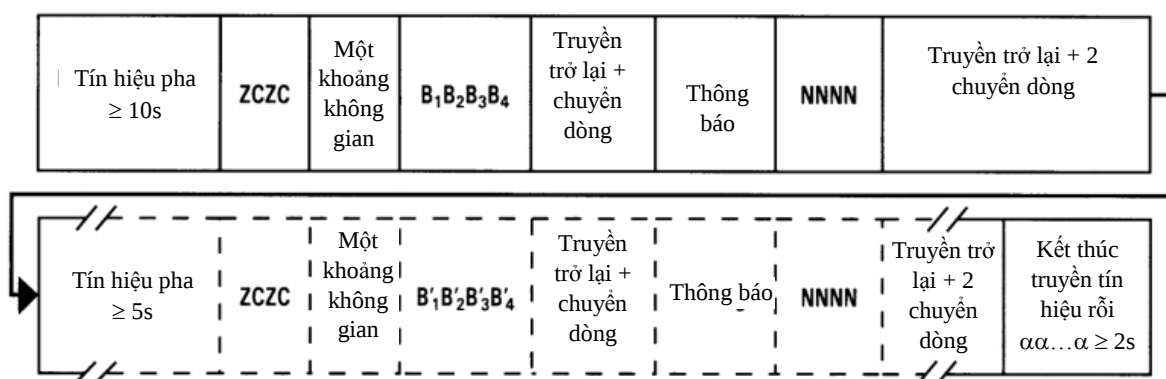
6.1. Nhận dạng thông báo NAVTEX riêng lẻ là sự kết hợp của cả bốn ký tự kỹ thuật B₁B₂B₃B₄ (ký tự nhận dạng máy phát/ký tự chỉ báo chủ đề/ký tự đánh số thông báo).

6.2. Khi một thông báo được nhận lần đầu tiên bởi bộ thu NAVTEX, danh tính thông báo sẽ được ghi lại và lưu trữ trong bộ nhớ trong 72 giờ. Điều này đảm bảo rằng các lần truyền tiếp theo của cùng một thông báo sẽ không được in lại hoặc lặp lại trên màn hình, trừ khi chúng được nhận lại sau hơn 72 giờ. Trong trường hợp không chắc là tất cả 99 số NAVTEX cho một nhóm chủ đề cụ thể, từ một bộ truyền cụ thể, đang được sử dụng đồng thời hoặc đã được phân bổ trong vòng 72 giờ qua, thì phải sử dụng một ký tự B₂ thay thế; ví dụ: B₂ = L đã được đặt sang một bên để sử dụng cho các cảnh báo điều hướng bổ sung nếu tất cả 99 số NAVTEX cho nhóm chủ đề B₂ = A đang được sử dụng.

6.3. Mỗi danh tính bản tin NAVTEX sẽ được phân bổ bởi điều phối viên NAVTEX có liên quan, người có thẩm quyền chịu trách nhiệm lựa chọn thông tin sẽ được phát bởi mỗi máy phát trong mỗi nhóm chủ đề. Một điều phối viên NAVTEX đơn lẻ có thể có nhiều hơn một máy phát dưới sự kiểm soát của họ. Lời khuyên cụ thể về việc sử dụng các ký tự chỉ báo chủ đề B₂ thay thế như đã đề cập trong 6.2 ở trên, có thể được cung cấp bởi Bảng điều phối I MO NAVTEX.

7. Định dạng thông báo

7.1. Các thông báo NAVTEX phải được soạn thảo theo hướng dẫn có trong Sổ tay hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải và Ấn phẩm IHO S-53. Định dạng của tất cả các thông báo phải tuân thủ chặt chẽ theo hình 6. Định dạng này xác định các yếu tố thiết yếu của thông báo ảnh hưởng đến hoạt động của người nhận. Cần hết sức cẩn thận để tránh các lỗi cú pháp trong các nhóm ZCZC B₁B₂B₃B₄ và NNNN vì chúng sẽ khiến bộ thu hoạt động không chính xác và có thể dẫn đến việc không nhận được thông báo.



Hình 6 - Định dạng tiêu chuẩn cho thông báo NAVTEX

7.2. Tín hiệu pha được truyền tự động bởi bộ phát NAVTEX ở đầu mỗi thông báo và rất quan trọng đối với hoạt động hiệu quả của hệ thống. Chính tín hiệu này cho phép máy thu khóa đường truyền của một trạm cụ thể, miễn là tần số chưa được sử dụng.

7.3. Nếu một trạm khác trong phạm vi truyền phát và có khe thời gian trước trạm được chọn vượt quá khe thời gian của nó (bất kể ký tự nhận dạng bộ phát B1 đang được sử dụng), thì quá trình truyền của nó sẽ làm trống tín hiệu pha của bộ phát tiếp theo. Sau đó, đối với người nhận, nó sẽ giống như thể đài thứ hai không được phát sóng và chương trình phát sóng của nó sẽ không được nhận, có thể từ chối thông tin an toàn quan trọng của người dùng. Đây là lý do chính đằng sau tầm quan trọng của việc mỗi trạm tuân thủ các khe thời gian được phân bổ của nó. Tương tự, nếu tín hiệu định pha cho một trạm cụ thể quá ngắn, một số máy thu sẽ không thể khóa đường truyền.

7.4. Thành phần thông điệp cơ bản

Bảng 3 - Thành phần thông điệp cơ bản

Thành phần	Ví dụ
Tín hiệu pha	

Bắt đầu nhóm thông báo	ZCZC
một không gian	
Nhận dạng thông báo NAVTEX	FA01
Vận chuyển trở lại + nguồn cấp dữ liệu	
Nội dung thông báo	(Nhóm ngày giờ - Tùy chọn, ví dụ: 040735 UTC ngày 21 tháng 10) KÊNH TIẾNG ANH NAV I 114/21. ĐIỂM BẮT ĐẦU HƯỚNG NAM. HẢI ĐỒ BA 442 (INT 1701). KHU VỰC CHỨA NỖ CÓ VỊ TRÍ 49-51.97N 003-39.54W VÀ 49-55.24N 003-40.79W.
Hướng dẫn kết thúc thông báo	NNNN
Vận chuyển trở lại + nguồn cấp dữ liệu hai dòng	
Tín hiệu pha	

7.5. Khi một thông báo đã được nhận không có lỗi, một bản ghi được tạo bởi người nhận danh tính thông báo NAVTEX. Mã định danh duy nhất này được sử dụng để chặn việc in hoặc hiển thị các lần truyền lặp lại cùng một thông báo.

7.6. Trên các dịch vụ NAVTEX quốc gia, điều quan trọng là phải giữ nguyên định dạng thư cơ bản giống như định dạng được yêu cầu đối với dịch vụ NAVTEX Quốc tế. Điều quan trọng nữa là đảm bảo rằng toàn bộ chương trình phát sóng không vượt quá khung thời gian đã phân bổ. Tuy nhiên, để đáp ứng các yêu cầu quốc gia, nội dung thông báo có thể khác với hướng dẫn được cung cấp cho dịch vụ NAVTEX Quốc tế nếu được yêu cầu.

7.7. Ví dụ về thông báo cảnh báo điều hướng

Lưu ý: Các ví dụ khác có sẵn để tham khảo trong Sổ tay hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải và Ấn phẩm IHO S-53

ZCZC LA18
140356 UTC AUG 22
NORWEGIAN NAV.WARNING 280
CHART 4
AREA OSLOFJORDEN
TORPENE LIGHTBUOY 59-46.1N 010-33.2E UNLIT.
NNNN
ZCZC LA26
250911 UTC JUN 22
DANISH NAVIGATIONAL WARNING NO. 154/21
KATTEGAT, AALBORG BIGHT
LIGHTHOUSE SVITRINGEN RENDE NO.13 56-54.4N 010-30.6E DESTROYED
AND MAKES AN OBSTRUCTION.
DEPTH ABOVE FOUNDATION 1 METRE. THE POS. IS MARKED AS
FOLLOWS:
GREEN LIGHT BUOY Q.G. APPROX 50M SW
YELLOW BUOY APPROX. 50M N
YELLOW BUOY APPROX. 50M ESE
MARINERS ARE ADVISED TO KEEP WELL CLEAR
NNNN
ZCZC SA38
NAVTEX-HAMBURG (NCC)
131120 UTC SEP 22
NAV WARN NO. 428
TSS TERSCHELLING-GERMAN BIGHT
'TG 2/GW' LIGHTBUOY 53-52N 006-22E
OFF STATION AND DAMAGED.
NNNN

ZCZC KA79
AVURNAV CHERBOURG 098
DOVER STRAIT TSS
AIS AID TO NAVIGATION
MMSI NUMBER: 992271107
ETABLISHED ON ZC2 BOUY
50-53.6N 001-30.9E (WGS 84)
NNNN
ZCZC MA99
301435 UTC AUG 22
WZ 972
ENGLAND, EAST COAST.
THAMES ESTUARY
1. EXPOSED CABLE EXISTS ON SEABED IN VICINITY OF LINE JOINING:
51-28.7N 000-46.8E
51-29.2N 001-01.7E
51-28.5N 001-09.5E
51-28.8N 001-14.0E
51-28.3N 001-18.6E AND
51-28.7N 001-25.2E.
WIDE BERTH REQUESTED.
2. CANCEL WZ957
NNNN
ZCZC JA93
101200 UTC SEP

GERMAN NAV WARN 424
WESTERN BALTIC. FEHMARN. PUTTGARDEN.
UNDERWATER OPERATIONS BY 'DEEP DIVER 1/J8HC7', IN VICINITY OF:
54-32.8N 011-16.9E. GUARD VESSELS
STANDING BY VHF CHANNEL 16. 0.5 NM
BERTH REQUESTED.
NNNN
ZCZC TA93
151530 UTC JAN
OOSTENDERADIO - INFO 17/22
1. OSTEND HARBOUR - WORKING AREA EASTERN BREAKWATER. ALL
SHIPPING (EXCEPT GOVERNMENT VESSELS AND WORKBOATS
INVOLVED IN
THIS PROJECT) FORBIDDEN IN THE WORKING AREA BOUNDED BY THE
FOLLOWING POS:
51-14.278N 002-55.719E
51-14.424N 002-55.696E
51-14.840N 002-55.370E
51-14.579N 002-55.058E
51-14.462N 002-55.186E
51-14.381N 002-55.293E
51-14.253N 002-55.360E
SHIPPING REQUESTED TO PASS WITH REDUCED SPEED
2. CANCEL INFO 121/21
NNNN
ZCZC MA97
291351 UTC AUG
NAVAREA I 238/22
ENGLAND EAST COAST.
THAMES ESTUARY APPROACHES.
CHART BA 1138(INT 1561).
WAVERIDER LIGHT-BUOY AND FOUR GUARD
LIGHT-BUOYS, ALL FL (5) Y.20S,
ESTABLISHED 51-42.5N 001-51.0E.
WIDE BERTH REQUESTED.
NNNN
ZCZC JA38
051444 UTC AUG
KALININGRAD NAV WARN 097
SOUTHEASTERN BALTIC, KUSHKAYA KOSA
LIGHT LESNOJ 55-01.0N 020-36.8E UNLIT
NNNN

7.8. Ví dụ thông điệp khí tượng

Lưu ý: Các ví dụ khác có sẵn để tham khảo trong Sổ tay hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về *Thông tin an toàn hàng hải* và Ấn phẩm IHO S-53

OE44
ISSUED BY THE MET OFFICE AT 0620 ON FRIDAY 27 MARCH
GALE WARNINGS: ROCKALL MALIN HEBRIDES SE ICELAND
THE GENERAL SITUATION AT MIDNIGHT
LOW GERMAN BIGHT 1001 MOV SEAWARDS AND LOSING ITS
IDENTITY. NEW LOW EXP JUST W OF ROCKALL 989 BY MIDNIGHT

TONIGHT
24-HR FCSTS
LUNDY FASTNET
SE VEER SW 5 OR 6, INCR 7, PERHAPS GALE 8 LATER. MOD OR
ROUGH, BECMG ROUGH OR VERY ROUGH LATER. OCCASIONAL RAIN,
FOG PATCHES DEVELOPING. GOOD BECMG POOR OR VERY POOR
IRISH SEA
W 3 OR 4, BACK S 5 OR 6, INCR 7, PERHAPS GALE 8 LATER.
SLT OR MOD, BECMG MOD OR ROUGH LATER. RAIN LATER. GOOD,
OCNL POOR LATER
...
NNNN
FQCN36 CWNT 251030
NAVTEX FOR IQALUIT VFF AT 5:30 AM EST THU 25 DEC 2021.
VLD 25/11Z-27/05Z,
WND(KT), VIS(NM) ABV 1 UNL IND, FOG IMPL VIS LESS THAN 1.
SYNOPSIS:
25/12Z INTSF LOW 976 MB OVR SRN QUE. 27/00Z WKN LOW 965 MB OVR
UNGAVA
BAY.
RESOLUTION - E:
WNG: STORM / FREEZING SPRAY.
WND: E30. 25/18Z E35. 26/06Z E50. 26/21Z E30.
SPRAY: 25/11Z-26/11Z MOD-SEV OUT-EDGE.
VIS: 26/03Z-27/05Z 0-1 SN.
...
WAVES(M) VLD 25/10Z-27/05Z.
RESOLUTION - E:
2 OUT-EDGE. 26/06Z 4-6. 26/20Z 2
...
NNNN
FICN36 CWIS 310700
ICE NAVTEX FOR IQALUIT VFF AT 0700 UTC MON 31 AUG 2022.
CUMBERLAND.
WNG: SPECIAL.
1 OI XCPT 8 FYI INCL 3 OI IN THE WRN SECTION.
UNUSUAL PRESENCE OF SEA ICE.
...
NORTHWEST LABRADOR SEA.
WNG: NIL.
BW.
NNNN
FZHW61 PHFO 310955
OFFN10
NAVTEX MARINE FORECAST FOR HAWAIIAN WATERS
NATIONAL WEATHER SERVICE HONOLULU HI
1200 AM HST MON AUG 31 2022
LOW GERMAN BIGHT 1001 MOV SEAWARDS AND LOSING ITS
IDENTITY. NEW LOW EXP JUST W OF ROCKALL 989 BY MIDNIGHT
TONIGHT
24-HR FCSTS
LUNDY FASTNET
SE VEER SW 5 OR 6, INCR 7, PERHAPS GALE 8 LATER. MOD OR

ROUGH, BECMG ROUGH OR VERY ROUGH LATER. OCCASIONAL RAIN,
FOG PATCHES DEVELOPING. GOOD BECMG POOR OR VERY POOR
IRISH SEA
W 3 OR 4, BACK S 5 OR 6, INCR 7, PERHAPS GALE 8 LATER.
SLT OR MOD, BECMG MOD OR ROUGH LATER. RAIN LATER. GOOD,
OCNL POOR LATER
...
NNNN
FQCN36 CWNT 251030
NAVTEX FOR IQALUIT VFF AT 5:30 AM EST THU 25 DEC 2021.
VLD 25/11Z-27/05Z,
WND(KT), VIS(NM) ABV 1 UNL IND, FOG IMPL VIS LESS THAN 1.
SYNOPSIS:
25/12Z INTSF LOW 976 MB OVR SRN QUE. 27/00Z WKN LOW 965 MB OVR
UNGAVA
BAY.
RESOLUTION - E:
WNG: STORM / FREEZING SPRAY.
WND: E30. 25/18Z E35. 26/06Z E50. 26/21Z E30.
SPRAY: 25/11Z-26/11Z MOD-SEV OUT-EDGE.
VIS: 26/03Z-27/05Z 0-1 SN.
...
WAVES(M) VLD 25/10Z-27/05Z.
RESOLUTION - E:
2 OUT-EDGE. 26/06Z 4-6. 26/20Z 2
...
NNNN
FICN36 CWIS 310700
ICE NAVTEX FOR IQALUIT VFF AT 0700 UTC MON 31 AUG 2022.
CUMBERLAND.
WNG: SPECIAL.
1 OI XCPT 8 FYI INCL 3 OI IN THE WRN SECTION.
UNUSUAL PRESENCE OF SEA ICE.
...
NORTHWEST LABRADOR SEA.
WNG: NIL.
BW.
NNNN
FZHW61 PHFO 310955
OFFN10
NAVTEX MARINE FORECAST FOR HAWAIIAN WATERS
NATIONAL WEATHER SERVICE HONOLULU HI
1200 AM HST MON AUG 31 2022

8. Tùy chọn ngôn ngữ và phát sóng quốc gia

8.1. Các bản tin dịch vụ NAVTEX quốc tế trên 518 kHz sẽ chỉ được phát bằng tiếng Anh theo các nghị quyết A.706(17), như đã sửa đổi và A.1051(27), như đã sửa đổi.

8.2. Thường có yêu cầu đối với các chương trình phát sóng NAVTEX phải được thực hiện bằng ngôn ngữ quốc gia ngoài tiếng Anh. Điều này sẽ chỉ đạt

được bằng cách cung cấp dịch vụ NAVTEX quốc gia. Các dịch vụ NAVTEX quốc gia sử dụng các tần số khác ngoài 518 kHz và các ngôn ngữ theo quyết định của Cơ quan quản lý có liên quan. Các dịch vụ NAVTEX quốc gia này có thể được phát trên 490 kHz hoặc 4 209,5 kHz hoặc trên một tần số được chỉ định quốc gia thay thế.

9. Kiểm soát thông tin

9.1. Tính chất chia sẻ thời gian của các dịch vụ NAVTEX đòi hỏi phải có kỷ luật nghiêm ngặt trong việc kiểm soát luồng thông tin của chương trình phát sóng. Để đạt được điều này, cần phối hợp các thông báo trong từng loại B2 tại mỗi máy phát. Nói chung, tất cả các thông điệp phải ngắn gọn, rõ ràng và tránh trùng lặp. Tuân thủ nghiêm ngặt các hướng dẫn có liên quan trong các nghị quyết A.706(17), như đã sửa đổi, A.1051(27), như đã sửa đổi và *Sổ tay hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải* (MSC.1/Circ.1310, như sửa đổi) được đề xuất.

9.2. Ngoài ra, một số quy trình vận hành cũng được cho là cần thiết:

- .1 thông báo trong mỗi danh mục phải được phát theo thứ tự ngược lại khi điều phối viên NAVTEX nhận được, với thông báo mới nhất được phát trước; và
- .2 thông báo hủy chỉ được phát một lần. Thông báo bị hủy không được truyền trên quảng bá trong đó thông báo hủy của nó xuất hiện. Nói chung, thông báo hủy sẽ là phần cuối cùng của nội dung thông báo.

10. Nội dung thông báo

10.1. Điều quan trọng là các Cơ quan quản lý quốc gia đang vận hành hoặc lập kế hoạch cho các dịch vụ NAVTEX phải rõ ràng về loại thông tin nào sẽ được đưa vào các thông báo.

10.2. Dịch vụ NAVTEX quốc tế chỉ nên được sử dụng để truyền thông tin an toàn hàng hải và không được sử dụng làm phương tiện để cung cấp thông báo cho người đi biển hoặc để phát cảnh báo địa phương. NAVTEX về cơ bản là một phương tiện để phát thông tin cần thiết cho tàu để di chuyển an toàn qua khu vực dịch vụ NAVTEX của trạm NAVTEX thích hợp, đặc biệt là những tàu trên các tuyến đường ven biển. Hướng dẫn chi tiết hơn về các loại thông báo khác nhau được đưa ra dưới đây. Các ví dụ về nội dung và bố cục của các thông báo NAVTEX được trình bày trong *Sổ tay hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải* và Ấn phẩm IHO S-53. Ấn

phẩm này phải có sẵn cho tất cả các nhân viên chịu trách nhiệm soạn thảo các thông báo sẽ được phát bởi các đài NAVTEX.

10.2.1. Cảnh báo hàng hải

- .1 cảnh báo ven biển và cảnh báo NAVAREA (B2 = A hoặc L) được ban hành theo hướng dẫn của nghị quyết A.706(17), như đã được sửa đổi, có thể gây lo ngại cho các tàu trong khu vực dịch vụ NAVTEX được phân bổ cho máy phát nên được đưa vào buổi phát thanh. Các cảnh báo ven biển có liên quan thường phải được lặp lại ở mỗi lần truyền theo lịch trình miễn là chúng vẫn còn hiệu lực; nếu chúng có hiệu lực trong hơn sáu tuần, thông tin phải được công bố bằng các phương tiện chính thức khác, ví dụ như trong các thông báo cho người đi biển. Khi có sẵn cho những người đi biển bằng các phương tiện khác, cảnh báo không được phát đi bởi NAVTEX. Điều phối viên NAVTEX nên sắp xếp để nhận các cảnh báo NAVAREA phù hợp với khu vực của họ để đưa vào chương trình phát sóng của họ. Chúng nên được phát ít nhất hai lần mỗi ngày - để tránh làm quá tải khung thời gian phát sóng, chúng thường được lên lịch để truyền trong các khoảng thời gian không bao gồm dự báo thời tiết (xem phần 12.4);
- .2 bản tin có hiệu lực (bản tóm tắt các cảnh báo hàng hải có hiệu lực) thông thường phải được phát không ít hơn một lần mỗi tuần vào thời gian đã định; và
- .3 cảnh báo địa phương không được phát trên NAVTEX quốc tế, tức là thông tin liên quan đến vùng nước nội địa, thường nằm trong giới hạn quyền tài phán của bến cảng hoặc Cơ quan quản lý cảng.

10.2.2. Cảnh báo và dự báo khí tượng

- .1 cảnh báo khí tượng (B2 = B), ví dụ: cảnh báo gió giật, nên được phân bổ mức độ ưu tiên QUAN TRỌNG (xem phần 11) và được lặp lại ở các lần truyền theo lịch trình tiếp theo trong thời gian cảnh báo còn hiệu lực. Những thông báo này chỉ nên chứa các cảnh báo thích hợp và phải tách biệt với dự báo thời tiết;
- .2 dự báo thời tiết (B2 = E) nên được phát ít nhất hai lần mỗi ngày. Dịch vụ này nên được phối hợp cẩn thận khi các máy phát ở gần nhau về mặt địa lý;

- .3 báo cáo thường lệ về băng thường được phát trên NAVTEX mỗi ngày một lần; và
- .4 cảnh báo băng bồi tụ (cảnh báo đóng băng) thường được bao gồm trong cảnh báo gió giạt. Nếu không có cảnh báo gió giạt nào được đưa ra, chúng sẽ được coi là cảnh báo khí tượng (xem đoạn 10.2.2.1).

10.2.3. Thông tin tìm kiếm cứu nạn

- .1 phát sóng NAVTEX không phù hợp với lưu lượng cấp cứu. Do đó, chỉ có thông báo cấp cứu ban đầu mới được truyền lại trên NAVTEX, sử dụng B2 = D, để cảnh báo những người đi biển về tình huống cấp cứu, bằng cách đặt báo động âm thanh.
- .2 một cơ quan duy nhất, thông thường sẽ là trung tâm phối hợp cứu hộ (RCC), nên được chỉ định là người điều phối SAR để nhập thông tin thông qua điều phối viên NAVTEX, cho một bản tin NAVTEX. Bản tin ban đầu liên quan đến sự cố từ bờ tới tàu phải được phát trước đó trên tần số sự cố thích hợp trước khi bất kỳ bản tin NAVTEX liên quan nào được phát.
- .3 Ví dụ về thông báo tìm kiếm và cứu nạn.

ZCZC OD37 MAYDAY ALERT 53-33N 001-29E FV DIAMOND VESSEL ON FIRE CREW ABANDONING 3 POB HUMBER COASTGUARD COORDINATING NNNN
ZCZC GD23 OVERDUE WINDSURFER MISSING FROM HUNSTANTON. WHITE BOARD WITH RED SAIL. VESSELS ON THE APPROACHES TO THE HUMBER, THE LINCOLNSHIRE COAST, THE WASH AND THE NORTH NORFOLK COAST TO KEEP A SHARP LOOK OUT HUMBER COASTGUARD COORDINATING VHF CH 16 NNNN

10.2.4. Cảnh báo cướp biển

Cảnh báo cướp biển nên được truyền đi bằng cách sử dụng B₂ = D, để cảnh báo cho những người đi biển bằng cách đặt báo động âm thanh. Chúng phải được phát ngay lập tức khi nhận được và ở các lần truyền theo lịch trình tiếp theo.

10.2.5. Cảnh báo sóng thần và các hiện tượng tự nhiên khác

Cảnh báo sóng thần, triều cường âm phải được truyền đi bằng cách sử dụng $B_2 = D$, để cảnh báo cho những người đi biển bằng cách đặt báo động âm thanh. Chúng phải được phát ngay lập tức khi nhận được và ở các lần truyền theo lịch trình tiếp theo.

10.2.6. Bản tin dịch vụ hoa tiêu và VTS

Ký tự chỉ báo chủ đề kỹ thuật, $B_2 = F$, chỉ được sử dụng để phát các thay đổi, chuyển động hoặc tạm dừng tạm thời cho các dịch vụ hoa tiêu hoặc VTS. Danh mục này dành cho thông tin của tất cả các tàu và không được sử dụng để hướng dẫn cụ thể cho từng tàu hoặc hoa tiêu.

10.2.7. Không có thông báo trên tay

Khi không có thông báo NAVTEX nào được phổ biến tại thời điểm phát sóng theo lịch trình, một thông báo ngắn gọn sẽ được truyền đi để thông báo cho người đi biển rằng không có lưu lượng thông báo nào trong tay. Ký tự chỉ báo chủ đề kỹ thuật, $B_2 = Z$, được sử dụng để thông báo "KHÔNG CÓ THÔNG BÁO TRÊN TAY".

10.2.8. Sử dụng từ viết tắt

Các ví dụ phổ biến về chữ viết tắt được sử dụng trong dịch vụ NAVTEX quốc tế có trong *Sổ tay hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải* và Ấn phẩm IHO S-53.

10.2.9. Dịch vụ NAVTEX quốc gia

Việc truyền trên 490 kHz hoặc 4 209,5 kHz có thể chỉ lặp lại các thông báo được phát trên dịch vụ NAVTEX Quốc tế nhưng bằng ngôn ngữ quốc gia hoặc chúng có thể được điều chỉnh để đáp ứng các yêu cầu cụ thể của quốc gia, ví dụ bằng cách cung cấp thông tin khác hoặc bổ sung cho thông tin được phát trên Quốc tế Dịch vụ NAVTEX, nhằm mục tiêu vào các tàu giải trí hoặc đội tàu đánh cá.

11. Ưu tiên bản tin và thủ tục quảng bá trong dịch vụ NAVTEX quốc tế

11.1. Ưu tiên thông báo

11.1.1. Điều phối viên quốc gia hoặc cơ quan được chỉ định chịu trách nhiệm đánh giá mức độ khẩn cấp của thông tin và đánh dấu mức độ ưu tiên phù hợp. Một trong ba mức độ ưu tiên của thông báo được sử dụng để xác định thời gian phát sóng đầu tiên của một cảnh báo mới trong dịch vụ NAVTEX. Theo thứ tự mức độ khẩn cấp giảm dần, chúng là:

VITAL

để phát sóng ngay lập tức, có thể tránh gây nhiễu cho việc truyền đang diễn ra. Các thông báo như vậy cũng nên được chuyển đến điều phối viên NAVAREA thích hợp để có thể truyền dưới dạng cảnh báo NAVAREA thông qua dịch vụ cuộc gọi nhóm nâng cao quốc tế;

IMPORTANT

để phát sóng vào khoảng thời gian có sẵn tiếp theo khi tần số không được sử dụng; và

ROUTINE

để phát ở lần truyền theo lịch trình tiếp theo.

11.1.2. Cả hai thông báo VITAL và IMPORTANT phải được lặp lại ở mỗi thời điểm truyền đã lên lịch, nếu tình huống vẫn còn hiệu lực.

11.1.3. Mức độ ưu tiên của thông báo là hướng dẫn thủ tục dành cho bộ điều phối NAVTEX hoặc trạm truyền và không được đưa vào thông báo. Bằng cách chọn mức độ ưu tiên phù hợp VITAL, IMPORTANT hoặc ROUTINE tại thiết bị đầu cuối truyền, thông báo sẽ được phát với mức độ ưu tiên chính xác.

11.1.4. Để tránh sự gián đoạn không cần thiết đối với dịch vụ, dấu ưu tiên VITAL chỉ được sử dụng trong các trường hợp cực kỳ khẩn cấp, tức là để chuyển tiếp một bản tin ban đầu liên quan đến sự cố từ bờ tới tàu hoặc các hoạt động cảnh báo cướp biển, sóng thần và các hành vi khác cảnh báo hiện tượng tự nhiên. Ngoài ra, các thông báo VITAL phải được giữ ngắn gọn nhất có thể và phù hợp với *Sổ tay chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin An toàn Hàng hải*. Nhà cung cấp thông tin chịu trách nhiệm đảm bảo rằng điều phối viên NAVTEX nhận thức đầy đủ và ngay lập tức khi nào một thông báo sẽ được phát với mức độ ưu tiên của VITAL.

11.1.5. Thông báo VITAL thường sẽ được phát bằng cách sử dụng số NAVTEX B₃B₄ = 00.

11.2. Thủ tục phát sóng

.1 Thông báo ưu tiên VITAL

Các thông báo được đánh giá là VITAL sẽ được phát ngay lập tức, với điều kiện tránh gây nhiễu cho quá trình truyền đang diễn ra. Khi nhận được thông báo có mức độ ưu tiên VITAL, điều phối viên NAVTEX sẽ bắt đầu theo dõi tần số NAVTEX. Nếu tần số rõ ràng, thông điệp QUAN TRỌNG sẽ được truyền đi ngay lập tức. Nếu tần số đang được sử dụng, điều phối viên NAVTEX nên liên hệ với trạm, theo lịch trình, sẽ truyền trong

khoảng thời gian tiếp theo và yêu cầu trạm đó hoãn việc bắt đầu truyền của họ sau một phút, để có khoảng trống cho thông báo VITAL. Sau khi thông báo VITAL đã được truyền đi, trạm đã lên lịch có thể tự do bắt đầu quá trình truyền thông thường của nó;

.2 Thông báo ưu tiên IMPORTANT

Các thông báo được đánh giá là IMPORTANT sẽ được phát trong khoảng thời gian khả dụng tiếp theo khi tần số NAVTEX không được sử dụng. Điều này được xác định bằng cách theo dõi tần số. Dự kiến mức độ ưu tiên này sẽ đủ cho phần lớn các thông tin khẩn cấp; và

.3 Thông báo ưu tiên ROUTINE

Các thông báo được đánh giá là ROUTINE, sẽ được phát vào thời gian truyền theo lịch trình tiếp theo. Mức độ ưu tiên này sẽ phù hợp với hầu hết tất cả các bản tin được phát trên NAVTEX và luôn được sử dụng trừ khi các trường hợp đặc biệt yêu cầu sử dụng các thủ tục cho một bản tin có mức độ ưu tiên IMPORTANT hoặc VITAL.

11.3. Bản tin NAVTEX khí tượng

Các ưu tiên sau sẽ được gán cho các bản tin NAVTEX khí tượng:

- .1 Cảnh báo sóng thần = VITAL
- .2 Cảnh báo khí tượng = IMPORTANT
- .3 Dự báo khí tượng = ROUTINE
- .4 Đối với các cảnh báo hiện tượng tự nhiên khác, có thể sử dụng VITAL hoặc IMPORTANT.

11.4. Dịch vụ NAVTEX quốc gia

Các thủ tục quảng bá liên quan đến các ưu tiên thông báo khác nhau là giống nhau đối với cả dịch vụ NAVTEX quốc tế và quốc gia.

12. Trách nhiệm của điều phối viên NAVTEX

12.1. Điều phối viên NAVTEX chịu trách nhiệm về các thông báo được truyền bởi mỗi trạm dưới sự kiểm soát của họ. Trách nhiệm này bao gồm kiểm tra xem nội dung của từng thông báo có phù hợp với *Hướng dẫn chung của IMO/IHO/WMO về Thông tin an toàn hàng hải hay không* và đồng thời, nội dung đó có liên quan đến khu vực dịch vụ NAVTEX của trạm truyền không. Do đó, người dùng có thể chọn chấp nhận thông báo, nếu thích hợp, từ một máy

phát duy nhất phục vụ vùng biển xung quanh vị trí của họ hoặc từ một số máy phát. Tốt nhất, người dùng nên chọn trạm trong vùng phủ sóng mà tàu của họ hiện đang hoạt động và trạm có vùng phủ sóng mà tàu của họ sẽ chuyển tiếp tiếp theo.

12.2. Điều phối viên NAVTEX phải:

- .1 đóng vai trò là đầu mối liên hệ trung tâm về các vấn đề liên quan đến truyền NAVTEX cho một bộ truyền hoặc số lượng bộ truyền nhất định;
- .2 chịu trách nhiệm liên tục đảm bảo kiểm soát chất lượng đối với hoạt động của các trạm truyền NAVTEX thuộc thẩm quyền của mình. Điều này cần đạt được với sự hợp tác của các nhà cung cấp thông tin để đảm bảo rằng:
 - .1 thông báo luôn ngắn gọn và có thể được truyền trong khoảng thời gian 10 phút được chỉ định bởi Bảng điều phối IMO NAVTEX;
 - .2 công suất tối thiểu được sử dụng để đạt được hiệu suất phạm vi thỏa đáng; và
 - .3 dịch vụ phối hợp đang hoạt động tốt;
- .3 đánh giá tất cả các yêu cầu đối với thông báo NAVTEX ngay khi nhận được;
- .4 lên lịch phát từng thông báo theo mức độ ưu tiên của VITAL, IMPORTANT hoặc ROUTINE;
- .5 theo dõi tần số NAVTEX quốc tế cùng với bất kỳ tần số quốc gia nào khác được sử dụng bởi các máy phát thuộc thẩm quyền của họ để đảm bảo rằng các thông báo đã được phát chính xác;
- .6 theo dõi tần số NAVTEX quốc tế cùng với bất kỳ tần số quốc gia nào khác được sử dụng để xác định các khoảng thời gian truyền trống cần thiết cho các tin nhắn VITAL hoặc IMPORTANT;
- .7 chuyển trực tiếp tất cả thông tin đảm bảo việc ban hành bên ngoài khu vực dịch vụ NAVTEX của họ cho cơ quan có thẩm quyền thích hợp, sử dụng các phương tiện nhanh nhất có thể;
- .8 phân bổ nhận dạng tin nhắn cho mỗi tin nhắn, bao gồm số NAVTEX tuần tự;

- .9 đảm bảo các bản tin NAVTEX đã hủy bỏ được loại bỏ khỏi lịch phát sóng đồng thời với việc ban hành bản tin hủy bỏ;
- .10 phát các bản tin có hiệu lực không ít hơn một lần mỗi tuần vào thời gian đã định;
- .11 thúc đẩy và giám sát việc sử dụng các tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế đã được thiết lập đối với định dạng và nghị định thư liên quan đến các thông điệp NAVTEX;
- .12 duy trì hồ sơ dữ liệu nguồn liên quan đến thông điệp NAVTEX theo yêu cầu của Cơ quan quản lý quốc gia;
- .13 nhận thức được trách nhiệm của NAVAREA, tiểu khu vực và điều phối viên quốc gia có trong nghị quyết A.706(17), như đã được sửa đổi, đặc biệt chú ý đến hướng dẫn cụ thể về việc ban hành thông tin an toàn hàng hải được điều phối quốc tế được cung cấp trong đó;
- .14 nhận thức được trách nhiệm của Điều phối viên METAREA có trong nghị quyết A.1051(27), như đã được sửa đổi, đặc biệt chú ý đến hướng dẫn cụ thể về việc ban hành thông tin an toàn hàng hải được điều phối quốc tế được cung cấp trong đó; và
- .15 tính đến nhu cầu lập kế hoạch dự phòng.

12.3. Quản lý dịch vụ

Ưu tiên dữ liệu:

Hầu hết thông tin được phát trên các dịch vụ NAVTEX liên quan đến cảnh báo điều hướng hoặc thông tin khí tượng. Những loại thông tin này thường bắt nguồn từ các tổ chức khác nhau trong một quốc gia và phải đến khi chúng đến với điều phối viên NAVTEX thì mới có thể đưa ra đánh giá xem liệu có quá nhiều thông tin cho khoảng thời gian phát sóng có liên quan hay không. Mỗi nhà cung cấp dữ liệu có thể coi dữ liệu của họ quan trọng hơn và do đó, yêu cầu truyền đầy đủ. Tuy nhiên, điều phối viên NAVTEX cần kiểm soát tổng khối lượng dữ liệu được phát và có thể cần tham khảo lại các nhà cung cấp dữ liệu để ưu tiên thông tin của họ và giảm lượng dữ liệu được phát. Một số điều phối viên NAVTEX sử dụng các hệ thống kỹ thuật số bao gồm phần mềm cung cấp khả năng đọc thời gian truyền dự đoán cho dữ liệu được giữ sẵn sàng để phát. Điều này cho phép điều phối viên NAVTEX dự đoán mọi sự cố và thực hiện hành động trước khi phát sóng theo lịch trình.

Dữ liệu để đáp ứng các yêu cầu thuần túy của quốc gia không được phát trên dịch vụ NAVTEX Quốc tế mà nên được chuyển sang dịch vụ NAVTEX quốc gia (xem phần 14).

12.4. Cân bằng dung lượng dữ liệu phát trong chu kỳ truyền tin hàng ngày

12.4.1. Đối với nhiều loại tin nhắn, không có tùy chọn nào liên quan đến thời điểm chúng nên được truyền đi. Tuy nhiên, để giảm thiểu nguy cơ chạy quá khoảng thời gian 10 phút được phân bổ, có thể cân bằng tổng thời lượng truyền bằng cách phát cảnh báo NAVAREA vào các thời điểm khác nhau từ dự báo thời tiết và bản tin có hiệu lực. Một ví dụ về cách quản lý điều này có thể được đưa ra dưới đây cho một trạm có ký tự nhận dạng máy phát B₁ ký tự C:

Thời gian	Nội dung
0020-0030	cảnh báo ven biển cảnh báo NAVAREA
0420-0430	cảnh báo ven biển Bảng tin có hiệu lực
0820-0830	cảnh báo ven biển dự báo thời tiết
1220-1230	cảnh báo ven biển cảnh báo NAVAREA
1620-1630	cảnh báo ven biển báo cáo về băng
2020-2030	cảnh báo ven biển dự báo thời tiết

13. Thực hành tốt nhất cho những người sử dụng dịch vụ

13.1. Để đảm bảo đã nhận được tất cả các thông tin an toàn hàng hải cần thiết, nên bật máy thu NAVTEX ít nhất 12 giờ trước khi ra khơi, hoặc tốt nhất là luôn bật.

13.2. Ghi nhận ký

13.2.1. Việc tiếp nhận các cảnh báo hàng hải hoặc thông tin khí tượng trên NAVTEX không cần phải được ghi lại trong nhật ký vô tuyến; bản in NAVTEX (hoặc bộ nhớ thông báo cố định) đáp ứng các yêu cầu của quy định SOLAS IV/17.

14. Nhiễu lẫn nhau giữa các đài NAVTEX

14.1. Hai nguyên nhân chính gây nhiễu là:

1. tràn đường truyền; và
2. sản lượng điện quá mức.

14.2. Mặc dù NAVTEX tiếp tục đáng tin cậy và là phương tiện hiệu quả để ban hành thông tin an toàn hàng hải, cơ sở hạ tầng trên toàn thế giới tiếp tục mở rộng và khối lượng thông tin mà mỗi Cơ quan quản lý phổ biến thông qua dịch vụ NAVTEX Quốc tế tiếp tục tăng. Có một mối nguy hiểm là ở một số khu vực địa lý, nếu không có sự quản lý chặt chẽ, cả hệ thống và người dùng hệ thống có thể trở nên quá tải với thông tin trên một tần số được sử dụng. Điều này đặc biệt quan trọng khi xử lý các thông báo có mức độ ưu tiên VITAL.

14.3. Nhiều trạm đang lấp đầy khoảng thời gian 10 phút được phân bổ của họ và ngày càng có nhiều trạm hoạt động quá mức. Các trường hợp nhiễu với các trạm lân cận, do vượt quá thời gian phân bổ, cũng đang gia tăng. Trong trường hợp các trạm liên kề có các ký tự nhận dạng máy phát theo thứ tự bảng chữ cái (tức là các khe thời gian liên kề), nếu trạm đầu tiên vượt quá, nó có thể che tín hiệu pha của trạm thứ hai sao cho người dùng có vẻ như trạm thứ hai tắt không khí. Thông tin an toàn hàng hải từ trạm thứ hai, mặc dù được phát đi, nhưng người sử dụng hệ thống có thể không nhận được. Quá tải thường do một hoặc nhiều nguyên nhân sau gây ra. Tốt nhất nên tránh bằng cách kiểm soát khối lượng dữ liệu phát:

- .1 sự gia tăng đáng kể trong hoạt động quan trọng về an toàn như đặt cáp. Các cảnh báo hàng hải ban hành hoạt động như vậy thường bao gồm nhiều điểm tham chiếu được liệt kê theo vĩ độ và kinh độ;
- .2 thông tin khí tượng được cung cấp theo cách không ngắn gọn và dễ bị người dùng hệ thống đồng hóa hoặc cho một khu vực rộng hơn nhiều so với phạm vi bao phủ của trạm NAVTEX; và
- .3 thông tin bổ sung được cung cấp cho người dùng hệ thống không thuộc SOLAS, ví dụ: dự báo thời tiết từ xa hơn cho các tàu đánh cá và giải trí.

Xem thêm đoạn 7.3.

14.4. Khi GMDSS lan rộng tới những người đi biển không thuộc SOLAS, các yêu cầu về thông tin của họ thường khác với các tàu SOLAS và có thể được xác định ở cấp quốc gia. Tàu SOLAS thương mại quốc tế thường đi qua vùng phủ sóng của máy phát NAVTEX trong một ngày; đối với họ dự báo thời tiết 24 giờ thường là đủ. Tuy nhiên, tàu đánh cá và tàu giải trí thường ở cùng một vùng lân cận trong vài ngày và có thể yêu cầu dự báo phạm vi dài hơn nhiều, mất nhiều thời gian truyền hơn.

14.5. Để giữ lượng thông tin được phát trên 518 kHz ở mức có thể quản lý được và để giảm thiểu có thể tránh được trên tần số này, Cơ quan quản lý phải:

- .1 giám sát khối lượng dữ liệu phát và cùng với các Cơ quan quản lý liên kề, chủ động quản lý hệ thống để đảm bảo loại bỏ nhiễu gây ra do vượt quá các khe thời gian được phân bổ; và
- .2 truyền các chương trình phát thanh không phải tiếng Anh cho các tàu SOLAS và các chương trình phát thông tin được cung cấp cụ thể cho các tàu không phải SOLAS trên 490 kHz hoặc 4 209,5 kHz theo yêu cầu. Các ký tự B1 cho các tần số này sẽ được phân bổ bởi Ban điều phối IMO NAVTEX theo yêu cầu.

14.6. Công suất đầu ra quá mức cũng gây ra nhiễu giữa các trạm có cùng ký tự nhận dạng máy phát B₁/thời điểm, nhưng nằm ở các vùng khác nhau. Điều này đặc biệt được xác định vào ban đêm, khi số lượng trạm NAVTEX hoạt động tăng lên. Đôi khi, điều này có thể do điều kiện khí quyển gây ra, nhưng thường là do sản lượng điện quá mức từ một trong các trạm. Các Cơ quan quản lý nên hạn chế công suất đầu ra từ các máy phát của họ ở mức cần thiết để phủ sóng khu vực dịch vụ NAVTEX được chỉ định, đặc biệt là vào ban đêm, để tránh nhiễu. Kinh nghiệm chỉ ra rằng phạm vi yêu cầu từ 250 đến 400 hải lý thông thường sẽ đạt được bằng công suất truyền không quá 1 kW vào ban ngày **với mức giảm tối thiểu 60% trong điều kiện ban đêm.**

14.7. Khi phát hiện có nhiễu, đặc biệt là khi ảnh hưởng đến dịch vụ của người dùng hệ thống, vấn đề cần được giải quyết ngay lập tức. Khi nhiễu xảy ra với các trạm lân cận, nên cố gắng giải quyết vấn đề cục bộ. Cũng có thể xin lời khuyên từ điều phối viên của NAVAREA. Ngoài ra, IMO NAVTEX Coordinating Panel nên được cảnh báo về vấn đề này. Khi nhiễu đến từ một trạm có cùng ký tự B1 ở một khu vực khác, ngài nên liên hệ với Ban Điều phối IMO NAVTEX và họ sẽ tiến hành bất kỳ điều tra/hành động cần thiết nào.

15. Thông báo dịch vụ NAVTEX

15.1. Cơ quan quản lý quốc gia phải đảm bảo rằng những người đi biển được thông báo về việc thiết lập và/hoặc những thay đổi đối với các dịch vụ NAVTEX bằng cách đưa đầy đủ chi tiết vào các thông báo cho người đi biển và danh sách các tín hiệu vô tuyến. Ngoài ra, thông tin chi tiết đầy đủ phải được chuyển đến điều phối viên NAVAREA thích hợp, điều phối viên METAREA và:

Tổ chức Hàng hải quốc tế 4 Albert Embarkment London SE1 7SR Vương quốc Anh Điện thoại: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210 Email: ncsr@imo.org và navtex.panel@UKHO.gov.uk (trong dòng chủ đề, viết: gửi tới Chủ tịch, Ban Điều phối IMO NAVTEX)	Liên minh Viễn thông Quốc tế Cục thông tin vô tuyến Place des Nations 1211 Genève 20 Thụy sĩ Điện thoại: +41 22 7305560 Fax: +41 22 7305785 Email: brmail@itu.int
--	--

PHỤ LỤC 1

Ban điều phối IMO NAVTEX

Điều khoản tham chiếu

1. Điều khoản tham chiếu

- .1 tư vấn cho Cơ quan quản lý quản lý lập kế hoạch triển khai dịch vụ NAVTEX trên các tần số 518 kHz, 490 kHz hoặc 4 209,5 kHz, về các khía cạnh vận hành của hệ thống. Đặc biệt, tư vấn về số lượng trạm tối ưu, phân bổ các ký tự nhận dạng truyền dẫn (B1) và tiêu chí bản tin quảng bá;
- .2 phối hợp với Cơ quan quản lý về các khía cạnh hoạt động của NAVTEX trong các giai đoạn lập kế hoạch để ngăn chặn sự can thiệp lẫn nhau do số lượng trạm, công suất máy phát hoặc gán ký tự nhận dạng đường truyền;
- .3 luôn nhận thức được các sự cố hệ thống phát sinh, thông qua các báo cáo từ biển và thư từ với các điều phối viên NAVTEX hoạt động;
- .4 khi các vấn đề được xác định, hãy liên hệ với các Cơ quan quản lý thích hợp có liên quan, điều phối viên NAVAREA, điều phối viên METAREA, Tiểu ban về Điều hướng, Truyền thông và Tìm kiếm Cứu nạn (NCSR), và IHO hoặc WMO, khi thích hợp, để đề xuất các giải pháp hoặc biện pháp giảm thiểu và khi thống nhất thì phối hợp thực hiện; và
- .5 chuẩn bị tài liệu hỗ trợ hệ thống cho Tiểu ban NCSR bao gồm những tài liệu cần thiết cho Cơ quan quản lý hành chính để hướng dẫn hoạt động của họ và những tài liệu cần thiết để thông báo cho người sử dụng dịch vụ (người đi biển, tàu trưởng và người điều hành).

2. Địa chỉ liên hệ

Có thể liên hệ với Ban Điều phối NAVTEX theo các địa chỉ sau:

Chủ tịch
Ban Điều phối IMO NAVTEX
Tổ chức Hàng hải Quốc tế
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
Vương quốc Anh

Điện thoại: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

Email: ncsr@imo.org; và navtex.panel@UKHO.gov.uk

(trong dòng chủ đề, viết: gửi tới Chủ tịch, Ban Điều phối IMO NAVTEX)

3. Thành viên và sự đóng góp của Ban

3.1. Ban điều phối IMO NAVTEX mở rộng cho tất cả các quốc gia thành viên tham gia và cũng bao gồm một thành viên được đề cử bởi mỗi tổ chức quốc tế sau:

- .1 Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO);
- .2 Tổ chức Khí tượng Thế giới (WMO);
- .3 Tổ chức Thủy văn Quốc tế (IHO); và
- .4 Tổ chức vệ tinh di động quốc tế (IMSO).

3.2. Những người sau đây có thể được đại diện với tư cách là người quan sát trong Hội đồng:

- .1 Tiểu ban Dịch vụ Cảnh báo Hàng hải Toàn thế giới của IHO;
- .2 Bảng điều phối cuộc gọi nhóm nâng cao IMO; và
- .3 Ủy ban Dịch vụ của WMO (SERCOM).

3.3. Công việc của Ban được tiến hành chủ yếu bằng thư từ. Các cuộc họp, khi thích hợp, được thông báo trước và thường được lên kế hoạch tổ chức bên lề các cuộc họp khác của IMO hoặc IHO.

PHỤ LỤC 2

Quy trình thay đổi Sổ tay hướng dẫn NAVTEX

1. Các đề xuất sửa đổi hoặc bổ sung Sổ tay NAVTEX phải được đệ trình lên Ủy ban An toàn Hàng hải thông qua Tiểu Ban Về An Toàn Hàng Hải, Thông Tin Liên Lạc Và Tìm Kiếm Cứu Nạn (NCSR).
2. Các sửa đổi đối với Sổ tay hướng dẫn này thường phải được phê duyệt trong khoảng thời gian khoảng hai năm hoặc trong khoảng thời gian dài hơn có thể được xác định bởi Ủy ban An toàn Hàng hải. Những sửa đổi được Ủy ban An toàn Hàng hải phê duyệt sẽ được thông báo cho tất cả các bên liên quan và sẽ được thực hiện vào ngày 1 tháng 1 của năm tiếp theo hoặc vào một ngày khác do Ủy ban quyết định.
3. Cần có sự đồng ý của Tổ chức Thủy văn Quốc tế và Tổ chức Khí tượng Thế giới, và sự tham gia tích cực của các cơ quan khác tùy theo bản chất của các sửa đổi được đề xuất.

PHỤ LỤC 18

DỰ THẢO VỊ TRÍ IMO VỀ CÁC MỤC CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ WRC-23 CÓ LIÊN QUAN ĐẾN CÁC VẤN ĐỀ LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ HÀNG HẢI

Tổng quan

Vận chuyển đóng một vai trò quan trọng trong việc đảm bảo luồng hàng hóa quan trọng xuyên suốt chuỗi cung ứng và duy trì hoạt động thương mại thế giới - hơn 80% thương mại thế giới được vận chuyển bằng đường biển. Bất chấp sự gián đoạn do đại dịch COVID-19 gây ra, tổng khối lượng hàng hóa được vận chuyển bằng thương mại hàng hải quốc tế vẫn ở mức cao 10,65 tỷ tấn mỗi năm. Hàng khô (hàng rời, container hoặc đóng gói) chiếm khoảng 73% trong số hàng hóa này trong khi dầu thô và các sản phẩm dầu mỏ khác (ví dụ: khí đốt và hóa chất) chiếm 27%. Ngành hàng hải quốc tế sử dụng khoảng 1,9 triệu tàu viên làm việc trên khoảng 99.800 tàu có tổng trọng tải từ 100 tấn trở lên. Mặt khác, một số sự cố cụ thể trong hai năm qua gây ra khủng hoảng chuỗi cung ứng toàn cầu đã cho thấy mức độ phụ thuộc cao của thế giới vào hoạt động thương mại hàng hải.

Trong khi tạo thuận lợi cho thương mại toàn cầu, an toàn và an ninh của tàu và bảo vệ môi trường biển vẫn là nguyên tắc cốt lõi của ngành hàng hải. Trong bối cảnh này, các dịch vụ liên lạc vô tuyến là rất cần thiết để đảm bảo vận chuyển an toàn, bảo mật và bền vững. Vì lý do này, phổ tần hàng hải cần được duy trì, bảo vệ và mở rộng hơn nữa dựa trên nhu cầu của ngành hàng hải.

Chương trình nghị sự mục 1.1

1.1. Xem xét, dựa trên kết quả nghiên cứu của ITU-R, các biện pháp khả thi để giải quyết, trong băng tần 4 800-4 990 MHz, bảo vệ các đài thuộc nghiệp vụ Di động hàng không và hàng hải đặt trong vùng trời và vùng biển quốc tế từ các đài khác nằm trong lãnh thổ quốc gia và để xem xét các tiêu chí pfd trong Số 5.441B theo nghị quyết 223 (Rev.WRC-19);

Thông tin cơ sở

Mục chương trình này đề cập đến các biện pháp khả thi để đảm bảo bảo vệ các dịch vụ lưu động hàng không và hàng hải, nằm trong vùng biển hoặc vùng trời quốc tế, khỏi các trạm khác nằm trong lãnh thổ quốc gia và hoạt động trong băng tần 4 800-4 990 MHz. Ngoài ra, mục chương trình yêu cầu xem xét các tiêu chí pfd có trong số 5.441B.

Băng tần 4 800-4 990 MHz được phân chia cho nghiệp vụ Lưu động hàng hải trên toàn thế giới, như một tập con của nghiệp vụ Lưu động, theo Bảng phân bổ tần số.

Trong các dịch vụ di động, băng tần này có thể được sử dụng cho một số ứng dụng hàng hải.

Dự thảo vị trí IMO

Để đảm bảo rằng bất kỳ thay đổi nào đối với các điều khoản quy định và điều kiện kỹ thuật do Chương trình nghị sự mục này không ảnh hưởng xấu đến thông tin liên lạc hàng hải.

Chương trình nghị sự mục 1.2

1.2. Để xem xét việc xác định các băng tần 3 300-3 400 MHz, 3 600-3 800 MHz, 6 425-7 025 MHz, 7 025-7 125 MHz và 10,0-10,5 GHz cho Viễn thông di động quốc tế (IMT), bao gồm cả khả năng phân bổ bổ sung cho dịch vụ di động trên cơ sở chính, theo nghị quyết **245 (WRC-19)**;

Thông tin cơ sở

Các phần của dải tần số 3 600-3 800 MHz (từ vũ trụ tới Trái đất) và 6 425-7 025 MHz (từ Trái đất tới vũ trụ) được sử dụng bởi một trong những nhà khai thác dịch vụ vệ tinh di động được công nhận cho các liên kết tiếp sóng để hỗ trợ L -các dịch vụ hàng hải băng tần, bao gồm các phần của băng tần được sử dụng cho thông tin liên lạc trong Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS). Có nguy cơ tiềm ẩn về nhiễu từ các hệ thống IMT trên mặt đất đến các trạm thu trên mặt đất sử dụng băng tần 3 600-3 800 MHz và để thu các trạm vũ trụ của một trong những nhà khai thác dịch vụ vệ tinh di động được công nhận sử dụng băng tần 6 425-7 025 MHz . Can nhiễu đến trạm vũ trụ có thể được nhận từ nhiều trạm cơ sở được triển khai ở nhiều quốc gia và do đó sẽ rất khó giải quyết. Nhiễu có thể gây hại cho độ tin cậy của các dịch vụ băng tần L được sử dụng hàng ngày trên hàng nghìn tàu để liên lạc về vận hành và phúc lợi, đồng thời có thể gây hại cho độ tin cậy của các dịch vụ GMDSS đối với tàu.

Dự thảo vị trí IMO

Để đảm bảo rằng bất kỳ việc sử dụng băng tần nào 3 600-3 800 MHz ở Vùng 2 và 6 425-7 075 MHz ở Vùng 1 của IMT sẽ không ảnh hưởng đến các vệ tinh và máy thu của trạm mặt đất để cung cấp các liên kết trung chuyển dịch vụ vệ tinh di động được sử dụng bởi GMDSS.

Chương trình nghị sự mục 1.3

1.3. Xem xét phân bổ chính băng tần 3 600-3 800 MHz cho dịch vụ di động trong Khu vực 1 và thực hiện các hành động điều tiết thích hợp, theo nghị quyết **246 (WRC-19)**;

Thông tin cơ sở

Một phần của băng tần 3 600-3 800 MHz (chiều từ vũ trụ tới trái đất) được sử dụng trong MSS bởi nhà khai thác dịch vụ vệ tinh di động được công nhận cho các đường dẫn tiếp sóng để hỗ trợ các dịch vụ hàng hải băng tần L, bao gồm các dịch vụ được sử dụng cho GMDSS. Có nguy cơ tiềm ẩn về nhiễu từ các hệ thống di động mới đến các trạm thu trên mặt đất sử dụng băng tần 3 600-3 800 MHz. Nhiễu có thể gây hại cho độ tin cậy của các dịch vụ băng tần L được sử dụng hàng ngày trên hàng nghìn tàu để liên lạc về vận hành và phúc lợi, đồng thời có thể gây hại cho độ tin cậy của các dịch vụ GMDSS đối với tàu.

Inmarsat cung cấp các dịch vụ vệ tinh cấp cứu và an toàn như một phần của GMDSS và có các liên kết trung chuyển băng tần C trong các dải tần số 3 550-3 700 MHz ở tất cả các vùng.

Dự thảo vị trí IMO

Để đảm bảo rằng việc sử dụng băng tần 3 600-3 800 MHz bởi nghiệp vụ di động trong Khu vực 1 sẽ không ảnh hưởng đến các trạm mặt đất sử dụng cùng một băng tần để cung cấp các tuyến tiếp sóng của dịch vụ vệ tinh di động được sử dụng bởi GMDSS

Để đảm bảo bảo vệ các dịch vụ đó trong băng tần 3 600-3 800 MHz mà băng tần được phân bổ làm cơ sở chính và không áp đặt các ràng buộc quá mức đối với các dịch vụ hiện có và sự phát triển của chúng trong tương lai.

Chương trình nghị sự mục 1.7

1.7. Để xem xét phân bổ dịch vụ di động hàng không qua vệ tinh (R) (AMS(R)S) mới theo nghị quyết **428 (WRC-19)** cho cả hướng Trái đất tới không gian và không gian tới Trái đất của liên lạc VHF hàng không trong tất cả hoặc một phần của dải tần 117,975-137 MHz, đồng thời ngăn chặn mọi hạn chế không đáng có đối với các hệ thống VHF hiện có đang hoạt động trong AM(R)S, ARNS và trong các dải tần lân cận;

Thông tin cơ sở

Trong băng tần 117,975-137 MHz, tần số 121,5 MHz là tần số khẩn cấp hàng không và, nếu cần, tần số 123,1 MHz là tần số hàng không phụ cho 121,5 MHz. Các đài lưu động thuộc nghiệp vụ Lưu động hàng hải có thể liên lạc trên các tần số này, căn cứ vào các điều kiện quy định tại Điều 31 của Thẻ lệ vô tuyến điện, vì mục đích cấp cứu và an toàn với các đài thuộc nghiệp vụ Lưu động hàng không. Các tần số này được liệt kê trong phụ lục 15 của Thẻ lệ vô tuyến điện.

Dự thảo vị trí IMO

Để đảm bảo rằng bất kỳ thay đổi nào đối với các điều khoản quy định và phân bổ phổ do Chương trình nghị sự mục này không ảnh hưởng xấu đến việc sử dụng các tần số 123,1 MHz và 121,5 MHz cho thông tin an toàn và cấp cứu của GMDSS.

Chương trình nghị sự mục 1.11

1.11. Xem xét các hành động pháp lý khả thi để hỗ trợ hiện đại hóa Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu và triển khai hàng hải điện tử, theo nghị quyết **361 (Rev.WRC-19)**;

Thông tin cơ sở

Các nỗ lực của IMO để thực hiện hiện đại hóa GMDSS, bao gồm cả việc giới thiệu các hệ thống vệ tinh di động bổ sung và hàng hải điện tử có thể cần sự hợp tác của ITU trong việc xem xét liệu có cần sửa đổi các phần liên quan trong Quy định vô tuyến điện để phù hợp với thông tin liên lạc hàng hải tiên tiến hay không. các hệ thống và, nếu thấy cần thiết, cách triển khai chúng.

Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 105, đã hoàn thành việc hiện đại hóa GMDSS bằng cách thông qua các sửa đổi đối với Công ước SOLAS 1974, bao gồm các sửa đổi mang tính hệ quả và liên quan đối với các văn kiện hiện có, để chúng có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2024. Về vấn đề này, việc sử dụng của HF NBDP và VHF EPIRB cho thông tin cấp cứu bị loại bỏ khỏi chương IV của SOLAS và tính linh hoạt cần thiết để sử dụng các hệ thống mới trong tương lai (ví dụ: NAVDAT) được đưa vào chương IV.

Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ chín mươi chín, đã xem xét đơn đăng ký của Trung Quốc xin công nhận Hệ thống Dịch vụ Tin nhắn BeiDou (BDMSS) để sử dụng trong GMDSS, và do đó đã chuyển đơn đăng ký tới Tiểu ban NCSR để đánh giá. thông tin chi tiết sẽ được cung cấp đúng hạn và ủy quyền cho Tiểu ban đề nghị IMSO tiến hành đánh

giá kỹ thuật và hoạt động, khi thích hợp. NCSR 7 đã xem xét thông tin do Trung Quốc cung cấp về đánh giá sơ bộ BDMSS và đề nghị IMO tiến hành đánh giá kỹ thuật và vận hành của BDMSS.

[LỰA CHỌN 1] Sau khi đánh giá ứng dụng, Ủy ban, tại phiên họp thứ 106, đã thông qua nghị quyết MSC.[...](106)] về *Tuyên bố Công nhận Dịch vụ Vệ tinh Di động Hàng hải do CTTIC cung cấp, để sử dụng trong GMDSS*, tùy thuộc vào việc hoàn thành các vấn đề triển khai đã xác định, bao gồm các vấn đề trong phạm vi xem xét của WRC-23.]

[LỰA CHỌN 2] Đánh giá ứng dụng đang được tiến hành và Ủy ban An toàn Hàng hải đang chờ hoàn thành các vấn đề kỹ thuật và vận hành nổi bật được xác định trong quá trình đánh giá BDMSS.]

Dự thảo vị trí IMO

Để hỗ trợ các hành động pháp lý hỗ trợ hiện đại hóa GMDSS (ví dụ: phát dữ liệu kỹ thuật số trong tương lai của NAVDAT) và triển khai định hướng điện tử.

[Để hỗ trợ việc đưa các hệ thống vệ tinh bổ sung vào GMDSS và để bảo vệ tính khả dụng và bảo vệ đầy đủ phổ tần được sử dụng bởi các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh GMDSS mới và hiện có.]

Lưu ý: văn bản trong ngoặc vuông được liên kết với lựa chọn 1 ở trên

Chương trình nghị sự mục 1.15

1.15. Để hài hòa việc sử dụng băng tần 12,75-13,25 GHz (chiều từ trái đất tới vũ trụ) bởi các đài trái đất trên máy bay và tàu liên lạc với các đài vũ trụ địa tĩnh trong nghiệp vụ Cố định qua vệ tinh trên toàn cầu, phù hợp với nghị quyết **172 (WRC-19)**;

Thông tin cơ sở

Băng tần này ngày càng được sử dụng nhiều hơn cho thông tin liên lạc hàng hải và dự kiến sẽ được sử dụng cho thông tin liên lạc liên quan đến an toàn.

Dự thảo vị trí IMO

Hỗ trợ xây dựng các quy định để tránh bất kỳ sự cản trở nào đối với băng tần này.

Chương trình nghị sự mục 1.16

1.16. Để nghiên cứu và phát triển các biện pháp kỹ thuật, vận hành và quy định, khi thích hợp, để tạo thuận lợi cho việc sử dụng các dải tần số 17,7-18,6

GHz và 18,8-19,3 GHz và 19,7-20,2 GHz (từ vũ trụ tới trái đất) và 27,5-29,1 GHz và 29,5-30 GHz (từ trái đất đến vũ trụ) do các trạm mặt đất FSS không thuộc Tổng cục Thống kê di chuyển, trong khi vẫn đảm bảo khả năng bảo vệ thích hợp cho các dịch vụ hiện có trong các dải tần đó, theo nghị quyết **173 (WRC-19)**;

Thông tin cơ sở

Các trạm trái đất đang chuyển động (ESIM) hoạt động trong các băng tần này được sử dụng bởi một số lượng lớn tàu để kết nối băng thông rộng trên biển. Các quy định tồn tại để tạo điều kiện cho ESIM hoạt động trong các mạng FSS địa tĩnh trong các băng tần này. Mục chương trình này nhằm mục đích tạo điều kiện thuận lợi cho các ESIM hoạt động trong các hệ thống FSS không thuộc Tổng cục Thống kê, điều này sẽ mang lại lợi ích cho việc cung cấp dịch vụ băng thông rộng trên tàu, bao gồm cả những dịch vụ hoạt động ở các vùng cực có thể không có kết nối với các vệ tinh FSS của Tổng cục Thống kê.

ESIM dự kiến sẽ được sử dụng cho các dịch vụ liên quan đến an toàn, chẳng hạn như An toàn tự động hóa dữ liệu nhóm (FADS).

Dự thảo vị trí IMO

Để hỗ trợ xây dựng các quy định cho ESIM hoạt động trong các hệ thống không thuộc Tổng cục Thống kê trong khi vẫn duy trì khả năng tương thích với các mạng của Tổng cục Thống kê trong cùng băng tần.

Chương trình nghị sự mục 1.17

1.17. Để xác định và thực hiện, trên cơ sở các nghiên cứu của ITU-R theo nghị quyết **773 (WRC-19)**, các hành động điều tiết thích hợp để cung cấp các liên kết giữa các vệ tinh trong các dải tần số cụ thể, hoặc các phần của chúng, bằng cách bổ sung phân bổ dịch vụ liên vệ tinh khi thích hợp;

Thông tin cơ sở

Mục chương trình này đề cập đến khả năng sử dụng các băng tần 11,7-12,7 GHz, 18,1-18,6 GHz, 18,8-20,2 GHz và 27,5-30 GHz cho các liên kết giữa các vệ tinh. Các băng tần 18,1-18,6 GHz, 18,8-20,2 GHz và 27,5-30 GHz được ESIM sử dụng để cung cấp kết nối băng rộng trên biển cho số lượng lớn tàu.

Các băng tần 19,3-19,7 GHz (từ vũ trụ tới trái đất) và 29,1-29,5 GHz (từ trái đất tới vũ trụ) được sử dụng bởi nhà khai thác dịch vụ vệ tinh di động đã được công nhận cho các liên kết tiếp sóng để hỗ trợ các dịch vụ

hàng hải băng tần L, bao gồm các dịch vụ được sử dụng cho GMDSS. ITU-R đang nghiên cứu xem liệu việc sử dụng dịch vụ liên vệ tinh, nếu được phép trong các băng tần 19,3-19,7 GHz và 29,1-29,5 GHz, có gây nhiễu cho hoạt động của các liên kết trung chuyển dịch vụ vệ tinh di động hay không.

Iridium cung cấp các dịch vụ vệ tinh cấp cứu và an toàn băng tần L như một phần của GMDSS. Để hỗ trợ GMDSS băng tần L và các dịch vụ vệ tinh di động hàng hải (MMSS), Iridium vận hành các liên kết trung chuyển băng tần Ka trong các dải tần 19,1-19,3 GHz và 29,1-29,5 GHz ở cả ba khu vực ITU. Sự can thiệp vào các liên kết trung chuyển của dịch vụ vệ tinh di động (MSS) từ các trạm vũ trụ dịch vụ liên vệ tinh giao tiếp với các hệ thống dịch vụ vệ tinh cố định trong băng tần Ka có thể gây hại cho độ tin cậy của GMDSS và MMSS băng tần L đối với các tàu.

Dự thảo vị trí IMO

Để đảm bảo rằng các hệ thống cung cấp dịch vụ cho ESIM hàng hải và liên kết giữa các vệ tinh không bị ảnh hưởng bởi việc sử dụng các băng tần 18,1-18,6 GHz, 18,8-20,2 GHz và 27,5-30 GHz cho các liên kết giữa các vệ tinh.

Để đảm bảo rằng nếu các băng tần 19,3-19,7 GHz và 29,1-29,5 GHz được xác định cho các liên kết giữa các vệ tinh, việc sử dụng các băng tần cho các liên kết giữa các vệ tinh sẽ không ảnh hưởng đến các vệ tinh và máy thu của trạm mặt đất để cung cấp dịch vụ vệ tinh di động các liên kết trung chuyển được sử dụng để hỗ trợ GMDSS và các dịch vụ vệ tinh di động hàng hải khác.

Chương trình nghị sự mục 2

2. Để kiểm tra các ĐỀ XUẤT-R sửa đổi được đưa vào bằng cách tham khảo trong Quy định vô tuyến do Hội đồng thông tin vô tuyến thông báo, theo các nghị quyết tiếp theo của nghị quyết **27 (Rev.WRC-19)** và để quyết định có hay không cập nhật các tham chiếu tương ứng trong Quy chế phát thanh, phù hợp với các nguyên tắc có trong nghị quyết của nghị quyết đó;

Thông tin cơ sở

Có một số ĐỀ XUẤT được kết hợp bằng cách tham chiếu trong Quy định vô tuyến. IMO đã xem xét tất cả các ĐỀ XUẤT này.

Dự thảo vị trí IMO

- 1 IMO đã nghiên cứu các ĐỀ XUẤT về mức độ phù hợp và nhận xét về từng ĐỀ XUẤT như được đưa ra tại phụ lục 1.
- 2 Việc kết hợp bằng tham chiếu có tầm quan trọng đối với IMO vì mối quan hệ chặt chẽ giữa nhiều ĐỀ XUẤT của ITU-R liên quan đến thiết bị GMDSS và hoạt động của nó, với các tiêu chuẩn hoạt động của IMO.
- 3 IMO yêu cầu chỉ ra sớm bất kỳ thay đổi nào do ITU đề xuất đối với cơ chế hợp nhất bằng cách tham khảo và danh sách các ĐỀ XUẤT hợp nhất.

Chương trình nghị sự mục 4

4. Theo nghị quyết **95 (Rev.WRC-19)**, để xem xét các Nghị quyết và ĐỀ XUẤT của các hội nghị trước đó nhằm xem xét khả năng sửa đổi, thay thế hoặc bãi bỏ chúng;

Thông tin cơ sở

Trong Quy chế phát thanh có một số Nghị quyết và Kiến nghị. IMO đã xem xét tất cả các Nghị quyết và ĐỀ XUẤT này.

Dự thảo vị trí IMO

IMO đã nghiên cứu các Nghị quyết và ĐỀ XUẤT liên quan và nhận xét về từng Nghị quyết như được đưa ra trong phụ lục 2.

Chương trình nghị sự mục 9

9. Xem xét và thông qua Báo cáo của Giám đốc Cục Thông tin vô tuyến, theo Điều 7 của Công ước:

- .1 về các hoạt động của Lĩnh vực thông tin vô tuyến kể từ WRC-19;
- .2 về bất kỳ khó khăn hoặc mâu thuẫn nào gặp phải trong quá trình áp dụng Quy chế phát thanh; và
- .3 về hành động để đáp ứng với Nghị quyết **80 (Rev.WRC-07)**.

Chương trình nghị sự mục 9.1, chủ đề b)

Thông tin cơ sở

Theo Chương trình nghị sự, mục 9.1, chủ đề b ITU-R được đề nghị xem xét nghiệp vụ nghiệp dư và phân bổ nghiệp vụ nghiệp dư qua vệ tinh trong băng tần 1 240-1 300 MHz để xác định xem có cần các biện pháp bổ sung để đảm bảo bảo vệ vệ tinh vô tuyến dẫn đường (dịch vụ từ không gian tới trái đất) (RNSS) hoạt động trong cùng băng tần theo Nghị

quyết **774 (WRC-19)**. Băng tần 1 240-1 300 MHz được sử dụng bởi Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu (GNSS), được IMO công nhận là thành phần của Hệ thống định vị vô tuyến toàn cầu (WWRNS) cung cấp các dịch vụ xác định vị trí, điều hướng và thời gian (PNT) trên toàn thế giới cho tàu.

Dự thảo vị trí IMO

Để đảm bảo rằng việc bảo vệ các máy thu RNSS (từ không gian đến trái đất) được đảm bảo sau khi thực hiện các biện pháp kỹ thuật và vận hành khả thi được dự kiến trong Chương trình nghị sự mục này.

Chương trình nghị sự mục 10

10. Để đề xuất với Hội đồng các mục đề đưa vào Chương trình nghị sự cho WRC tiếp theo và các mục cho Chương trình nghị sự sơ bộ của các hội nghị trong tương lai, theo điều 7 của Công ước và nghị quyết **804 (Rev.WRC-19)**,

Thông tin cơ sở

Thông báo sau

Các hành động cần thực hiện:

Thông báo sau

Dự thảo vị trí IMO

Thông báo sau

PHỤ LỤC 1

ĐỀ XUẤT-R M.476-5

Thiết bị điện báo in trực tiếp trong nghiệp vụ lưu động hàng hải
(Câu hỏi ITU-R 5/8)

(1970-1974-1978-1982-1986-1995)

ĐỀ XUẤT-R M.489-2

Đặc tính kỹ thuật của thiết bị vô tuyến điện thoại VHF hoạt động trong lĩnh vực hàng hải

dịch vụ di động trong các kênh cách nhau bằng 25 kHz

(1974-1978-1995)

Cần thiết bởi IMO để hỗ trợ các yêu cầu vận chuyển của SOLAS chương IV và cần thiết cho cộng đồng hàng hải nói chung. Có khả năng sẽ cần thiết trong tương lai gần.

ĐỀ XUẤT-R M.492-6

Quy trình thao tác sử dụng thiết bị điện báo in trực tiếp trong nghiệp vụ lưu động hàng hải

(Câu hỏi ITU-R 5/8)

(1974-1978-1982-1986-1990-1992-1995)

IMO hiện đang cần để hỗ trợ yêu cầu vận chuyển NBDP trong chương IV SOLAS, mặc dù hệ thống này ít được sử dụng.

ĐỀ XUẤT-R M.541-10

Quy trình vận hành cho việc sử dụng thiết bị gọi chọn lọc kỹ thuật số trong nghiệp vụ lưu động hàng hải

(Câu hỏi ITU-R 9/8)

(1978-1982-1986-1990-1992-1994-1995-1996-1997-2004-2015)

Theo yêu cầu của IMO. Có khả năng là cần thiết trong tương lai gần.

ĐỀ XUẤT-R M.585-8

Cấp phát và sử dụng định danh trong nghiệp vụ lưu động hàng hải

(1982-1986-1990-2003-2007-2009-2012-2015)

Được yêu cầu bởi cộng đồng hàng hải và cần thiết cho IMO.

ĐỀ XUẤT-R M.625-4

Thiết bị điện báo in trực tiếp sử dụng nhận dạng tự động trong nghiệp vụ lưu động hàng hải

(1986-1990-1992-1995-2012)

Hiện IMO đang cần hỗ trợ yêu cầu vận chuyển NBDP trong SOLAS chương IV, mặc dù hệ thống này ít được sử dụng.

ĐỀ XUẤT-R M.633-4

**Đặc tính truyền dẫn của vệ tinh chỉ báo vị trí khẩn cấp
hệ thống báo hiệu vô tuyến (vệ tinh EPIRB) hoạt động thông qua
một hệ thống vệ tinh trong băng tần 406 MHz**

(1986-1990-2000-2004-2010)

Được IMO sử dụng để hỗ trợ các tiêu chuẩn hiệu suất cho EPIRB.

ĐỀ XUẤT-R M.690-3

**Đặc tính kỹ thuật của đèn hiệu vô tuyến chỉ báo vị trí khẩn cấp (EPIRB)
hoạt động trên tần số sóng mang 121,5 MHz và 243 MHz**

(1990-1995-2012-2015)

Theo yêu cầu của IMO để xác định các đặc điểm tín hiệu dẫn đường cho EPIRB của vệ tinh theo yêu cầu của SOLAS chương IV. Có khả năng sẽ được cộng đồng hàng hải sử dụng trong một thời gian tới cho EPIRB và các thiết bị chở người trên tàu.

ĐỀ XUẤT-R M.1084-5

**Các giải pháp tạm thời để nâng cao hiệu quả sử dụng băng tần
156-174 MHz theo dải thuộc nghiệp vụ Lưu động hàng hải**

(1994-1995-1997-1998-2001-2012)

Được IMO sử dụng để mô tả các kênh VHF.

ĐỀ XUẤT-R M.1171-0

Thủ tục điện thoại trong nghiệp vụ Lưu động hàng hải

(1995)

Theo yêu cầu của IMO và cộng đồng hàng hải miễn là các trạm bờ biển cung cấp dịch vụ thư từ công cộng. Tuy nhiên, số lượng các trạm bờ biển như vậy đang giảm dần.

ĐỀ XUẤT-R M.1172-0

**Các chữ viết tắt và tín hiệu khác được sử dụng cho thông tin vô tuyến
trong nghiệp vụ lưu động hàng hải**

(1995)

Yêu cầu của cộng đồng hàng hải.

ĐỀ XUẤT-R M.1173-1

Đặc tính kỹ thuật của máy phát đơn biên dùng trong thông tin di động hàng hải nghiệp vụ cho điện thoại vô tuyến trong các băng tần giữa 1 606,5 kHz (1 605 kHz Vùng 2) và 4 000 kHz và từ 4 000 kHz đến 27 500 kHz
(1995 -2012)

Yêu cầu của IMO và cộng đồng hàng hải và có khả năng được yêu cầu trong tương lai gần.

ĐỀ XUẤT-R M.1174-4
Đặc tính kỹ thuật của thiết bị dùng cho thông tin liên lạc trên tàu trong các dải giữa 450 và 470 MHz
(1995-1998- 2004-2015-2019)

Được yêu cầu bởi cộng đồng hàng hải và cần thiết cho IMO.

ĐỀ XUẤT-R M.1638-1
Đặc điểm và tiêu chí bảo vệ để chia sẻ nghiên cứu định vị phóng xạ, radar dẫn đường hàng không và radar khí tượng hoạt động ở tần số dải giữa 5 250 và 5 850 MHz
(2003-2015)

IMO không yêu cầu, nhưng có thể được yêu cầu bởi cộng đồng hàng hải nơi các radar trong băng tần này được sử dụng.

PHỤ LỤC 2

NGHỊ QUYẾT 13 (REV.WRC-97)

Hình thành các dấu hiệu cuộc gọi và phân bổ các chuỗi quốc tế mới
Giữ lại

NGHỊ QUYẾT 18 (REV.WRC-15)

**Liên quan đến thủ tục xác định và thông báo vị trí của tàu biển và
máy bay của các quốc gia không tham gia xung đột vũ trang**
Giữ lại.

NGHỊ QUYẾT 205 (REV.WRC-19)

**Bảo vệ các hệ thống hoạt động trong dịch vụ vệ tinh di động ở tần số
băng tần 406-406,1 MHz**
Giữ lại.

NGHỊ QUYẾT 207 (REV.WRC-15)

**Các biện pháp giải quyết việc sử dụng trái phép và can thiệp vào tần số
trong các băng tần được phân bổ cho nghiệp vụ Di động hàng hải và cho
dịch vụ lưu động hàng không (R)**
Giữ lại.

NGHỊ QUYẾT 222 (REV.WRC-12)

**Sử dụng các băng tần 1 525-1 559 MHz và 1 626,5-1 660,5 MHz
bởi dịch vụ vệ tinh di động và các thủ tục để đảm bảo truy cập phổ dài hạn
cho dịch vụ Lưu động hàng không qua vệ tinh (R)**
Giữ lại.

NGHỊ QUYẾT 223 (REV.WRC-19)

**Các dải tần bổ sung được xác định cho
Viễn Thông Di Động Quốc tế**
Giữ lại.

NGHỊ QUYẾT 331 (REV.WRC-12)

Hoạt động của Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu

NGHỊ QUYẾT 339 (REV.WRC-07)

Phối hợp các dịch vụ NAVTEX
Giữ lại.

NGHỊ QUYẾT 343 (REV.WRC-12)

Chứng nhận hàng hải cho nhân viên của trạm tàu và trạm trái đất tàu

không bắt buộc lắp đặt radio

Giữ lại để đảm bảo hoạt động chung giữa tàu tham gia công ước và tàu không tham gia công ước.

**NGHỊ QUYẾT 344 (REV.WRC-19)
Quản lý tài nguyên số nhận dạng hàng hải**

Giữ lại.

**NGHỊ QUYẾT 349 (REV.WRC-19)
Quy trình vận hành để hủy báo động cấp cứu sai trong Hệ thống an toàn và cấp cứu hàng hải toàn cầu**

Giữ lại

**NGHỊ QUYẾT 352 (WRC-03)
Sử dụng tần số sóng mang 12 290 kHz và 16 420 kHz để gọi liên quan đến an toàn đến và từ các trung tâm phối hợp cứu hộ**

Giữ lại

**NGHỊ QUYẾT 354 (WRC-07)
Các thủ tục điện thoại vô tuyến cấp cứu và an toàn cho 2 182 kHz**

Giữ lại

**NGHỊ QUYẾT 356 (REV. WRC-19)
Đăng ký thông tin dịch vụ hàng hải ITU**

Giữ lại

**GIẢI PHÁP 361 (REV. WRC-19)
Xem xét các quy định pháp lý để hiện đại hóa Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu và liên quan đến việc triển khai hàng hải điện tử
Chủ đề của Chương trình nghị sự mục 1.11.**

**GIẢI PHÁP 363 (WRC-19)
Xem xét để cải thiện việc sử dụng các tần số hàng hải VHF trong Phụ lục 18
Trong Chương trình nghị sự sơ bộ cho WRC-27.**

**NGHỊ QUYẾT 612 (REV.WRC-12)
Sử dụng nghiệp vụ Vô tuyến định vị trong dải tần từ 3 đến 50 MHz để hỗ trợ các hoạt động của ra đa hải dương học**

Giữ lại

ĐỀ XUẤT 7 (REV.WRC-97)

**Thông qua các mẫu giấy phép tiêu chuẩn cho trạm tàu và trạm trái đất tàu
và giấy phép trạm tàu bay và trạm mặt đất tàu bay**

Giữ lại

ĐỀ XUẤT 37 (WRC-03)

Quy trình vận hành sử dụng các trạm mặt đất trên tàu (ESV)

Giữ lại

ĐỀ XUẤT 316 (REV. WRC-19)

**Sử dụng các trạm mặt đất trên tàu trong bến cảng và các vùng nước khác
thuộc quyền tài phán quốc gia**

Giữ lại

PHỤ LỤC 19

TUYÊN BỐ LIÊN LẠC VỚI BAN CÔNG TÁC ITU-R 5B

CÁC VẤN ĐỀ LIÊN QUAN ĐẾN CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ WRC-23 MỤC 1.11

1. Tiểu ban của IMO về Điều hướng, Liên lạc và Tìm kiếm Cứu nạn (NCSR) xin cảm ơn Ban công tác 5B của ITU-R (WP 5B) về tuyên bố liên lạc ngày 9 tháng 6 năm 2021, trong đó có thông tin về tình trạng công việc đang diễn ra tại WP 5B liên quan đến việc chuẩn bị mục 1.11 của Chương trình nghị sự WRC-23.
2. NCSR 9, được tổ chức từ ngày 21 đến ngày 30 tháng 6 năm 2022, đã xem xét các vấn đề được trình bày trong tuyên bố liên lạc và đưa ra các nhận xét sau:

- .1 Vấn đề 1 (hiện đại hóa GMDSS): NCSR 9 đồng ý với các hành động của ITU-R WP 5B liên quan đến việc loại bỏ NBDP vì mục đích cấp cứu và an toàn khỏi Quy định vô tuyến, giới thiệu hệ thống kết nối tự động mới (ACS) cho MF và các Dải tần HF được chọn và loại bỏ VHF-DSC EPIRB khỏi Đề xuất-R M.493-15. Liên quan đến NBDP, có thể hữu ích khi lưu ý rằng công nghệ của HF NBDP để ban hành thông tin an toàn hàng hải vẫn không thay đổi bởi quá trình hiện đại hóa GMDSS. IMO cũng đã đồng ý phát triển các tiêu chuẩn hoạt động cho NAVDAT dự kiến sẽ được sử dụng trong tương lai để phổ biến MSI ở định dạng kỹ thuật số.
- .2 Vấn đề 2 (triển khai định hướng điện tử): NCSR 9 muốn thông báo cho ITU-R WP 5B rằng nhiều mạng vệ tinh hiện có đã hỗ trợ khái niệm định hướng điện tử và các nghiên cứu về khả năng sử dụng đã được tiến hành. Các hệ thống VDES và NAVDAT, mà IMO đã đồng ý phát triển các tiêu chuẩn hoạt động, cũng sẽ hỗ trợ định hướng điện tử bằng cách cho phép phát sóng (bởi NAVDAT) và trao đổi các tệp kỹ thuật số (bởi VDES). Do đó, từ quan điểm quy định phổ tần, các yêu cầu đối với định hướng điện tử được đề cập.
- .3 Vấn đề 3 (giới thiệu các hệ thống vệ tinh bổ sung vào GMDSS): NCSR 9 muốn thông báo cho ITU-R WP 5B rằng IMO hỗ trợ việc đưa các hệ thống vệ tinh bổ sung vào GMDSS và bảo vệ tính khả dụng và bảo vệ phổ được sử dụng bởi tất cả các nhà

cung cấp dịch vụ vệ tinh GMDSS. IMO hy vọng rằng các yêu cầu bảo vệ liên quan sẽ được giải quyết đầy đủ theo yêu cầu ITU-R đảm bảo bảo vệ đầy đủ phổ tần được sử dụng bởi các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh GMDSS mới và hiện có.

3. Liên quan đến quá trình đánh giá hệ thống vệ tinh mới cho GMDSS, NCSR 9 đã xem xét báo cáo của IMSO về đánh giá kỹ thuật và vận hành của Hệ thống dịch vụ tin nhắn BeiDou (BDMSS) và lưu ý các vấn đề còn tồn đọng cần được xác minh tại chỗ. NCSR 9 đã cung cấp kết quả xem xét cho phiên họp thứ 106 của Ủy ban An toàn Hàng hải (31 tháng 10 đến 4 tháng 11 năm 2022).

PHỤ LỤC 20
TUYÊN BỐ LIÊN LẠC VỚI NHÓM CÔNG TÁC ITU-R 5B
SỬA ĐỔI ĐỀ XUẤT-R M.1371-5

1. Tiểu ban của IMO về Hàng hải, Liên lạc và Tìm kiếm Cứu nạn (NCSR) xin cảm ơn Ban công tác 5B của ITU-R (WP 5B) về các tuyên bố liên lạc của họ với IMO (tức là 5B/225, phụ lục 44 và 5B/481, phụ lục 37) liên quan đến các sửa đổi được đề xuất của Đề xuất-R M.1371-5.
2. NCSR 9, được tổ chức từ ngày 21 đến ngày 30 tháng 6 năm 2022, nhắc lại quan điểm của IMO rằng sự hợp tác chặt chẽ giữa ITU và IMO là rất quan trọng trong tất cả các lĩnh vực an toàn hàng hải, đặc biệt là để đảm bảo hoạt động đúng đắn của toàn bộ hệ thống nhận dạng tự động (AIS).
3. Sau khi xem xét các đề xuất sửa đổi đối với Đề xuất-R M.1371-5, NCSR 9, về các hạng mục cụ thể, cho rằng:

Quản lí kênh

1. chức năng DSC này có thể bị xóa và khả năng chuyển kênh có thể bị xóa. Tuy nhiên, khả năng thay đổi năng lượng trong Thông báo 22 sẽ tiếp tục tồn tại.

Giao diện từ xa với các thiết bị khác

2. yêu cầu này có thể bị xóa.

Truyền điện

3. đề xuất này sẽ không cản trở sự an toàn của hàng hải, do đó, giải pháp kỹ thuật để thực hiện thay đổi này có thể do Ban công tác 5B của ITU-R quyết định.

Thiết bị vô tuyến hàng hải tự động (AMRD), số nhận dạng loại tàu (bao gồm báo cáo về hàng hóa nguy hiểm), số người trên tàu, chỉ báo khả năng VDES

4. cần xem xét thêm về những vấn đề này, đặc biệt lưu ý rằng việc xây dựng danh sách loại tàu chi tiết phải do IMO thực hiện, có tính đến các văn kiện hiện có và bất kỳ công việc liên quan nào đang được tiến hành để đảm bảo diễn giải thống nhất và nhất quán.
4. Về vấn đề này, NCSR 9 đã thành lập một nhóm trao đổi thư từ về việc sửa đổi Đề xuất-R M.1371-5 để tiến hành công việc này một cách xen kẽ. Nhóm trao đổi thư từ được hướng dẫn gửi báo cáo tạm thời tới cuộc họp tiếp theo của

Nhóm chuyên gia chung IMO/ITU về các vấn đề thông tin vô tuyến điện trên biển (từ ngày 5 đến ngày 9 tháng 12 năm 2022) đề xin ý kiến và gửi báo cáo cuối cùng cho NCSR 10 (dự kiến diễn ra từ thứ Hai, ngày 8 đến thứ Tư, ngày 17 tháng 5 năm 2023) để xem xét, khi thích hợp.

PHỤ LỤC 21

ĐIỀU KHOẢN THAM CHIẾU CHO CUỘC HỌP LẦN THỨ MƯỜI TÁM CỦA NHÓM CHUYÊN GIA CHUNG IMO/ITU VỀ CÁC VẤN ĐỀ THÔNG TIN VÔ TUYẾN HÀNG HẢI

Mục đích

Để tư vấn về việc phát triển các yêu cầu trong tương lai đối với thông tin vô tuyến hàng hải có tính đến các nhu cầu hoạt động theo quy định của IMO và các quy định theo quy định của ITU.

Cấu trúc

Nhóm chuyên gia về nguyên tắc bao gồm những người hoạt động trong IMO và ITU với nhiều quan điểm đại diện.

Điểm liên hệ:

Ban Thư ký IMO - Ông C.O. Istanbulu

Ban Thư ký ITU - Ông K. Bogens

IMO sẵn sàng cung cấp trưởng nhóm.

Hướng dẫn

Dựa trên các đề xuất bằng văn bản nhận được, Nhóm chuyên gia được hướng dẫn để:

- .1 phát triển dự thảo quan điểm của IMO về mục 10 của Chương trình nghị sự WRC-23, có tính đến các nhận xét và đệ trình tại NCSR 9 (NCSR 24/9, đoạn 12.4 đến 12.8 và 12.22 đến 12.25, NCSR 9/WP.5, đoạn 44 đến 50, và tài liệu NCSR 9/12/6 và NCSR 9/12/9), và tư vấn cho NCSR 10, khi thích hợp;
- .2 có tính đến kết quả của các cuộc thảo luận tại NCSR 9 liên quan đến việc sửa đổi nghị quyết A.1001(25) (NCSR 9/24, đoạn 11.1 đến 11.6 và NCSR 9/WP.5, đoạn 36 đến 39), xem xét báo cáo tạm thời của Nhóm Thư tín về việc sửa đổi nghị quyết A.1001(25) và các đệ trình khác nhận được, đồng thời nêu rõ các vấn đề cần Nhóm Thư tín xem xét thêm;
- .3 có tính đến kết quả của các cuộc thảo luận tại NCSR 9 liên quan đến việc sửa đổi Đề xuất-R M. 1371-5 về Đặc tính kỹ thuật cho hệ thống nhận dạng tự động sử dụng đa truy cập phân chia theo thời gian trong băng tần di động hàng hải VHF (NCSR 9 /24, đoạn 12.13 đến 12.17, 12.26 và 12.27, và NCSR 9/WP.5, đoạn

55 đến 63), xem xét báo cáo tạm thời của Nhóm Thư tín về việc sửa đổi Đề xuất-R M. 1371-5, và nêu rõ các vấn đề cần xem xét thêm bởi Nhóm Thư tín;

- .4 có tính đến các nhận xét và quyết định được đưa ra tại NCSR 9 (NCSR 24/9, đoạn 10.48 và NCSR 9/WP.7, đoạn 26 và 27), xem xét vấn đề mã hóa MMSI của EPIRB được vận chuyển trên tàu liên quan đến một tàu mẹ dựa trên tài liệu NCSR 9/10/9, và thông báo cho NCSR 10, khi thích hợp;
- .5 liên quan đến công việc thường xuyên trong ITU-R, đưa ra nhận xét và lời khuyên, khi thích hợp; và
- .6 chuẩn bị một báo cáo, bao gồm các nhận xét, đề xuất và đề xuất, để NCSR 10 xem xét và, khi thích hợp, cho các cuộc họp của các nhóm nghiên cứu và/hoặc các nhóm công tác liên quan của ITU-R.

Đề xuất phương pháp làm việc

Nhóm chuyên gia sẽ họp từ ngày 5 đến ngày 9 tháng 12 năm 2022, tại Trụ sở IMO, London.

PHỤ LỤC 22

DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC

HƯỚNG DẪN ĐÀO TẠO VÀ VẬN HÀNH THIẾT BỊ BỘ ĐÀM CÁ NHÂN KHẨN CẤP TRONG NHIỀU TÌNH HUỐNG THƯƠNG VONG

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 106 ([ngày]), đã thông qua Hướng dẫn về đào tạo và vận hành các thiết bị vô tuyến cá nhân khẩn cấp trong các tình huống có nhiều thương vong (Hướng dẫn), như được nêu trong phụ lục, do Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn, tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 năm 2022).
2. Hướng dẫn nhằm giảm thiểu tác hại đối với hoạt động và thông tin liên lạc tìm kiếm cứu nạn bằng thiết bị vô tuyến cá nhân khẩn cấp (EPRD) trong nhiều tình huống thương vong.
3. Các Quốc gia Thành viên được đề nghị sử dụng Hướng dẫn đính kèm và lưu ý tất cả các bên liên quan.

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN HUẤN LUYỆN VÀ VẬN HÀNH THIẾT BỊ VÔ TUYẾN CÁ NHÂN KHẨN CẤP TRONG NHIỀU TÌNH HUỐNG TAI NẠN

1. Những điều sau đây cần được đưa vào và giải quyết trong hệ thống quản lý an toàn theo Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM) đối với các sự kiện có thể yêu cầu sơ tán nhiều người thương vong.
2. Thủy thủ đoàn cần biết các đặc điểm sau của thiết bị vô tuyến cá nhân khẩn cấp (EPRD):*
 - .1 EPRD thường truyền hai tín hiệu vô tuyến khác nhau:
 - .1 tín hiệu cảnh báo hoặc đề kích hoạt báo động trên cầu hoặc, cách khác, tại trung tâm phối hợp cứu hộ; và
 - .2 tín hiệu định vị để giúp lực lượng cứu hộ tiếp cận trong tầm nhìn;
 - .2 EPRD phải được đeo hoặc gắn vào người theo hướng dẫn của nhà sản xuất;
 - .3 EPRD có thể được trang bị để tự động kích hoạt (truyền) khi ngâm hoặc kích hoạt thủ công;
 - .4 EPRD thường có các chỉ báo để cho biết chúng đang truyền;
 - .5 hầu hết các EPRD yêu cầu tầm nhìn rõ ràng lên bầu trời vì chúng cố định vị trí của chúng từ các tín hiệu vệ tinh;
 - .6 nếu ăng-ten ở dưới nước, EPRD không thể truyền hoặc nhận tín hiệu vô tuyến; và
 - .7 khi nhiều EPRD được kích hoạt trong cùng một khu vực, chúng có thể ngăn các dịch vụ SAR sử dụng tín hiệu định vị một cách hiệu quả và gây hại cho thông tin vô tuyến tại hiện trường bằng cách gây ra cảnh báo âm thanh lặp đi lặp lại trên các máy thu radio cũ hơn.
3. Hành khách trên tàu phải được thông báo về các khía cạnh sau của việc sử dụng EPRD trong quá trình huấn luyện khẩn cấp và an toàn cụ thể:

* Ví dụ về EPRD có thể bao gồm các thiết bị tìm người trên tàu (MOB), đèn hiệu định vị cá nhân (PLB), thiết bị định vị người sống sót trên biển (MSLD) và các thiết bị vô tuyến khác cung cấp chức năng được mô tả trong đoạn 2.1. Xem nghị quyết A.1106(29) về Hướng dẫn sửa đổi đối với việc sử dụng trên tàu các hệ thống nhận dạng tự động trên tàu (AIS)

- .1 hệ thống tàu sẽ tạo ra các tín hiệu cấp cứu cần thiết để bắt đầu hành động cứu nạn;
- .2 EPRD không bao giờ được kích hoạt trừ khi có người ở dưới nước hoặc theo hướng dẫn của thủy thủ đoàn;
- .3 nên tắt EPRD đang hoạt động ngay khi người đeo ra khỏi nước hoặc thoát khỏi tình trạng nguy hiểm ngay lập tức; và
- .4 thông tin này có thể được củng cố bằng biển báo tại các trạm tập trung.

4. Những người được chỉ định chịu trách nhiệm về sự an toàn của những người trong các tình huống khẩn cấp phải đảm bảo EPRD không được kích hoạt đối với những người lên phương tiện cứu sinh trước khi triển khai.

5. Những người chịu trách nhiệm về phương tiện cứu sinh, sau khi được triển khai, phải đảm bảo rằng tất cả các EPRD vẫn được tắt đối với bất kỳ ai trên phương tiện cứu sinh, kể cả những người được vớt lên khỏi mặt nước. Khi phương tiện cứu nạn mất liên lạc với phương tiện cứu nạn khác và không được trang bị đèn vô tuyến chỉ báo vị trí khẩn cấp (EPIRB) hoặc máy phát tìm kiếm và cứu nạn AIS (AIS-SART), thì có thể sử dụng EPRD để giúp định vị phương tiện cứu nạn.

PHỤ LỤC 23
DỰ THẢO THÔNG TƯ MSC
ECDIS - HƯỚNG DẪN THỰC HÀNH TỐT

1. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ 95 (từ ngày 3 đến ngày 12 tháng 6 năm 2015), đã phê duyệt ECDIS - *Hướng dẫn Thực hành Tốt*, tập hợp các hướng dẫn có liên quan từ bảy thông tư ECDIS trước đó thành một tài liệu hợp nhất.
2. ECDIS là một hệ thống phức tạp, phù hợp với an toàn, dựa trên phần mềm với nhiều tùy chọn để hiển thị và tích hợp. Việc sử dụng ECDIS an toàn và hiệu quả liên tục có sự tham gia của nhiều bên liên quan bao gồm tàu viên, nhà sản xuất thiết bị, nhà sản xuất hải đồ, nhà cung cấp dịch vụ bảo trì phần cứng và phần mềm, tàu trưởng và nhà khai thác cũng như nhà cung cấp dịch vụ đào tạo. Điều quan trọng là tất cả các bên liên quan này đều có hiểu biết chung và rõ ràng về vai trò và trách nhiệm của họ liên quan đến ECDIS.
3. Năm 2002, ECDIS được công nhận là đáp ứng các yêu cầu vận chuyển hải đồ của quy định SOLAS V/19. Trong những năm qua, các Quốc gia Thành viên IMO, cơ quan thủy văn, nhà sản xuất thiết bị và các tổ chức khác đã đóng góp vào việc xây dựng hướng dẫn về nhiều vấn đề liên quan đến ECDIS và IMO đã ban hành một loạt các thông tư bổ sung về ECDIS.
4. Mặc dù hướng dẫn hữu ích nhất của IMO về ECDIS đã được phát triển theo cách gia tăng này, thông tin cần được hợp nhất, nếu có thể, để có hướng dẫn liên quan đến ECDIS trong một thông tư duy nhất, có thể dễ dàng cập nhật mà không cần sao chép hoặc cần liên tục tham khảo chéo. Việc hợp nhất thông tin như vậy mang lại sự hiểu biết rõ ràng và rõ ràng về các yêu cầu vận chuyển và việc sử dụng ECDIS.
5. Hướng dẫn hợp nhất có tên "ECDIS - Hướng dẫn thực hành tốt" được trình bày trong phụ lục của thông tư này. Người điều khiển tàu, tàu trưởng và sĩ quan boong trên tàu được trang bị ECDIS được khuyến khích sử dụng hướng dẫn này để nâng cao hiểu biết của họ và tạo điều kiện sử dụng ECDIS an toàn và hiệu quả.
6. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ chín mươi tám (từ ngày 7 đến ngày 16 tháng 6 năm 2017), dựa trên đề xuất của Tiểu ban về Nhân tố Con người, Huấn luyện và Trục ca, tại phiên họp thứ tư (ngày 30 tháng 1 đến ngày 3 tháng 2 năm 2017), và ghi nhận sự cần thiết phải làm rõ yêu cầu làm quen với ECDIS như được quy định trong Công ước STCW, 1978, bản sửa đổi, và Bộ

luật ISM, đã phê duyệt bản sửa đổi 1 của ECDIS - Hướng dẫn Thực hành Tốt, được phổ biến dưới dạng MSC.1/ Circ.1503/Rev.1.

7. Ủy ban An toàn Hàng hải, tại phiên họp thứ [106] ([ngày]), dựa trên đề xuất của Tiểu ban về Tiểu ban về An toàn hàng hải, thông tin liên lạc và tìm kiếm cứu nạn, tại phiên họp thứ chín (21 đến 30 tháng 6 2022), và nhận thấy sự cần thiết phải làm rõ nguyên tắc chung, quy trình và tài liệu cho các bản cập nhật ECDIS tích hợp để thể hiện sự tuân thủ liên tục, đã phê duyệt bản sửa đổi 2 của ECDIS - Hướng dẫn Thực hành Tốt, như được nêu trong phụ lục.

8. Các Thành viên của Tổ chức và tất cả các Chính phủ ký kết công ước SOLAS được đề nghị gửi thông tư này tới tất cả các thực thể có liên quan. Đặc biệt, các Quốc gia có cảng được đề nghị cung cấp hướng dẫn cho các thanh tra viên kiểm soát của Quốc gia có cảng của họ và Quốc gia tàu mang cờ cho các tàu trưởng, tàu trưởng, các tổ chức được công nhận, các thanh tra viên và thanh tra viên kiểm tra của Quốc gia tàu mang cờ. Có thể tải xuống bản sao điện tử của thông tư này từ trang web tài liệu của Tổ chức tại: <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=106>

9. Thông tư này thay thế MSC.1/Circ.1503/Rev.1.

PHỤ LỤC
ECDIS - HƯỚNG DẪN THỰC HÀNH TỐT
(BẢN SỬA ĐỔI 2)

MỤC LỤC

GIỚI THIỆU.....	4
A. YÊU CẦU VẬN CHUYỂN HẢI ĐỒ CỦA SOLAS	5
B. BẢO TRÌ PHẦN MỀM ECDIS	5
C. CẬP NHẬT ECDIS TRÊN TÀU	6
D. HOẠT ĐỘNG BẤT THƯỜNG ĐƯỢC XÁC ĐỊNH TRONG ECDIS	8
E. SỰ KHÁC BIỆT GIỮA HỆ THỐNG HIỂN THỊ HẢI ĐỒ RASTER (RCDS) VÀ ECDIS	10
F. ĐÀO TẠO VỀ ECDIS	10
G. CHUYỂN ĐỔI TỪ HẢI ĐỒ GIẤY SANG ĐIỀU HƯỚNG ECDIS	12
H. HƯỚNG DẪN VỀ ĐÀO TẠO VÀ ĐÁNH GIÁ TRONG VẬN HÀNH SỬ DỤNG TRÌNH MÔ PHỎNG ECDIS	12
Phụ lục 1 - Danh sách các điểm bất thường về hoạt động và hiển thị rõ ràng của Ecdis	
Phụ lục 2 - Sự khác biệt giữa Hệ thống hiển thị hải đồ raster Rcds) và Ecdis	
Phụ lục 3 - Hướng dẫn về Đào tạo và Đánh giá trong Hoạt động Sử dụng Trình mô phỏng Ecdis	
Phụ lục 4 - Ví dụ về cập nhật Ecdis tích hợp	

THAM KHẢO

GIỚI THIỆU

1. Những lợi ích an toàn không thể phủ nhận của việc điều hướng bằng hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử (ECDIS) đã được công nhận thông qua các Đánh giá An toàn Chính thức được đệ trình lên Tổ chức và kinh nghiệm thu được từ việc tự nguyện sử dụng ECDIS trong nhiều năm. ECDIS được ủy quyền vận chuyển bằng tàu cao tốc (HSC) ngay từ ngày 1 tháng 7 năm 2008. Sau đó, việc vận chuyển bắt buộc ECDIS đối với các tàu không phải HSC (tùy thuộc vào loại tàu, kích thước và ngày đóng, theo yêu cầu của quy định V SOLAS /19.2.10) bắt đầu theo từng giai đoạn từ ngày 1 tháng 7 năm 2012 trở đi.

2. ECDIS là một hệ thống phức tạp, phù hợp với an toàn, dựa trên phần mềm với nhiều tùy chọn để hiển thị và tích hợp. Việc sử dụng ECDIS an toàn và hiệu quả liên tục có sự tham gia của nhiều bên liên quan bao gồm tàu viên, nhà sản xuất thiết bị, nhà sản xuất hải đồ, nhà cung cấp dịch vụ bảo trì phần cứng và phần mềm, tàu trưởng và nhà khai thác cũng như nhà cung cấp dịch vụ đào tạo. Điều quan trọng là tất cả các bên liên quan này đều có hiểu biết chung và rõ ràng về vai trò và trách nhiệm của họ liên quan đến ECDIS.

3. ECDIS này - Hướng dẫn Thực hành Tốt, sau đây được gọi là "Hướng dẫn", tập hợp các hướng dẫn có liên quan từ bảy thông tư trước đó của ECDIS thành một tài liệu hợp nhất. Hướng dẫn được trình bày trong tám phần, cụ thể là:

- A Yêu cầu vận chuyển Hải đồ của SOLAS
- B Bảo trì phần mềm ECDIS
- C Cập nhật ECDIS trên tàu
- D Các bất thường về vận hành được xác định trong ECDIS
- E Sự khác biệt giữa hệ thống hiển thị hải đồ raster (RCDS) và ECDIS
- F Đào tạo về ECDIS
- G Chuyển đổi từ hải đồ giấy sang định hướng ECDIS
- H Hướng dẫn đào tạo và đánh giá trong vận hành sử dụng thiết bị mô phỏng ECDIS

4. Hướng dẫn này nhằm hỗ trợ triển khai ECDIS suôn sẻ và việc sử dụng ECDIS liên tục an toàn và hiệu quả trên tàu. Các nhà khai thác tàu, tàu trưởng và sĩ quan boong trên các tàu được trang bị ECDIS được khuyến khích sử dụng hướng dẫn này để nâng cao hiểu biết của họ và tạo điều kiện thuận lợi cho việc sử dụng ECDIS an toàn và hiệu quả.

5. Mặc dù hướng dẫn này thay thế bảy thông tư liên quan đến ECDIS của IMO, vẫn còn một số thông tư khác của IMO cũng giải quyết các vấn đề về ECDIS ở các mức độ khác nhau và cũng nên tham khảo các thông tư này khi cần thiết. Một danh sách chứa các tiêu chuẩn hoạt động của IMO ECDIS và các thông tư khác của IMO liên quan đến ECDIS được cung cấp trong phần tham khảo.

A. YÊU CẦU VẬN CHUYỂN HẢI ĐỒ CỦA SOLAS

6 Việc vận chuyển bắt buộc ECDIS, theo yêu cầu của quy định V/19.2.10 của SOLAS, có hiệu lực theo giai đoạn từ ngày 1 tháng 7 năm 2012 đến ngày 1 tháng 7 năm 2018. Theo quy định SOLAS V/18 và V/19, đối với tàu để sử dụng ECDIS nhằm đáp ứng các yêu cầu vận chuyển hải đồ của SOLAS, thiết bị ECDIS phải tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động liên quan của IMO. Tùy thuộc vào ngày lắp đặt, các thiết bị ECDIS trên tàu được yêu cầu tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động được nêu trong các nghị quyết A.817(19), như đã sửa đổi, MSC.232(82) hoặc MSC.[...(106)]. Về cơ bản, khi sử dụng ECDIS để đáp ứng các yêu cầu vận chuyển hải đồ của SOLAS, nó phải:

- .1 được chứng nhận hợp quy;
- .2 sử dụng hải đồ điện tử (ENC) cập nhật;
- .3 được duy trì sao cho tương thích với các tiêu chuẩn hiện hành mới nhất của Tổ chức Thủy văn Quốc tế (IHO); và
- .4 có các sắp xếp dự phòng độc lập, đầy đủ tại chỗ.

7. Theo quy định V/18 của SOLAS, các thiết bị ECDIS trên tàu phải được phê duyệt kiểu. Phê duyệt kiểu là quy trình chứng nhận mà thiết bị ECDIS phải trải qua trước khi có thể được coi là tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động của IMO. Quá trình này được thực hiện bởi các tổ chức phê duyệt kiểu được Cơ quan quản lý treo cờ công nhận hoặc hiệp hội phân loại hàng hải phù hợp với các tiêu chuẩn thử nghiệm có liên quan do Ủy ban Kỹ thuật Điện Quốc tế (IEC) (ví dụ: IEC 61174) phát triển.

8. Theo quy định V/19.2.1.4 của SOLAS, các tàu phải mang theo tất cả các hải đồ cần thiết cho hành trình dự kiến. Theo định nghĩa của quy định SOLAS V/2.2, hải đồ được ban hành chính thức bởi hoặc theo thẩm quyền của chính phủ, cơ quan thủy văn được ủy quyền hoặc các tổ chức chính phủ có liên quan khác. Các tàu được yêu cầu lắp ECDIS và các tàu chọn sử dụng ECDIS để đáp ứng các yêu cầu vận chuyển hải đồ của SOLAS phải mang theo ENC hoặc, nếu ENC hoàn toàn không có sẵn hoặc không có tỷ lệ phù hợp để lập kế hoạch và

hiển thị kế hoạch hành trình của tàu, raster nên mang theo hải đồ hàng hải (RNC) và/hoặc bất kỳ hải đồ giấy cần thiết nào.

9. IHO cung cấp một danh mục hải đồ trực tuyến trình bày chi tiết về phạm vi của ENC cùng với các tham chiếu đến hướng dẫn của Quốc gia ven biển về bất kỳ yêu cầu nào đối với hải đồ giấy (nếu điều này đã được cung cấp). Danh mục này cũng cung cấp các liên kết đến các trang web của các Quốc gia Thành viên IHO nơi có thể tìm thấy thông tin bổ sung. Danh mục hải đồ trực tuyến của IHO có thể được truy cập từ trang web của IHO tại: <https://iho.int/en/iho-online-catalogues>

10. Theo quy định V/27 của Công ước SOLAS, tất cả hải đồ cần thiết cho hành trình dự định phải đầy đủ và cập nhật. Đối với các tàu sử dụng ECDIS để đáp ứng yêu cầu vận chuyển hải đồ của SOLAS, tất cả các ENC và RNC phải là phiên bản mới nhất hiện có và được cập nhật bằng cả cập nhật hải đồ điện tử (ví dụ: cập nhật ENC) và các thông báo mới nhất hiện có cho người đi biển. Ngoài ra, phần mềm ECDIS phải được cập nhật sao cho phần mềm có khả năng hiển thị hải đồ điện tử mới nhất một cách chính xác theo phiên bản mới nhất về nội dung hải đồ và tiêu chuẩn hiển thị của IHO.

11. Các phụ lục liên quan của các tiêu chuẩn hoạt động của IMO đối với ECDIS chỉ rõ các yêu cầu đối với các sắp xếp dự phòng độc lập đầy đủ để đảm bảo hàng hải an toàn trong trường hợp ECDIS gặp sự cố. Các sắp xếp như vậy bao gồm: 1) cơ sở vật chất cho phép tiếp quản an toàn các chức năng của ECDIS nhằm đảm bảo rằng sự cố của ECDIS không dẫn đến tình huống nghiêm trọng; 2) một phương tiện để đảm bảo hàng hải an toàn cho phần còn lại của hành trình trong trường hợp ECDIS không thành công. Các yêu cầu cập nhật được đề cập trong đoạn 10 ở trên cũng áp dụng cho các thỏa thuận dự phòng,

B. BẢO TRÌ PHẦN MỀM ECDIS

12. ECDIS đang vận hành bao gồm phần cứng, phần mềm và dữ liệu. Điều quan trọng đối với sự an toàn của hàng hải là phần mềm ứng dụng trong ECDIS hoạt động đầy đủ theo các tiêu chuẩn hoạt động và có khả năng hiển thị tất cả thông tin kỹ thuật số có liên quan có trong ENC.

13. ECDIS không được cập nhật lên phiên bản mới nhất của tiêu chuẩn IHO có thể không đáp ứng các yêu cầu vận chuyển hải đồ như được nêu trong quy định SOLAS V/19.2.1.4.

14. Ví dụ, vào tháng 1 năm 2007, Bổ sung số 1 cho Thông số kỹ thuật sản phẩm của IHO ENC đã được giới thiệu để đưa vào, trong ENC, các yêu cầu của IMO được đưa ra gần đây đối với các vùng biển đặc biệt nhạy cảm (PSSA) và

các tuyến đường biển quần đảo (ASL) và để đáp ứng mọi yêu cầu về an toàn hàng hải trong tương lai.

15. Bất kỳ ECDIS nào không được nâng cấp để tương thích với phiên bản mới nhất của Thông số kỹ thuật sản phẩm IHO ENC hoặc Thư viện bản trình bày có thể không hiển thị chính xác các tính năng hải đồ mới nhất. Ngoài ra, các báo động và chỉ báo thích hợp có thể không được kích hoạt ngay cả khi các tính năng đã được đưa vào ENC. Tương tự, bất kỳ ECDIS nào không được cập nhật để tuân thủ đầy đủ với phiên bản mới nhất của Tiêu chuẩn bảo vệ dữ liệu IHO có thể không giải mã hoặc xác thực đúng một số ENC, dẫn đến không tải hoặc cài đặt được. Ngài có thể truy cập danh sách cập nhật tất cả các tiêu chuẩn IHO liên quan đến thiết bị ECDIS từ trang web của IHO: [www.iho.int\(https://iho.int/en/standards-in-force\)](http://www.iho.int(https://iho.int/en/standards-in-force))

16. Nhu cầu điều hướng an toàn đòi hỏi các nhà sản xuất phải cung cấp một cơ chế để đảm bảo rằng các thỏa thuận bảo trì phần mềm là phù hợp. Điều này có thể đạt được thông qua việc cung cấp thông tin về phiên bản phần mềm bằng trang web. Những thông tin như vậy nên bao gồm các tiêu chuẩn IHO đã được triển khai.

17. Bất kỳ bản cập nhật nào, cần thiết để làm cho một ECDIS tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động, phải được xác định cụ thể và được thông báo tích cực tới những người dùng đã xác định của hệ thống.

18. Cơ quan quản lý nên thông báo cho tàu trưởng và người vận hành rằng việc bảo trì phần mềm ECDIS phù hợp là một vấn đề quan trọng và tàu trưởng, tàu trưởng và người vận hành cần thực hiện các biện pháp phù hợp theo Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM)

C. CẬP NHẬT ECDIS TRÊN TÀU

19. Trước khi các thiết bị ECDIS tích hợp được cập nhật, cho dù được yêu cầu phải tương thích với các tiêu chuẩn IHO hiện hành hay do nhà sản xuất khởi xướng để cải thiện chức năng hoặc sửa các lỗi nhỏ, nhà sản xuất phải thông báo cho cơ quan phê duyệt đăng kiểm (TAA) có tên trên Giấy chứng nhận phê duyệt đăng kiểm (TAC) về bất kỳ sửa đổi hoặc thay đổi nào đối với thiết bị, cùng với các thông tin và tài liệu kỹ thuật có liên quan. Theo đó, sau khi đánh giá, TAA sẽ quyết định xem có cần kiểm tra bổ sung hay không và mức độ kiểm tra bổ sung như thế nào trong từng trường hợp riêng lẻ.

20. Tùy thuộc vào đánh giá và phán quyết của TAA:

- .1 nếu cần thực hiện thử nghiệm bổ sung và chứng minh sự phù hợp, TAA nên cấp một trong các tài liệu sau:

1. một TAC mới với các chi tiết phần cứng và/hoặc phần mềm được cập nhật trên đó; hoặc
 2. Thư chấp thuận (LOA) với các chi tiết về phần mềm và/hoặc phần cứng được cập nhật trên đó để bổ sung cho TAC cũ;
- .2 nếu không cần thử nghiệm bổ sung và không cần TAC hoặc LOA mới, TAA phải thông báo cho nhà sản xuất về quyết định bằng văn bản, qua email hoặc các phương tiện thông báo khác.

21. Trong các trường hợp của đoạn 20.1 ở trên, nhà sản xuất phải đưa ra tuyên bố về sự phù hợp (DOC) mới, tuyên bố rằng sản phẩm có liên quan tuân thủ các yêu cầu của các văn kiện quốc tế áp dụng cho nó. Khi không có TAC hoặc LOA mới nào được cấp bởi TAA như được nêu trong đoạn 20.2, nhà sản xuất nên giữ một bản sao thông báo bằng văn bản của TAA. Ví dụ về các bản cập nhật ECDIS tích hợp được liệt kê trong phụ lục 4.

22. Để chứng minh rằng bản cập nhật ECDIS trên tàu là phù hợp, phải cung cấp một trong những thông tin sau:

- .1 một TAC mới với các chi tiết phần cứng và phần mềm được cập nhật trên đó và DOC mới;
- .2 TAC cũ được bổ sung bởi LOA và DOC mới; hoặc
- .3 TAC và DOC cũ.

23. Nhà sản xuất phải cung cấp một bản sao của các tài liệu trên và sổ tay hướng dẫn sử dụng cập nhật, nếu có, cho tàu được chở lên tàu cho đến khi thiết bị được dỡ bỏ khỏi tàu và cung cấp quyết định bằng văn bản của TAA về những thay đổi nhỏ như được mô tả trong đoạn 20.2, nếu được yêu cầu. Ngoài ra, nhà sản xuất cũng nên cung cấp thông tin đó bằng cách sử dụng trang web theo yêu cầu của đoạn 16.

24. Các nhà sản xuất cũng được khuyến khích cung cấp một bản sao của các tài liệu được liệt kê trong đoạn 22 cho tàu thông qua mã QR, email hoặc kỹ sư hiện trường. Mã QR cho từng thiết bị ECDIS sẽ đặc biệt hữu ích để giúp truy cập thông tin dễ dàng hơn liên quan đến các bản cập nhật phần cứng/phần mềm của từng thiết bị.

D. HOẠT ĐỘNG BẤT THƯỜNG ĐƯỢC XÁC ĐỊNH TRONG ECDIS

25. Một số hoạt động bất thường của ECDIS đã được xác định. Do tính chất phức tạp của ECDIS và đặc biệt là do nó liên quan đến sự kết hợp giữa phần cứng, phần mềm và dữ liệu, nên có thể tồn tại những điểm bất thường khác.

26. Những bất thường này đặc biệt rõ ràng trong các đơn vị ECDIS đã được xây dựng và phê duyệt kiểu theo Tiêu chuẩn Hoạt động của ECDIS (nghị quyết A.817(19), như đã sửa đổi), (tức là trước năm 2009). Tuy nhiên, loại thiết bị ECDIS được phê duyệt theo Tiêu chuẩn hoạt động ECDIS sửa đổi (nghị quyết MSC.232(82) và MSC.[...(106)]) vẫn dễ bị ảnh hưởng bởi các hạn chế như được nêu trong phụ lục 1.

27. Sự bất thường của ECDIS là việc không mong muốn hoặc ngoài ý muốn của một thiết bị ECDIS có thể ảnh hưởng đến việc sử dụng thiết bị hoặc các quyết định điều hướng của người dùng. Các ví dụ bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

- .1 không hiển thị chính xác tính năng điều hướng, chẳng hạn như:
 - .1 các khu vực hàng hải được IMO công nhận gần đây như PSSA và ASL;
 - .2 đèn hàng hải có đặc điểm phức tạp; và
 - .3 các đặc điểm dưới nước và các mối nguy hiểm biệt lập;
- .2 không phát hiện được vật thể bằng cách "kiểm tra tuyến đường" trong chế độ lập kế hoạch hành trình;
- .3 báo động không chính xác; và
- .4 không thể quản lý chính xác một số cảnh báo.

28. Sự tồn tại của những bất thường như vậy làm nổi bật tầm quan trọng của việc duy trì phần mềm ECDIS để đảm bảo rằng nó có khả năng hiển thị các hải đồ điện tử cập nhật một cách chính xác theo phiên bản mới nhất của tiêu chuẩn hiển thị và nội dung hải đồ của IHO. Nên thực hiện kiểm tra thích hợp với nhà sản xuất thiết bị. Điều này đặc biệt quan trọng khi ECDIS là nguồn thông tin hải đồ duy nhất hiện có.

29. Nhà sản xuất phải thông báo cho Cơ quan quản lý cấm cò, RO và người dùng ECDIS được xác định ngay khi có cơ hội liên lạc sớm nhất nếu ECDIS gây ra rủi ro đối với an toàn hàng hải, sức khỏe hoặc môi trường do trục trặc của phần mềm hoặc phần cứng bao gồm cả các biện pháp giảm thiểu thích hợp.

30. Với việc sử dụng rộng rãi và thực hiện yêu cầu vận chuyển ECDIS, Ủy ban cho rằng điều quan trọng là bất kỳ sự bất thường nào được xác định bởi những người đi biển đều phải được báo cáo và điều tra bởi các cơ quan có thẩm quyền thích hợp để đảm bảo giải quyết chúng. Các nhà sản xuất nên có sẵn một cơ chế để đảm bảo rằng họ thông báo cho những người dùng đã được xác định trong hệ thống ECDIS của họ về bất kỳ điểm bất thường nào được ghi nhận và

sau đó sẽ kết thúc bằng các bản nâng cấp có liên quan. Tàu trưởng, tàu trưởng và người điều hành nên sử dụng các thỏa thuận bảo trì phần mềm do nhà sản xuất cung cấp để kiểm tra xem các bản nâng cấp đó có sẵn hay không.

31. Để hiểu rõ hơn về mức độ của vấn đề, Cơ quan quản lý được đề nghị thu thập, điều tra và phổ biến thông tin về các bất thường của ECDIS. Cơ quan quản lý hoặc các cơ quan được chỉ định được đề nghị:

- .1 khuyến khích các tàu mang cờ của họ báo cáo những bất thường như vậy, với đầy đủ chi tiết về thiết bị ECDIS và ENC, để cho phép phân tích;
- .2 giữ bí mật danh tính của người báo cáo;
- .3 đồng ý chia sẻ thông tin với các Quốc gia Thành viên IMO khác và các tổ chức quốc tế theo yêu cầu; và
- .4 đưa ra các cảnh báo cho người đi biển về những bất thường như vậy có thể ảnh hưởng đến an toàn hàng hải.

E. SỰ KHÁC BIỆT GIỮA HỆ THỐNG HIỂN THỊ HẢI ĐỒ RASTER (RCDS) VÀ ECDIS

32. ECDIS có thể được vận hành ở một trong hai chế độ:

- .1 chế độ ECDIS khi ENC được sử dụng; và
- .2 chế độ RCDS khi không có ENC và RNC được sử dụng thay thế.

Mặc dù trong những năm gần đây, mức độ bao phủ của ENC đã tăng lên nhanh chóng, nhưng có thể có một số lĩnh vực mà ENC chi tiết phù hợp có thể chưa được ban hành.

33. Chế độ RCDS không có đầy đủ chức năng của ECDIS và chỉ có thể được sử dụng cùng với danh mục hải đồ giấy cập nhật phù hợp. Các hạn chế của chế độ RCDS được nêu trong phụ lục 2.

F. ĐÀO TẠO VỀ ECDIS

34. Thông tin được cung cấp dưới đây nhằm mục đích hỗ trợ các Quốc gia Thành viên, các Bên của Công ước STCW 1978, như đã sửa đổi, các công ty và tàu viên trong việc đảm bảo rằng các chương trình đào tạo về sử dụng ECDIS được cung cấp cho tàu trưởng và sĩ quan boong¹ phục vụ trên các tàu được trang

¹ Không cần đào tạo và đánh giá việc sử dụng ECDIS đối với những người phục vụ riêng trên các tàu không được trang bị ECDIS. Hạn chế này sẽ được phản ánh trong xác nhận cấp cho tàu viên có liên quan (tham khảo các bảng A-II/1 và A-II/2 của Bộ luật STCW).

bị ECDIS đáp ứng yêu cầu đào tạo bắt buộc yêu cầu của Công ước STCW 1978, như đã sửa đổi:

- .1 theo quy định của Công ước và Bộ luật STCW, tất cả sĩ quan phụ trách trực ca hàng hải trên tàu có tổng dung tích từ 500 trở lên phải có kiến thức và khả năng sử dụng hải đồ và các ấn phẩm hàng hải (tham khảo Bộ luật STCW, Bảng A- II/1);
- .2 Tàu trưởng và sĩ quan phụ trách trực ca hàng hải (cả ở cấp độ quản lý và vận hành) phục vụ trên các tàu được trang bị ECDIS tối thiểu phải thực hiện khóa đào tạo về ECDIS chung phù hợp, đáp ứng các yêu cầu về năng lực của Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước STCW và Mã số;
- .3 Bản sửa đổi Manila năm 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW đã củng cố các yêu cầu đào tạo về ECDIS và đưa ra một số năng lực cụ thể bổ sung trong việc sử dụng ECDIS cho các sĩ quan ở cả cấp quản lý và vận hành phục vụ trên các tàu được trang bị ECDIS (tham khảo Bộ luật STCW, Bảng A -II/1 và A-II/2). Huấn luyện theo Bản sửa đổi Manila 2010 có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2013;
- .4 Tàu trưởng và sĩ quan được cấp chứng chỉ theo chương II của Công ước STCW phục vụ trên tàu được trang bị ECDIS phải được làm quen (theo Công ước STCW, quy định I/14) với thiết bị của tàu bao gồm cả ECDIS;
- .5 Công ước STCW, quy định I/14, đoạn 1.5, cũng như mục 6.3 của Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM), yêu cầu các công ty đảm bảo các tàu viên được làm quen. Một hệ thống quản lý an toàn của tàu phải bao gồm việc làm quen với thiết bị ECDIS được trang bị, kể cả các thiết bị dự phòng, cảm biến và các thiết bị ngoại vi liên quan. Các nhà sản xuất ECDIS được khuyến khích cung cấp tài nguyên đào tạo bao gồm các tài liệu dành riêng cho từng loại. Những tài nguyên này có thể là một phần của quá trình làm quen với ECDIS;
- .6 Công ước STCW, quy định I/14, đoạn 1.4, yêu cầu các công ty lưu giữ bằng chứng về việc đào tạo và đảm bảo rằng nó có thể truy cập dễ dàng. Đối với các giấy chứng nhận năng lực có thời hạn sử dụng sau ngày 1 tháng 1 năm 2017, các cơ quan kiểm soát của Quốc gia có cảng phải chấp nhận giấy chứng nhận được cấp

như bằng chứng hiển nhiên rằng tàu viên đã đáp ứng tiêu chuẩn năng lực theo yêu cầu của Sửa đổi năm 2010 theo các quy định kiểm soát của điều X và quy định I/4 của Công ước STCW;

- .7 các công ty cũng nên duy trì bằng chứng về sự quen thuộc tuân thủ Công ước STCW, quy định I/14, đoạn 1.5;
- .8 Cơ quan quản lý nên thông báo cho các quan chức kiểm soát của Quốc gia có cảng của họ về các yêu cầu đối với đào tạo ECDIS như được nêu chi tiết trong tiểu đoạn 6 ở trên; và
- .9 Cũng phải chú ý đến:
 - STCW.7/Circ.16 - Làm rõ các điều khoản chuyển tiếp liên quan đến Sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW;
 - STCW.7/Circ.17 - Tư vấn cho các quan chức kiểm soát của Quốc gia có cảng về các thỏa thuận chuyển tiếp dẫn đến việc thực hiện đầy đủ các yêu cầu của Bản sửa đổi Manila 2010 đối với Công ước và Bộ luật STCW ngày 1 tháng 1 năm 2017; và
 - STCW.7/Circ. 24/Rev.1 - *Hướng dẫn cho các Bên, Cơ quan quản lý hành chính, cơ quan kiểm soát của Quốc gia có cảng, các tổ chức được công nhận và các bên liên quan khác về các yêu cầu của Công ước STCW, 1978, đã được sửa đổi.*

G. CHUYỂN ĐỔI TỪ HẢI ĐỒ GIẤY SANG ĐIỀU HƯỚNG ECDIS

35. Ở bước đầu tiên, tàu trưởng và người khai thác nên tiến hành đánh giá các vấn đề liên quan đến việc thay đổi từ hải đồ giấy sang hải đồ ECDIS. Tàu trưởng và sĩ quan boong của tàu nên tham gia vào bất kỳ đánh giá nào như vậy để nắm bắt bất kỳ mối quan tâm hoặc nhu cầu thực tế nào của những người sẽ được yêu cầu sử dụng ECDIS. Quá trình như vậy sẽ giúp tạo điều kiện hiểu biết sớm về bất kỳ vấn đề nào cần giải quyết và sẽ giúp tàu trưởng và sĩ quan boong chuẩn bị cho sự thay đổi.

36. Lập tài liệu đánh giá các vấn đề, kết hợp với việc phát triển các quy trình vận hành tiêu chuẩn của ECDIS, sẽ giúp dẫn đến việc áp dụng các thực hành điều hướng ECDIS mạnh mẽ, đơn giản hóa việc đào tạo tàu trưởng và sĩ quan boong và tạo điều kiện chuyển giao suôn sẻ.

37. Ngoài ra, tàu trưởng và người khai thác tàu phải đảm bảo rằng tàu trưởng và sĩ quan boong tàu của họ được đào tạo chung về ECDIS và chương trình làm quen với ECDIS để tàu trưởng và sĩ quan boong của tàu hiểu đầy đủ về việc sử dụng ECDIS để lập kế hoạch hành trình và điều hướng.

38. Ngoài các quy tắc và quy định quốc gia và quốc tế, khóa học mô hình IMO 1.27 về Sử dụng Vận hành Hệ thống Thông tin và Hiển thị Hải đồ điện tử (ECDIS) và các tiêu chuẩn hoạt động của IMO, IHO đã xuất bản một ấn phẩm trực tuyến "Sự thật về hải đồ điện tử và các yêu cầu vận chuyển". Đây là nguồn thông tin được đề xuất về phần cứng ECDIS, đào tạo và các khía cạnh kỹ thuật của dữ liệu hải đồ điện tử. Các bản sao có sẵn miễn phí từ nhiều nguồn khác nhau bao gồm: <https://iho.int/en/standards-and-specifications>

39. Tàu trưởng và người khai thác phải luôn tham khảo Cơ quan quản lý quốc gia của họ để biết thông tin mới nhất về vận chuyển và sử dụng ECDIS.

F. HƯỚNG DẪN VỀ ĐÀO TẠO VÀ ĐÁNH GIÁ TRONG VẬN HÀNH SỬ DỤNG TRÌNH MÔ PHỎNG ECDIS

40. Khi các mô phỏng đang được sử dụng để đào tạo hoặc đánh giá trong quá trình sử dụng vận hành ECDIS, nên xem xét hướng dẫn tạm thời sau đây trong bất kỳ hoạt động đào tạo hoặc đánh giá nào như vậy.

41. Đào tạo và đánh giá trong quá trình vận hành sử dụng ECDIS nên:

- .1 kết hợp sử dụng thiết bị mô phỏng ECDIS; và
- .2 tuân thủ các tiêu chuẩn không thua kém các tiêu chuẩn nêu trong đoạn 42 và 43 dưới đây.

42. Thiết bị mô phỏng ECDIS, ngoài việc đáp ứng tất cả các tiêu chuẩn hoạt động hiện hành được nêu trong phần A-I/12 của Bộ luật STCW, như đã được sửa đổi, phải có khả năng mô phỏng thiết bị hàng hải và điều khiển vận hành cầu đáp ứng tất cả các tiêu chuẩn hoạt động hiện hành được Tổ chức thông qua, kết hợp các cơ sở để tạo ra âm thanh và:

- .1 tạo môi trường hoạt động theo thời gian thực, bao gồm các văn kiện và thiết bị kiểm soát hàng hải và thông tin liên lạc phù hợp với các nhiệm vụ hàng hải và trực ca sẽ được thực hiện và các kỹ năng điều động cần được đánh giá; và
- .2 mô phỏng thực tế các đặc điểm của "tàu của chính mình" trong điều kiện nước ngoài trời, cũng như ảnh hưởng của thời tiết, dòng thủy triều và dòng hải lưu.

43. Việc trình diễn và thực hành sử dụng ECDIS nên được thực hiện, khi thích hợp, thông qua việc sử dụng các mô phỏng. Các bài tập huấn luyện tốt nhất nên được thực hiện trong thời gian thực, để nâng cao nhận thức của học viên về những nguy cơ của việc sử dụng ECDIS không đúng cách. Thang thời gian tăng tốc chỉ có thể được sử dụng cho trình diễn.

44. Hướng dẫn chi tiết được cung cấp trong phụ lục 3.

PHỤ LỤC 1
DANH SÁCH CÁC ĐIỂM BẤT THƯỜNG VỀ HOẠT ĐỘNG VÀ HIỂN
THỊ RÕ RÀNG CỦA ECDIS
(KHÔNG THEO THỨ TỰ ƯU TIÊN)

Trong danh sách sau đây, các mục 1,2, 3, 4, 5(b), 6, 7 và 11 được đối chiếu với bộ dữ liệu IHO DPPC ngày tháng 11 năm 2011:

1. Không có khả năng hiển thị chính xác các biểu tượng cho các tính năng được IMO phê duyệt như ASL hoặc Thiết bị PSSA - ECDIS không cài đặt phiên bản mới nhất của IHO Presentation Library sẽ, thay vì hiển thị đúng ký hiệu, sẽ hiển thị dấu chấm hỏi (?) hoặc không hiển thị gì cả. Trong một số trường hợp, ECDIS có thể không tải được ENC bao gồm dữ liệu đó. ECDIS giữ lại chứng chỉ phê duyệt kiểu của nó bất kể phiên bản Thư viện Trình bày được cài đặt.

Giải pháp thay thế - chọn bất kỳ dấu "?" biểu tượng được hiển thị bằng cách sử dụng "báo cáo chọn" hoặc tham khảo hải đồ giấy và/hoặc ấn phẩm.

2. Hiển thị không chính xác các khu vực lỗi và chướng ngại trong một số thiết bị ECDIS - một số mẫu ECDIS không hiển thị một số tính năng dưới nước ở chế độ hiển thị tiêu chuẩn như mong đợi (tuy nhiên chúng kích hoạt các cảnh báo thích hợp). Các tính năng này chỉ được hiển thị khi chế độ hiển thị "Tất cả" hoặc "Khác" được sử dụng. Ngoài ra, trong một số trường hợp, các ký hiệu khác nhau được sử dụng để mô tả các tính năng này.

Giải pháp thay thế - sử dụng Chế độ "Tất cả" hoặc "Khác".

3. Trong một số trường hợp, một số xác tàu mắc cạn/nguy hiểm và vật cản có thể không hiển thị ở bất kỳ chế độ nào; người ta tin rằng điều này chỉ giới hạn ở một số phiên bản ECDIS từ một nhà sản xuất duy nhất hiện đã đưa ra bản sửa đổi phần mềm để giải quyết vấn đề.

Giải pháp thay thế - sử dụng hải đồ giấy.

4. Đối tượng nằm trên đường đồng mức có thể không hiển thị ở chế độ "Chuẩn" trong một số thiết bị ECDIS.

Giải pháp thay thế - sử dụng Chế độ "Tất cả" hoặc "Khác".

5. Các khu vực đất (điểm) nhỏ, đặc biệt là những khu vực chỉ được mô tả trên quy mô nhỏ (dải tần sử dụng 1 và 2) ENC có thể không luôn được hiển thị rõ ràng và không phải lúc nào cũng kích hoạt cảnh báo trong chế độ lập kế hoạch tuyến đường hoặc giám sát tuyến đường trong một số thiết bị ECDIS:

- (a) các đối tượng địa lý nhỏ có thể bị che khuất bởi các chi tiết hải đồ khác như tên hoặc nhãn hành lang; và
- (b) một số thiết bị ECDIS có thể không tiến hành kiểm tra tuyến đường trên các ENC quy mô nhỏ và do đó có thể không đưa ra cảnh báo thích hợp. Trong trường hợp này, khu vực đất có thể không được phát hiện bởi chức năng "nhìn về phía trước" trong quá trình giám sát tuyến đường.

Giải pháp thay thế - kiểm tra thủ công cẩn thận ENC quy mô lớn nhất hiện có.

Do những hạn chế của ECDIS được đề cập trong 5(a) ở trên, những người đi biển (ngay cả những người sử dụng các hệ thống hiện đại nhất) phải luôn tiến hành kiểm tra trực quan cẩn thận toàn bộ tuyến đường đã lên kế hoạch bằng cách sử dụng chế độ hiển thị "Khác/Tất cả" để xác nhận rằng, và bất kỳ sai lệch nào từ nó, đều không có nguy hiểm.

6. Hiển thị không chính xác các cung màu của các khu vực ánh sáng - một số ECDIS có thể không hiển thị các cung màu của các đèn phức tạp như dự định. Điều này đặc biệt phổ biến khi các khu vực nằm ở 0/360deg (Bắc).

Giải pháp thay thế - sử dụng chức năng "chọn báo cáo" để kiểm tra các cung sáng.

7. Một số mẫu ECDIS ban đầu không thể hiển thị chính xác dữ liệu biến đổi theo thời gian được mã hóa trong ENC. Ví dụ: các tính năng có thuộc tính Ngày bắt đầu và Ngày kết thúc được sử dụng để triển khai các biện pháp định tuyến lưu lượng mới trong ENC có thể không được mô tả chính xác; kết quả là cả phiên bản cũ và phiên bản mới được hiển thị đồng thời. Các thử nghiệm cho điều này không có trong Phiên bản IEC61174!

Giải pháp thay thế - sử dụng chức năng "chọn báo cáo" để xác định ngày/giờ Bắt đầu/Kết thúc.

8. Dữ liệu dòng thủy triều không có sẵn ở dạng có thể sử dụng được - một số mô hình ECDIS ban đầu chỉ cung cấp danh sách các giá trị được phân tách bằng dấu phẩy rất khó diễn giải và sử dụng.

Giải pháp thay thế - sử dụng Bản đồ dòng thủy triều bên ngoài ECDIS.

9. Việc hiển thị tên khu neo đậu, bến và tên luồng có thể không dễ dàng nhìn thấy đối với người đi biển và bán kính của vòng xoay tối đa có thể không được hiển thị.

Giải pháp thay thế - sử dụng chế độ hiển thị "Tất cả" hoặc "Khác" và chức năng "chọn báo cáo" để lấy thông tin về vòng tròn lắc lư; Thông tin liên lạc của VTS/Cảng vụ sẽ có thể làm rõ bất kỳ tên cần thiết nào.

10. Đèn hạ cánh ba trăm sáu mươi độ không phải lúc nào cũng nổi bật so với đèn khu vực tầm ngắn hơn.

Giải pháp thay thế - những người đi biển cần lưu ý - sử dụng "báo cáo chọn" để xác minh đặc tính của ánh sáng.

11. ENC có thể bao gồm một số âm thanh ở bãi cạn nhất định, đặc biệt là độ sâu được báo cáo, đã được mã hóa theo cách mà chúng không hiển thị ở chế độ "Chuẩn" và có thể không kích hoạt báo động ngay cả khi độ sâu nhỏ hơn cài đặt hành lang an toàn. Hầu hết các cơ quan thủy văn đã báo cáo với IHO rằng họ đã cập nhật các ENC có liên quan để đảm bảo rằng độ sâu đáng kể được hiển thị ở chế độ Tiêu chuẩn.

Giải pháp thay thế - hoạt động ở chế độ hiển thị trong đó tất cả âm thanh được hiển thị.

12. Các khu vực đất xấu không có giá trị độ sâu đã biết có thể được mô tả trong một số ECDIS là các mối nguy hiểm biệt lập và được hiển thị ở chế độ "Tiêu chuẩn"; điều này có thể dẫn đến sự lộn xộn màn hình không cần thiết.

Giải pháp thay thế - không có giải pháp nào cho vấn đề lộn xộn, người đi biển phải biết và sử dụng chức năng "báo cáo chọn" để xác định xem tính năng này có phải là mối nguy hiểm hay không.

13. Trong trường hợp ECDIS bao gồm một tùy chọn để hiển thị các mối nguy hiểm bị cô lập trong nước so với giá trị hành lang an toàn, ký hiệu được sử dụng có thể khác nhau giữa các nhà sản xuất.

Giải pháp thay thế - người đi biển phải biết và sử dụng Chế độ "Tất cả" hoặc "Khác" khi hoạt động trong các khu vực như vậy.

14. Sự lộn xộn của màn hình có thể là một vấn đề khi hiển thị các ENC quy mô nhỏ hơn cho các khu vực mà phạm vi phủ sóng quy mô lớn hơn cũng được tải trong ECDIS. Điều này có thể rõ ràng hơn khi người dùng thu nhỏ. Điều này là do sự kết hợp giữa chiến lược tải ENC của từng nhà sản xuất và chính sách mã hóa của từng nhà sản xuất ENC. Khi các cơ quan thủy văn sử dụng thuộc tính LƯA ĐẢO (tỷ lệ tối thiểu) trên các đối tượng địa lý thì vấn đề này sẽ được giảm thiểu. Mục đích của tiêu chuẩn IHO là ECDIS không được hiển thị dữ liệu ENC có thang biên dịch khác đáng kể so với thang hiển thị đang sử dụng. Trong

tương lai, các cải tiến có thể được thực hiện bằng cách áp dụng chiến lược tải ENC được tiêu chuẩn hóa dựa trên phạm vi tỷ lệ được xác định trong ENC.

Giải pháp thay thế - tình hình có thể được cải thiện thông qua việc sử dụng chế độ hiển thị tiêu chuẩn trong quá trình giám sát hành trình và sử dụng chức năng thu phóng thích hợp (nhưng không kết thúc). Kỹ thuật này đã được đưa vào giáo trình của khóa học mô hình IMO 1.27 về Sử dụng Vận hành Hệ thống Thông tin và Hiển thị Hải đồ điện tử (ECDIS).

15. Trong một số thiết bị ECDIS, nội dung của một số ghi chú trong ENC có thể bị cắt bớt hoặc hoàn toàn không hiển thị và do đó thủy thủ không có sẵn.

Giải pháp thay thế - không có giải pháp thay thế nào; người đi biển nên thông báo cho các nhà cung cấp dịch vụ ENC khi họ quan sát thấy vấn đề này.

16. Các báo động và chỉ dẫn không cần thiết - phản hồi từ những người đi biển cho thấy ECDIS có thể tạo ra các báo động quá mức và gây mất tập trung. Điều này là do sự kết hợp của việc giải thích các yêu cầu của Tiêu chuẩn hoạt động của ECDIS và mã hóa ENC. Một số kiểm soát đối với số lượng báo động và chỉ dẫn có sẵn cho người đi biển trong ECDIS được xây dựng theo Tiêu chuẩn Hoạt động sửa đổi (nghị quyết MSC.232(82)), nhưng điều này không phải lúc nào cũng được công nhận.

Giải pháp thay thế - các phương pháp có sẵn để giảm thiểu báo động được bao gồm trong giáo trình của khóa học mô hình IMO 1.27 về Sử dụng Vận hành Hệ thống Thông tin và Hiển thị Hải đồ điện tử (ECDIS).

Phụ lục 2

SỰ KHÁC BIỆT GIỮA HỆ THỐNG HIỂN THỊ HẢI ĐỒ RASTER (RCDS) VÀ ECDIS

Người đi biển chú ý đến những hạn chế sau đây của chế độ RCDS:

1. Không giống như ENC, nơi không có ranh giới được hiển thị, RNC dựa trên hải đồ giấy và do đó có ranh giới rõ ràng trong ECDIS;
2. RNC sẽ không kích hoạt báo động tự động (ví dụ: chống nổi đất). Tuy nhiên, các cảnh báo và chỉ dẫn có thể được tạo bằng cách bổ sung thủ công, trong quá trình lập kế hoạch hành trình, ví dụ: vạch rõ các tuyến, đường đồng mức an toàn tàu, các mốc nguy hiểm cách ly và khu vực nguy hiểm để giảm thiểu các hạn chế này;
3. Dữ liệu theo chiều ngang và phép chiếu hải đồ có thể khác nhau giữa các RNC. Người đi biển nên hiểu cách dữ liệu ngang của hải đồ liên quan đến dữ liệu chuẩn của hệ thống cố định vị trí đang được sử dụng. Trong một số trường hợp, điều này có thể xuất hiện dưới dạng thay đổi vị trí. Sự khác biệt này có thể dễ nhận thấy nhất tại các giao điểm lưới;
4. Một số RNC không thể được tham chiếu tới dữ liệu trắc địa WGS-84 hoặc PE 90. Trong trường hợp này, ECDIS phải đưa ra chỉ báo liên tục;
5. Việc hiển thị các tính năng của RNC không thể đơn giản hóa bằng cách loại bỏ các tính năng cho phù hợp với một tình huống hoặc nhiệm vụ hàng hải cụ thể đang diễn ra. Điều này có thể ảnh hưởng đến sự chồng chất của radar/ARPA;
6. Nếu không chọn các hải đồ tỷ lệ khác nhau, khả năng nhìn về phía trước có thể bị hạn chế. Điều này có thể dẫn đến sự bất tiện khi xác định phạm vi và phương hướng hoặc nhận dạng của các vật thể ở xa;
7. Định hướng của màn hình RCDS không phải là hải đồ, có thể ảnh hưởng đến khả năng đọc văn bản hải đồ và ký hiệu (ví dụ: hướng lên, lộ trình);
8. Không thể truy vấn các tính năng của RNC để có thêm thông tin về các đối tượng được hải đồ. Cho dù sử dụng ENC hay RNC, trong quá trình lập kế hoạch, người đi biển nên tham khảo tất cả các ấn phẩm có liên quan (chẳng hạn như hướng đi, v.v.);
9. Với RNC, không thể hiển thị hành lang an toàn hoặc độ sâu an toàn của tàu và làm nổi bật nó trên màn hình trừ khi các tính năng này được nhập thủ công trong quá trình lập kế hoạch tuyến đường;

10. Tùy thuộc vào nguồn của RNC, các màu khác nhau có thể được sử dụng để hiển thị thông tin hải đồ tương tự. Cũng có thể có sự khác biệt về màu sắc được sử dụng vào ban ngày và ban đêm;
11. RNC được thiết kế để sử dụng ở tỷ lệ của hải đồ giấy tương đương. Phóng to hoặc thu nhỏ quá mức có thể làm giảm chất lượng hình ảnh hiển thị một cách nghiêm trọng. Nếu RNC được hiển thị ở tỷ lệ lớn hơn so với hải đồ giấy tương đương, thì ECDIS sẽ cung cấp chỉ báo; và
12. ECDIS cung cấp một chỉ báo trong ENC cho phép xác định chất lượng của dữ liệu thủy văn. Khi sử dụng RNC, các thủy thủ được đề nghị tham khảo sơ đồ nguồn hoặc sơ đồ vùng tin cậy, nếu có.

Phụ lục 3

HƯỚNG DẪN VỀ ĐÀO TẠO VÀ ĐÁNH GIÁ TRONG HOẠT ĐỘNG SỬ DỤNG TRÌNH MÔ PHỎNG ECDIS

TỔNG QUAN

Mục tiêu của chương trình đào tạo ECDIS

1. Thực tập sinh ECDIS phải có khả năng:
 - .1 vận hành thiết bị ECDIS, sử dụng các chức năng điều hướng của ECDIS, chọn và đánh giá tất cả thông tin liên quan và thực hiện hành động thích hợp trong trường hợp trực trực;
 - .2 nêu các lỗi tiềm ẩn của dữ liệu được hiển thị và các lỗi diễn giải thông thường; và
 - .3 giải thích lý do tại sao không nên dựa vào ECDIS như là văn kiện hỗ trợ đáng tin cậy duy nhất để điều hướng.

Lý thuyết và trình diễn

2. Vì việc sử dụng an toàn ECDIS đòi hỏi phải có kiến thức và hiểu biết về các nguyên tắc cơ bản quản lý dữ liệu ECDIS và các quy tắc trình bày của chúng cũng như các lỗi tiềm ẩn trong dữ liệu được hiển thị và các hạn chế và nguy cơ tiềm ẩn liên quan đến ECDIS, nên cung cấp một số bài giảng giải thích lý thuyết. Trong chừng mực có thể, những bài học như vậy nên được trình bày trong bối cảnh quen thuộc và sử dụng các ví dụ thực tế. Chúng nên được củng cố trong các bài tập mô phỏng.

3. Để vận hành an toàn thiết bị ECDIS và thông tin liên quan đến ECDIS (sử dụng các chức năng điều hướng của ECDIS, lựa chọn và đánh giá tất cả các thông tin liên quan, làm quen với giao diện người-máy ECDIS), các bài tập thực hành và đào tạo về thiết bị mô phỏng ECDIS phải cấu thành nội dung chính của khóa học.

4. Để xác định mục tiêu đào tạo, cần xác định cấu trúc các hoạt động. Cần xây dựng một đặc tả chi tiết về các mục tiêu học tập cho từng chủ đề của cấu trúc này.

Bài tập mô phỏng

5. Các bài tập nên được thực hiện trên các thiết bị mô phỏng ECDIS riêng lẻ hoặc các thiết bị mô phỏng điều hướng toàn nhiệm vụ bao gồm ECDIS, để giúp học viên có được các kỹ năng thực hành cần thiết. Đối với các bài tập điều hướng thời gian thực, nên sử dụng trình giả lập điều hướng để xử lý tình huống

điều hướng phức tạp. Các bài tập nên cung cấp đào tạo về cách sử dụng các thang đo khác nhau, chế độ điều hướng và chế độ hiển thị sẵn có, để học viên có thể điều chỉnh việc sử dụng thiết bị cho tình huống cụ thể có liên quan.

6. Việc lựa chọn các bài tập và kịch bản được điều chỉnh bởi các phương tiện giả lập có sẵn. Nếu có sẵn một hoặc nhiều máy trạm ECDIS và một bộ mô phỏng toàn nhiệm vụ, thì các máy trạm này chủ yếu có thể được sử dụng cho các bài tập cơ bản về sử dụng các phương tiện ECDIS và cho các bài tập lập kế hoạch hành trình, trong khi các bộ mô phỏng toàn bộ nhiệm vụ có thể chủ yếu được sử dụng cho các bài tập liên quan đến các chức năng theo dõi hành trình trong thời gian thực, càng thực tế càng tốt liên quan đến tổng khối lượng công việc của đồng hồ điều hướng. Mức độ phức tạp của các bài tập nên tăng dần trong suốt chương trình đào tạo cho đến khi học viên nắm vững tất cả các khía cạnh của chủ đề học tập.

7. Các bài tập nên tạo ra ấn tượng lớn nhất về chủ nghĩa hiện thực. Để đạt được điều này, các kịch bản có thể được đặt ở một vùng biển hư cấu. Các tình huống, chức năng và hành động cho các mục tiêu học tập khác nhau xảy ra ở các vùng biển khác nhau có thể được tích hợp vào một bài tập và trải nghiệm trong thời gian thực.

8. Mục tiêu chính của các bài tập mô phỏng là để đảm bảo rằng các học viên hiểu được trách nhiệm của họ trong việc vận hành sử dụng ECDIS ở tất cả các khía cạnh liên quan đến an toàn và hoàn toàn quen thuộc với hệ thống và thiết bị được sử dụng.

Các loại ECDIS chính và đặc điểm hiển thị của chúng

9. Học viên nên có kiến thức về các loại ECDIS chính đang được sử dụng; các đặc điểm hiển thị khác nhau, cấu trúc dữ liệu và sự hiểu biết về:

- .1 sự khác biệt giữa hải đồ vector và raster;
- .2 sự khác biệt giữa ECDIS và ECS;
- .3 sự khác biệt giữa ECDIS và RCDS;
- .4 đặc điểm của các loại ECDIS khác nhau; và
- .5 đặc điểm của hệ thống cho các mục đích đặc biệt (tình huống bất thường/trường hợp khẩn cấp). Rủi ro khi quá phụ thuộc vào ECDIS

10. Việc đào tạo về sử dụng vận hành ECDIS cần chỉ ra:

- .1 những hạn chế của ECDIS như một văn kiện điều hướng;

- .2 rủi ro tiềm ẩn về hoạt động không đúng của hệ thống;
- .3 các hạn chế của hệ thống, bao gồm các hạn chế của cảm biến;
- .4 dữ liệu thủy văn không chính xác; các hạn chế của hải đồ điện tử vector và raster (ECDIS so với RCDS và ENC so với RNC); và
- .5 rủi ro tiềm ẩn do lỗi của con người.

Cần nhấn mạnh vào nhu cầu duy trì quan sát thích hợp và thực hiện kiểm tra định kỳ, đặc biệt là vị trí của tàu, bằng các phương pháp độc lập với ECDIS.

Phát hiện thông tin sai lệch

11. Kiến thức về những hạn chế của thiết bị và phát hiện việc trình bày sai thông tin là điều cần thiết để sử dụng ECDIS an toàn. Các yếu tố sau đây cần được nhấn mạnh trong quá trình đào tạo:

- .1 tiêu chuẩn hoạt động của thiết bị;
- .2 biểu diễn dữ liệu radar trên hải đồ điện tử, loại bỏ sự khác biệt giữa hình ảnh radar và hải đồ điện tử;
- .3 sự khác biệt về hình chiếu có thể xảy ra giữa hải đồ điện tử và hải đồ giấy;
- .4 sự khác biệt về tỷ lệ có thể xảy ra (tỷ lệ quá mức và tỷ lệ quá thấp) khi hiển thị hải đồ điện tử và tỷ lệ ban đầu của nó;
- .5 ảnh hưởng của việc sử dụng các hệ quy chiếu khác nhau để định vị;
- .6 ảnh hưởng của việc sử dụng các mốc đo lường ngang và dọc khác nhau;
- .7 ảnh hưởng của chuyển động của con tàu trên đường biển;
- .8 Hạn chế của ECDIS trong chế độ hiển thị hải đồ raster;
- .9 lỗi tiềm ẩn khi hiển thị:
 - .1 vị trí của tàu;
 - .2 dữ liệu radar và thông tin ARPA và AIS;
 - .3 hệ tọa độ trắc địa khác nhau; và
- .10 xác minh kết quả chỉnh sửa dữ liệu thủ công hoặc tự động:
 - .1 so sánh dữ liệu hải đồ và ảnh radar; và

- .2 kiểm tra vị trí của chính con tàu bằng cách sử dụng các hệ thống cố định vị trí độc lập khác.

12. Việc giải thích sai dữ liệu và hành động thích hợp cần thực hiện để tránh các lỗi giải thích, cần được giải thích. Ý nghĩa của những điều sau đây cần được nhấn mạnh:

1. bỏ qua tỷ lệ quá mức của màn hình;
2. chấp nhận vị trí của tàu mình một cách không phê phán;
3. nhầm lẫn chế độ hiển thị;
4. nhầm lẫn tỷ lệ hải đồ;
5. nhầm lẫn hệ quy chiếu;
6. các chế độ trình bày khác nhau;
7. chế độ ổn định véc tơ khác nhau;
8. sự khác biệt giữa hướng bắc thực và hướng bắc con quay hồi chuyển (radar);
9. sử dụng cùng một hệ thống tham chiếu dữ liệu;
10. sử dụng tỷ lệ hải đồ thích hợp;
11. sử dụng cảm biến phù hợp nhất với tình huống và hoàn cảnh nhất định;
12. nhập các giá trị chính xác của dữ liệu an toàn
 1. hành lang an toàn của tàu;
 2. độ sâu an toàn (nước an toàn); và
 3. sự kiện; và
13. sử dụng hợp lý tất cả các dữ liệu có sẵn.

13. Đánh giá cao rằng RCDS chỉ là một văn kiện hỗ trợ điều hướng và khi hoạt động ở chế độ RCDS, thiết bị ECDIS nên được sử dụng cùng với danh mục hải đồ giấy cập nhật phù hợp:

- .1 đánh giá sự khác biệt trong hoạt động của chế độ RCDS như được mô tả trong phụ lục 2; và
- .2 ECDIS, ở bất kỳ chế độ nào, nên được sử dụng trong đào tạo với danh mục phù hợp gồm các hải đồ cập nhật.

Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu suất và độ chính xác của hệ thống

14. Cần đạt được sự hiểu biết cơ bản về các nguyên tắc của ECDIS, cùng với đầy đủ kiến thức thực tế về:

- .1 khởi động và thiết lập ECDIS; kết nối các cảm biến dữ liệu: máy thu hệ thống định vị vệ tinh và vô tuyến, radar, la bàn con quay hồi chuyển, nhật ký, máy đo tiếng vang; độ chính xác và hạn chế của các cảm biến này, bao gồm ảnh hưởng của lỗi đo lường và độ chính xác của vị trí tàu, điều động đối với độ chính xác của hoạt động của chỉ báo hướng đi, lỗi la bàn đối với độ chính xác của chỉ báo hướng đi, vùng nước nông đối với độ chính xác của hoạt động nhật ký, hiệu chỉnh nhật ký đối với độ chính xác của tính toán tốc độ, nhiễu loạn (trạng thái biển) về độ chính xác của hiệu suất máy đo sâu hồi âm; và
- .2 các tiêu chuẩn hoạt động hiện hành đối với hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử được Tổ chức thông qua².

Luyện tập

Thiết lập và duy trì hiển thị

15. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:

- .1 quy trình khởi động chính xác để có được màn hình hiển thị thông tin ECDIS tối ưu;
- .2 lựa chọn cách trình bày màn hình (màn hình tiêu chuẩn, để màn hình, tất cả các thông tin khác được hiển thị riêng lẻ theo yêu cầu);
- .3 điều chỉnh chính xác tất cả các điều khiển hiển thị radar/ARPA có thể thay đổi để hiển thị dữ liệu tối ưu;
- .4 lựa chọn cấu hình thuận tiện;
- .5 lựa chọn, khi thích hợp, đầu vào tốc độ cần thiết cho ECDIS;
- .6 lựa chọn thang thời gian của vector; và
- .7 kiểm tra hiệu suất của vị trí, radar/ARPA, la bàn, cảm biến đầu vào tốc độ và ECDIS.

Vận hành sử dụng hải đồ điện tử

16. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:

² Xem các tiêu chuẩn hoạt động phù hợp/có liên quan được Tổ chức thông qua.

- .1 các đặc điểm chính của việc hiển thị dữ liệu ECDIS và lựa chọn thông tin thích hợp cho các nhiệm vụ điều hướng;
- .2 các chức năng tự động cần thiết để giám sát an toàn của tàu, chẳng hạn như hiển thị vị trí, hướng đi/con quay hồi chuyển, tốc độ, giá trị an toàn và thời gian;
- .3 các chức năng thủ công (bằng con trỏ, đường mang điện tử, vòng phạm vi);
- .4 lựa chọn và sửa đổi nội dung hải đồ điện tử;
- .5 chia tỷ lệ (bao gồm cả tỷ lệ dưới và tỷ lệ quá mức);
- .6 phóng to;
- .7 thiết lập dữ liệu an toàn của chính con tàu;
- .8 sử dụng chế độ hiển thị ban ngày hoặc ban đêm;
- .9 đọc tất cả các ký hiệu hải đồ và chữ viết tắt;
- .10 sử dụng các loại con trỏ và thanh điện tử khác nhau để lấy dữ liệu điều hướng;
- .11 quan sát một khu vực theo các hướng khác nhau và quay trở lại vị trí của tàu;
- .12 tìm khu vực cần thiết, sử dụng tọa độ địa lý;
- .13 hiển thị các lớp dữ liệu không thể thiếu phù hợp với tình huống hàng hải;
- .14 lựa chọn dữ liệu phù hợp và rõ ràng (vị trí, hướng đi, tốc độ, v.v.);
- .15 nhập ghi chú của người đi biển;
- .16 sử dụng cách trình bày hướng bắc lên và các loại định hướng khác; và
- .17 sử dụng chế độ chuyển động thực và chuyển động tương đối.

Quy hoạch tuyến đường

17. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:
 - .1 tải các đặc tính của tàu vào ECDIS;
 - .2 lựa chọn vùng biển quy hoạch tuyến:
 1. rà soát các vùng nước cần thiết cho lối đi trên biển; và

2. thay đổi tỷ lệ hải đồ;
- .3 xác minh rằng có sẵn các hải đồ phù hợp và cập nhật;
- .4 lập kế hoạch tuyến đường trên màn hình bằng phương tiện ECDIS, sử dụng trình chỉnh sửa đồ họa, có tính đến đường tà hành và di chuyển theo vòng tròn lớn:
 1. sử dụng cơ sở dữ liệu ECDIS để lấy dữ liệu hàng hải, khí tượng thủy văn và các dữ liệu khác;
 2. tính đến bán kính quay vòng và các điểm/đường bánh xe lẩn khi chúng được hiển thị trên tỷ lệ hải đồ;
 3. đánh dấu độ sâu, khu vực nguy hiểm và thể hiện hành lang độ sâu bảo vệ;
 4. đánh dấu các điểm tham chiếu bằng các hành lang độ sâu giao nhau và độ lệch quan trọng của đường giao nhau, cũng như bằng cách thêm, thay thế và xóa các điểm tham chiếu;
 5. có tính đến tốc độ an toàn;
 6. kiểm tra tuyến đã định đảm bảo an toàn hàng hải; và
 7. tạo báo động và cảnh báo;
- .5 lập kế hoạch tuyến đường với tính toán ở định dạng bảng, bao gồm:
- .6 lựa chọn điểm tham chiếu;
- .7 nhớ lại danh sách điểm tham chiếu;
- .8 thuyết minh quy hoạch;
- .9 điều chỉnh lộ trình quy hoạch;
- .10 kiểm tra tuyến đường dự kiến đảm bảo an toàn hàng hải;
- .11 quy hoạch tuyến đường thay thế;
- .12 lưu tuyến đã định, xếp dỡ hoặc xóa tuyến;
- .13 tạo một bản sao đồ họa của màn hình điều khiển và in một lộ trình;
- .14 chỉnh sửa, điều chỉnh tuyến đường đã quy hoạch;
- .15 thiết lập các giá trị an toàn theo kích thước và thông số điều động của tàu;

- .16 quy hoạch ngược tuyến; và
- .17 kết nối nhiều tuyến đường.

Giám sát tuyến đường

18. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:
- .1 sử dụng dữ liệu độc lập để kiểm soát vị trí của tàu hoặc sử dụng các hệ thống thay thế trong ECDIS;
 - .2 sử dụng chức năng nhìn về phía trước:
 - 1. thay đổi hải đồ và tỷ lệ của chúng;
 - 2. rà soát hải đồ hàng hải;
 - 3. chọn thời gian véc tơ;
 - 4. dự đoán vị trí của con tàu trong một khoảng thời gian;
 - 5. thay đổi lộ trình định sẵn (sửa đổi lộ trình);
 - 6. nhập dữ liệu độc lập để tính toán độ trôi của gió và trợ cấp hiện tại;
 - 7. phản ứng đúng với báo động;
 - 8. nhập các hiệu chỉnh cho sự khác biệt của dữ liệu trắc địa;
 - 9. hiển thị các mốc thời gian trên tuyến đường của tàu;
 - 10. nhập vị trí của tàu bằng tay; và
 - 11. đo tọa độ, hướng đi, hướng và khoảng cách trên hải đồ.

Xử lý báo động

19. Kiến thức và khả năng diễn giải và phản ứng đúng với tất cả các loại hệ thống báo động, chẳng hạn như cảm biến điều hướng, chỉ báo, báo động dữ liệu và hải đồ và cảnh báo chỉ báo, bao gồm bật/tắt hệ thống tín hiệu cảnh báo âm thanh và hình ảnh, cần đạt được trong trường hợp:

- .1 không có hải đồ tiếp theo trong cơ sở dữ liệu ECDIS;
- .2 băng qua hành lang an toàn;
- .3 vượt quá giới hạn đường chéo;
- .4 sai lộ trình quy hoạch;
- .5 tiếp cận một điểm tham chiếu;
- .6 tiếp cận một điểm quan trọng;

- .7 sự khác biệt giữa thời gian tính toán và thời gian thực tế đến một điểm tham chiếu;
- .8 thông tin về tỷ lệ thu nhỏ hoặc tỷ lệ quá mức;
- .9 tiếp cận khu vực nguy hiểm hoặc nguy hiểm hàng hải bị cô lập;
- .10 băng qua một khu vực xác định;
- .11 chọn một dữ liệu trắc địa khác;
- .12 áp sát tàu khác;
- .13 chấm dứt quan sát;
- .14 hẹn giờ chuyển mạch;
- .15 lỗi kiểm tra hệ thống;
- .16 trục trặc của hệ thống định vị được sử dụng trong ECDIS;
- .17 tính toán thất bại; và
- .18 không có khả năng xác định vị trí của tàu bằng hệ thống định vị.

Hiệu chỉnh thủ công các thông số vị trí và chuyển động của tàu

20. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được khi sửa lỗi thủ công:
- .1 vị trí của tàu ở chế độ xác định chết, khi tắt máy thu của hệ thống định vị vô tuyến và vệ tinh;
 - .2 vị trí của tàu, khi các tọa độ thu được tự động là không chính xác; và
 - .3 giá trị khóa học và tốc độ.

Hồ sơ trong nhật ký của tàu

21. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:
- .1 bản ghi hành trình tự động;
 - .2 xây dựng lại quá khứ, có tính đến:
 - 1. phương tiện ghi âm;
 - 2. khoảng thời gian ghi âm;
 - 3. xác minh cơ sở dữ liệu đang sử dụng;
 - .3 xem hồ sơ trong nhật ký điện tử của tàu;
 - .4 ghi ngay vào nhật ký điện tử của tàu;
 - .5 thay đổi thời gian của tàu;

- .6 nhập dữ liệu bổ sung;
- .7 in nội dung nhật ký điện tử của tàu;
- .8 thiết lập khoảng thời gian ghi tự động;
- .9 thành phần của dữ liệu hành trình và báo cáo; và giao diện
- .10 với bộ ghi dữ liệu hành trình (VDR).

Cập nhật hải đồ

22. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:

- .1 thực hiện cập nhật thủ công hải đồ điện tử. Cần chú ý đặc biệt đến sự phù hợp của ellipsoid tham chiếu và sự phù hợp của các đơn vị đo lường được sử dụng trên hải đồ và trong văn bản hiệu chỉnh;
- .2 thực hiện cập nhật bán tự động hải đồ điện tử, sử dụng dữ liệu thu được trên phương tiện điện tử ở định dạng hải đồ điện tử; và
- .3 thực hiện cập nhật tự động hải đồ điện tử, sử dụng các tệp cập nhật thu được qua đường truyền dữ liệu điện tử.

Trong các tình huống mà dữ liệu không cập nhật được sử dụng để tạo ra một tình huống nguy cấp, học viên nên được yêu cầu thực hiện cập nhật đột xuất hải đồ.

Hoạt động sử dụng ECDIS nơi kết nối radar/ARPA

23. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:

- .1 kết nối ARPA với ECDIS;
- .2 biểu thị vector tốc độ của mục tiêu;
- .3 chỉ đường của mục tiêu;
- .4 lưu trữ dấu vết của mục tiêu;
- .5 xem bảng mục tiêu;
- .6 kiểm tra sự liên kết của lớp phủ radar với các đối tượng địa lý được lập hải đồ;
- .7 mô phỏng một hoặc nhiều thao tác;
- .8 hiệu chỉnh vị trí của tàu sở hữu, sử dụng điểm tham chiếu do ARPA ghi lại; và
- .9 chỉnh sửa bằng cách sử dụng con trỏ và thanh điện tử của ARPA.

Xem thêm Bộ luật STCW phần B-I/12, Hướng dẫn về việc sử dụng thiết bị mô phỏng (liên quan đến radar và ARPA), đặc biệt là các đoạn từ 17 đến 19 và 36 đến 38.

Hoạt động sử dụng ECDIS khi AIS được kết nối

24. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:

- .1 giao diện với AIS;
- .2 diễn giải dữ liệu AIS;
- .3 biểu thị vector tốc độ của mục tiêu;
- .4 chỉ đường của mục tiêu; và
- .5 lưu trữ dấu vết của mục tiêu.

Cảnh báo vận hành, lợi ích và hạn chế của chúng

25. Học viên nên hiểu rõ về cách sử dụng, lợi ích và hạn chế của các cảnh báo vận hành ECDIS và cài đặt chính xác của chúng, nếu có, để tránh can thiệp giả.

Thử nghiệm vận hành hệ thống

26. Kiến thức và kỹ năng cần đạt được trong:

- .1 phương pháp kiểm tra trực trực của ECDIS, bao gồm tự kiểm tra chức năng;
- .2 các biện pháp phòng ngừa cần thực hiện sau khi xảy ra sự cố; và
- .3 sắp xếp dự phòng đầy đủ (tiếp quản và điều hướng bằng cách sử dụng hệ thống dự phòng).

Bài tập thảo luận

27. Người hướng dẫn nên phân tích kết quả của tất cả các bài tập mà tất cả các học viên đã hoàn thành và in chúng ra. Thời gian dành cho phỏng vấn nên chiếm từ 10% đến 15% tổng thời gian được sử dụng cho các bài tập mô phỏng.

Phụ lục 4

VÍ DỤ VỀ CẬP NHẬT ECDIS TÍCH HỢP

Trong phần sau đây, các ví dụ về cập nhật ECDIS tích hợp và tài liệu được cung cấp:

Ví dụ 1

TAC liệt kê số phát hành cho phần mềm 5.03.xx và số phát hành phần mềm hiện tại của nhà sản xuất là 5.03.02 và sẽ được cập nhật lên 5.03.03.

Báo cáo từ nhà sản xuất	Nhà sản xuất báo cáo các bản sửa lỗi hoặc thay đổi nhỏ đối với chữ số cuối cùng của tiêu chuẩn IHO.
-------------------------	---

Quyết định TAA	TAA quyết định rằng những thay đổi được báo cáo là những thay đổi nhỏ và không cần chứng nhận lại hoặc LOA.
----------------	---

Tài liệu được cung cấp	TAC cũ, DOC. cũ Số phát hành phần mềm thay đổi từ 5.03.02 thành 5.03.03, nằm trong 5.03.xx trong TAC hiện có.
------------------------	--

Ví dụ 2

TAC liệt kê số phát hành cho phần mềm 5.03.xx và số phát hành phần mềm hiện tại của nhà sản xuất là 5.03.02 và sẽ được cập nhật lên 5.04.00.

Báo cáo từ nhà sản xuất	Nhà sản xuất báo cáo chức năng bổ sung hoặc thay đổi trong chức năng hiện có.
-------------------------	---

Quyết định TAA	TAA quyết định rằng các thay đổi có liên quan đến TAC và yêu cầu thử nghiệm bổ sung và chứng nhận lại sau đó.
----------------	---

Tài liệu được cung cấp	TAC mới, DOC mới. Số phát hành phần mềm thay đổi từ 5.03.02 thành 5.04.00 và 5.04.xx được chuyển sang TAC mới
------------------------	--

Ví dụ 3

TAC liệt kê phiên bản tiêu chuẩn IHO 3.0.x và phiên bản tiêu chuẩn IHO của nhà sản xuất hiện tại là 3.0.(1) và bắt buộc phải cập nhật lên phiên bản 3.1.(0).

Báo cáo từ nhà sản xuất	Nhà sản xuất báo cáo các bản cập nhật để đáp ứng các yêu
-------------------------	--

xuất	cầu mới nhất của IHO.
Quyết định TAA	TAA quyết định rằng những thay đổi này là một thay đổi lớn và TAC có liên quan và yêu cầu kiểm tra lại.
Tài liệu được cung cấp	TAC cũ được bổ sung bằng LOA, DOC mới. Phiên bản tiêu chuẩn IHO thay đổi từ 3.0.(1) thành 3.1.(0) được đề cập trong LOA.

Ví dụ 4

Nhà sản xuất sản xuất ECDIS với phiên bản phần mềm 5.0, sau đó thay đổi quá trình sản xuất thành phiên bản phần mềm 6.0. Phần cứng vẫn không thay đổi. Trong trường hợp này, danh sách TAC mới v6.0. xx thay thế danh sách TAC v5.0 trước đó. xx.

Báo cáo từ nhà sản xuất	Nhà sản xuất báo cáo cập nhật phần mềm từ 5.0 lên 6.0.
Quyết định TAA	TAA quyết định rằng những thay đổi này là một thay đổi lớn và TAC có liên quan và yêu cầu chúng nhận lại.
Tài liệu được cung cấp	TAC mới, DOC mới. Số phát hành phần mềm thay đổi từ 5.0 thành 6.0 trong TAC mới

THAM KHẢO

Tiêu chuẩn hiệu suất Imo cho Ecdis

1. NGHỊ QUYẾT A.817(19): TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG CHO HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ (ECDIS)
2. NGHỊ QUYẾT MSC.64(67): ĐỀ XUẤT VỀ TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG MỚI VÀ SỬA ĐỔI
3. NGHỊ QUYẾT MSC.86(70): THÔNG QUA TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG MỚI VÀ SỬA ĐỔI CHO THIẾT BỊ HÀNG HẢI
4. NGHỊ QUYẾT MSC.232(82): THÔNG QUA TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG SỬA ĐỔI CHO HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ (ECDIS)
5. NGHỊ QUYẾT MSC.[...](106): TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG CHO HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ (ECDIS)

Thông tư Imo khác liên quan đến Ecdis

1. MSC.1/CIRC.982: HƯỚNG DẪN VỀ TIÊU CHÍ CÔNG THÁI HỌC CHO THIẾT BỊ VÀ BỐ TRÍ ĐÀI CHỈ HUY
2. MSC.1/CIRC.1091: CÁC VẤN ĐỀ CẦN XEM XÉT KHI ĐƯA CÔNG NGHỆ MỚI LÊN TÀU
3. MSC.1/CIRC.1221: HIỆU LỰC CỦA CHỨNG NHẬN PHÊ DUYỆT LOẠI ĐỐI VỚI SẢN PHẨM HÀNG HẢI
4. MSC.1/CIRC.1389: HƯỚNG DẪN VỀ QUY TRÌNH CẬP NHẬT THIẾT BỊ LIÊN LẠC VÀ DẪN ĐƯỜNG TRÊN TÀU
5. SN.1/CIRC.213: HƯỚNG DẪN VỀ DỮ LIỆU HẢI ĐỒ VÀ ĐỘ CHÍNH XÁC CỦA CÁC VỊ TRÍ TRÊN HẢI ĐỒ
6. SN.1/CIRC.243/REV.1 HƯỚNG DẪN SỬA ĐỔI ĐỂ TRÌNH BÀY CÁC KÝ HIỆU, THUẬT NGỮ VÀ TỪ VIẾT TẮT LIÊN QUAN ĐẾN HÀNG HẢI
7. SN.1/CIRC.255: HƯỚNG DẪN BỔ SUNG VỀ DỮ LIỆU HẢI ĐỒ VÀ ĐỘ CHÍNH XÁC CỦA CÁC VỊ TRÍ TRÊN HẢI ĐỒ
8. SN.1/CIRC.265: HƯỚNG DẪN ÁP DỤNG QUY ĐỊNH SOLAS V/15 ĐỐI VỚI INS, IBS VÀ THIẾT KẾ CẦU
9. SN.1/CIRC.288: HƯỚNG DẪN VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG CẦU, SỰ SẮP XẾP VÀ TÍCH HỢP CỦA CHÚNG (BES)

PHỤ LỤC 24
DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT MSC
TIÊU CHUẨN HIỆU SUẤT CHO HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN
THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ (ECDIS)

ỦY BAN AN TOÀN HÀNG HẢI,

NHẮC LẠI Điều 28(b) của Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban,

CŨNG NHẮC LẠI nghị quyết A.886(21), theo đó Đại hội đồng quyết định rằng chức năng thông qua các tiêu chuẩn hoạt động và thông số kỹ thuật, cũng như các sửa đổi sẽ được thực hiện bởi Ủy ban An toàn Hàng hải và/hoặc Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển, khi thích hợp, thay mặt cho Tổ chức,

NHẮC LẠI THÊM các quy định V/19 và V/27 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), 1974, yêu cầu tất cả các tàu phải mang theo đầy đủ và cập nhật các hải đồ, hướng hành trình, danh sách đèn, thông báo cho người đi biển, bảng thủy triều và tất cả các ấn phẩm hàng hải khác cần thiết cho chuyến đi dự định,

NHẮC LẠI các nghị quyết A.817(19), đã được sửa đổi, và MSC.232(82), đã cung cấp các tiêu chuẩn hoạt động cho các hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử (ECDIS),

LƯU Ý rằng các hải đồ cập nhật theo yêu cầu của quy định SOLAS V/19 và V/27 có thể được cung cấp và hiển thị dưới dạng điện tử trên tàu bởi ECDIS, và các ấn phẩm hàng hải khác theo yêu cầu của quy định V/27 cũng có thể được cung cấp và hiển thị,

CŨNG LƯU Ý những phát triển và cải tiến gần đây của ECDIS, bao gồm chức năng truyền hải đồ điện tử mới trong các tiêu chuẩn hoạt động, là bước cần thiết hướng tới việc thực hiện khái niệm hàng hải điện tử của các Dịch vụ Hàng hải hài hòa,

CÔNG NHẬN sự cần thiết phải cải thiện các tiêu chuẩn hoạt động đã được thông qua trước đó, theo nghị quyết MSC.232(82), sửa đổi các tiêu chuẩn hoạt động cho ECDIS để đảm bảo độ tin cậy hoạt động của thiết bị đó và có tính đến tiến bộ công nghệ và kinh nghiệm thu được,

SAU KHI XEM XÉT đề xuất của Tiểu ban Điều hướng, Liên lạc và Tìm kiếm Cứu nạn, tại phiên họp thứ chín,

1. THÔNG QUA các tiêu chuẩn Hoạt động sửa đổi cho các hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử (ECDIS), được nêu trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;
2. ĐỀ XUẤT Chính phủ đảm bảo rằng thiết bị ECDIS:
 - (a) nếu được cài đặt vào hoặc sau ngày [1 tháng 1 năm 2029], tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động không thua kém các tiêu chuẩn được quy định trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;
 - (b) nếu được cài đặt vào hoặc sau [ngày 1 tháng 1 năm 2026] nhưng trước [ngày 1 tháng 1 năm 2029], tuân thủ các tiêu chuẩn hiệu suất không thua kém các tiêu chuẩn được chỉ định trong phụ lục của nghị quyết hiện tại hoặc các tiêu chuẩn hiệu suất không thua kém các tiêu chuẩn được chỉ định trong phụ lục ra nghị quyết MSC.232(82);
 - (c) nếu được cài đặt vào hoặc sau [ngày 1 tháng 1 năm 2009] nhưng trước [ngày 1 tháng 1 năm 2026], tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động không thua kém các tiêu chuẩn được quy định trong phụ lục của nghị quyết MSC.232(82); và
 - (d) nếu được lắp đặt vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 1996 nhưng trước ngày 1 tháng 1 năm 2009, tuân thủ các tiêu chuẩn hoạt động không thua kém các tiêu chuẩn được quy định trong phụ lục của nghị quyết A.817(19), như được sửa đổi bởi các nghị quyết MSC.64(67) và MSC .86(70).

PHỤ LỤC

TIÊU CHUẨN HOẠT ĐỘNG CHO HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ (ECDIS)

1. PHẠM VI CỦA ECDIS

- 1.1. Chức năng chính của ECDIS là góp phần đảm bảo hàng hải an toàn.
- 1.2. ECDIS với các bố trí dự phòng đầy đủ có thể được chấp nhận là tuân thủ các hải đồ và ấn phẩm hàng hải cập nhật theo yêu cầu của quy định V/19 và V/27 của Công ước SOLAS 1974. Với mục đích của tài liệu này, định nghĩa về dịch vụ dữ liệu hàng hải điện tử (ENDS) bao gồm các hải đồ và các ấn phẩm hàng hải như được định nghĩa trong chương V của SOLAS và các tiêu chuẩn có hiệu lực của IHO.
- 1.3. ECDIS phải có khả năng hiển thị tất cả thông tin hàng hải cần thiết để điều hướng an toàn và hiệu quả, được tạo ra và phân phối bởi hoặc theo thẩm quyền của cơ quan thủy văn được chính phủ ủy quyền hoặc tổ chức chính phủ có liên quan khác, theo yêu cầu của quy định SOLAS V/19 và V/27.
- 1.4. ECDIS nên hỗ trợ việc cập nhật ENDS đơn giản và đáng tin cậy.
- 1.5. ECDIS sẽ giảm khối lượng công việc hàng hải so với việc sử dụng hải đồ giấy và các ấn phẩm hàng hải giấy. Nó sẽ cho phép người đi biển thực hiện một cách thuận tiện và kịp thời tất cả các kế hoạch tuyến đường, giám sát và định vị tuyến đường. Nó phải có khả năng liên tục chỉ thị, theo dõi và ghi lại vị trí của tàu.
- 1.6. Màn hình ECDIS cũng có thể được sử dụng để hiển thị radar, thông tin mục tiêu được theo dõi bằng radar, AIS và các lớp dữ liệu thích hợp khác để hỗ trợ giám sát tuyến đường.
- 1.7. ECDIS phải cung cấp các cảnh báo hoặc chỉ dẫn thích hợp liên quan đến thông tin được hiển thị hoặc sự cố của thiết bị (xem phụ lục 5). ECDIS phải đáp ứng các yêu cầu của Tiêu chuẩn hoạt động về quản lý cảnh báo cầu (nghị quyết MSC.302(87)).
- 1.8. Khi thông tin hải đồ liên quan không có sẵn ở dạng thích hợp (xem phần 4), một số thiết bị ECDIS có thể hoạt động ở chế độ hệ thống hiển thị hải đồ raster (RCDS) như được định nghĩa trong phụ lục 7. Chế độ hoạt động của RCDS phải tuân theo các tiêu chuẩn hoạt động không kém hơn so với quy định trong phụ lục 7.

2. ÁP DỤNG CÁC TIÊU CHUẨN NÀY

- 2.1. Các tiêu chuẩn hoạt động này nên áp dụng cho tất cả các thiết bị ECDIS được trang bị trên tất cả các tàu, như sau:
 - máy trạm độc lập chuyên dụng; và
 - một máy trạm đa chức năng như một phần của INS.
- 2.2. Các tiêu chuẩn hoạt động này áp dụng cho chế độ hoạt động ECDIS, ECDIS ở chế độ hoạt động RCDS như được chỉ định trong phụ lục 7 và các sắp xếp dự phòng ECDIS như được chỉ định trong phụ lục 6.
- 2.3. Các yêu cầu về cấu trúc, định dạng, cách trình bày mã hóa của ENDS nằm trong phạm vi của các tiêu chuẩn IHO có liên quan, bao gồm cả những tiêu chuẩn được liệt kê trong phụ lục 1.
- 2.4. Ngoài các yêu cầu chung được nêu trong nghị quyết A.694(17)¹ và các yêu cầu trình bày được nêu trong nghị quyết MSC.191(79), như đã sửa đổi, thiết bị ECDIS phải đáp ứng các yêu cầu của các tiêu chuẩn này và tuân theo các hướng dẫn có liên quan trên các nguyên tắc ecgônômi được Tổ chức thông qua².

3. ĐỊNH NGHĨA

Vì mục đích của các tiêu chuẩn thực hiện này:

- 3.1. *Hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử (ECDIS)* có nghĩa là một hệ thống thông tin hàng hải với các bố trí dự phòng đầy đủ có thể được chấp nhận là tuân thủ hải đồ cập nhật và các ấn phẩm hàng hải theo yêu cầu của các quy định SOLAS V/19 và V/27, bởi hiển thị thông tin đã chọn từ cơ sở dữ liệu hệ thống với thông tin vị trí từ các cảm biến điều hướng để hỗ trợ người đi biển trong việc lập kế hoạch tuyến đường và giám sát tuyến đường, và nếu được yêu cầu, hiển thị thông tin liên quan đến điều hướng bổ sung.
- 3.2. *Hải đồ điện tử (ENC)* có nghĩa là cơ sở dữ liệu, được chuẩn hóa về nội dung, cấu trúc và định dạng, được ban hành để sử dụng với ECDIS bởi hoặc trên cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ, cơ quan thủy văn được ủy quyền hoặc cơ quan chính phủ có liên quan khác và tuân thủ các tiêu chuẩn của IHO. ENC chứa tất cả thông tin hải đồ cần thiết để điều hướng an toàn.
- 3.3. *Dịch vụ dữ liệu hàng hải điện tử (ENDS)* nghĩa là cơ sở dữ liệu chuyên dụng được tổng hợp từ hải đồ và dữ liệu xuất bản hàng hải, được chuẩn

¹ MSC/Circ.982

² Tham khảo Ấn bản IEC 60945

hóa về nội dung, cấu trúc và định dạng, được ban hành để sử dụng với ECDIS bởi hoặc theo thẩm quyền của Chính phủ, cơ quan thủy văn được ủy quyền hoặc tổ chức chính phủ có liên quan khác và tuân thủ các tiêu chuẩn của IHO; và, được thiết kế để đáp ứng yêu cầu về hàng hải và các yêu cầu vận chuyển hải đồ và ấn phẩm hàng hải trong các quy định V/19 và V/27 của SOLAS. Lớp cơ sở hàng hải của ENDS là hải đồ hàng hải điện tử (ENC).

- 3.4. *Cơ sở dữ liệu hệ thống* có nghĩa là cơ sở dữ liệu, ở định dạng ECDIS nội bộ của nhà sản xuất, là kết quả của quá trình chuyển đổi không mất dữ liệu nội dung ENDS và các bản cập nhật của nó. Cơ sở dữ liệu này được ECDIS truy cập để tạo màn hình và các chức năng điều hướng khác, và tương đương với ENDS cập nhật.
- 3.5. *Hiện thị tiêu chuẩn* là chế độ hiện thị được dự định sử dụng ở mức tối thiểu trong quá trình lập kế hoạch tuyến đường và giám sát tuyến đường. Nội dung hải đồ được liệt kê trong phụ lục 2.
- 3.6. *Cơ sở hiện thị* nghĩa là nội dung hải đồ được liệt kê trong phụ lục 2 và không thể xóa khỏi phần hiện thị. Nó không nhằm mục đích đủ để điều hướng an toàn.
- 3.7. Thông tin thêm về định nghĩa ECDIS có thể tìm thấy trong Ấn phẩm Từ điển Thủy văn IHO S-32 (xem phụ lục 1).

MÔ ĐUN A - CƠ SỞ DỮ LIỆU

4. CUNG CẤP VÀ CẬP NHẬT

- 4.1. Thông tin ENDS được sử dụng trong ECDIS phải được ban hành bởi hoặc theo thẩm quyền của chính phủ, cơ quan thủy văn được chính phủ ủy quyền hoặc tổ chức chính phủ có liên quan khác và tuân thủ các tiêu chuẩn của IHO - như được liệt kê trong phụ lục 1.
- 4.2. Nội dung của cơ sở dữ liệu hệ thống phải đầy đủ và cập nhật cho hành trình dự định tuân thủ các quy định V/19 và V/27 của SOLAS.
- 4.3. Không thể thay đổi nội dung của ENDS hoặc thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống được chuyển đổi từ ENDS. Việc hiện thị nội dung của ENDS phải tuân thủ các tiêu chuẩn của IHO bao gồm các quy tắc được thiết lập cho khả năng tương tác.
- 4.4. ECDIS phải có khả năng chấp nhận các bản cập nhật chính thức cho ENDS được cung cấp phù hợp với các tiêu chuẩn của IHO. Những cập nhật này sẽ được tự động áp dụng cho cơ sở dữ liệu hệ thống. Bằng bất

kỳ phương tiện nào nhận được các bản cập nhật, quy trình triển khai không được can thiệp vào màn hình đang sử dụng.

- 4.5. ECDIS cũng phải có khả năng chấp nhận các bản cập nhật cho dữ liệu ENDS được nhập thủ công bằng các phương tiện xác minh đơn giản trước khi chấp nhận dữ liệu lần cuối. Chúng phải có thể phân biệt được trên màn hình với thông tin ENDS và các bản cập nhật chính thức của nó và không ảnh hưởng đến mức độ dễ đọc của màn hình.
- 4.6. ECDIS phải lưu giữ và hiển thị theo yêu cầu hồ sơ cập nhật bao gồm cả thời gian áp dụng vào cơ sở dữ liệu hệ thống. Bản ghi này phải bao gồm các bản cập nhật cho mỗi ENDS cho đến khi nó được thay thế bởi một bản mới.
- 4.7. ECDIS phải cho phép người đi biển hiển thị các bản cập nhật để xem lại nội dung của chúng và để chắc chắn rằng chúng đã được đưa vào cơ sở dữ liệu hệ thống.
- 4.8. ECDIS phải có khả năng chấp nhận ENDS theo Đề án bảo vệ dữ liệu của IHO³.

MÔ ĐUN B - ĐIỀU KIỆN HOẠT ĐỘNG VÀ CHỨC NĂNG

5. HIỂN THỊ THÔNG TIN CƠ SỞ DỮ LIỆU HỆ THỐNG

- 5.1. ECDIS phải có khả năng chấp nhận và chuyển đổi ENDS và các bản cập nhật của chúng thành cơ sở dữ liệu hệ thống. ECDIS phải có khả năng hiển thị và xử lý tất cả thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống theo quy định của IHO. ECDIS cũng có thể có khả năng chấp nhận cơ sở dữ liệu hệ thống do chuyển đổi trên bờ, theo các nghị quyết của IHO⁴.
- 5.2. Thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống có sẵn để hiển thị trong quá trình lập kế hoạch tuyến đường và giám sát tuyến đường nên được chia thành ba loại sau: cơ sở hiển thị, hiển thị tiêu chuẩn và tất cả các thông tin khác (xem phụ lục 2).
- 5.3. ECDIS phải hiển thị màn hình tiêu chuẩn bất cứ lúc nào bằng một thao tác của người vận hành.
- 5.4. Khi bật ECDIS sau khi tắt công tắc hoặc mất điện, nó sẽ trở về cài đặt được chọn thủ công gần đây nhất để hiển thị.

³ Ấn phẩm IHO S-63 – Đề án bảo vệ dữ liệu (đối với S-57 ENC) và S-100, Phần 15 – Đề án bảo vệ dữ liệu (đối với các sản phẩm S-100) (xem phụ lục 1)

⁴ Ấn phẩm IHO M-3 – Nghị quyết của IHO

- 5.5. Cần dễ dàng thêm hoặc xóa thông tin khỏi màn hình ECDIS. Không thể xóa thông tin có trong để hiển thị.
- 5.6. Đối với bất kỳ vị trí địa lý nào do người vận hành xác định (ví dụ: bằng cách chọn con trỏ), ECDIS sẽ hiển thị theo yêu cầu thông tin về các đối tượng hải đồ được liên kết với một vị trí như vậy.
- 5.7. Có thể thay đổi tỷ lệ hiển thị bằng các bước thích hợp, ví dụ: bằng giá trị tỷ lệ hải đồ hoặc phạm vi tính bằng hải lý.
- 5.8. Người đi biển có thể chọn hành lang an toàn từ thông tin do cơ sở dữ liệu hệ thống cung cấp. ECDIS nên nhấn mạnh hành lang an toàn hơn các hành lang khác trên màn hình. Tuy nhiên:
- .1 nếu người đi biển không chỉ định hành lang an toàn, hành lang này sẽ được mặc định là 30m. Nếu hành lang an toàn do người đi biển chỉ định hoặc hành lang 30 m mặc định không có trong cơ sở dữ liệu hệ thống được hiển thị, thì hành lang an toàn được hiển thị sẽ mặc định là hành lang sâu hơn tiếp theo;
 - .1 nếu hành lang an toàn đang sử dụng không khả dụng do thay đổi nguồn dữ liệu, hành lang an toàn sẽ được mặc định thành hành lang sâu hơn tiếp theo;
 - .2 trong mỗi trường hợp trên, cần cung cấp một chỉ báo; và
 - .3 người đi biển có thể chọn hiển thị cố định hành lang an toàn và cài đặt độ sâu an toàn.
- 5.9. Thủy thủ có thể chọn độ sâu an toàn. ECDIS nên nhấn mạnh âm thanh bằng hoặc nhỏ hơn độ sâu an toàn bất cứ khi nào âm thanh điểm được chọn để hiển thị.
- 5.10. Có thể sử dụng điều chỉnh mực nước động và cần có chỉ báo.
- 5.11. ENDS và tất cả các bản cập nhật cho nó sẽ được hiển thị mà không có bất kỳ sự suy giảm nào về nội dung thông tin của chúng.
- 5.12. ECDIS phải cung cấp phương tiện để đảm bảo rằng ENDS và tất cả các bản cập nhật cho nó đã được tải chính xác vào cơ sở dữ liệu hệ thống.
- 5.13. Dữ liệu ENDS và các bản cập nhật của nó phải được phân biệt rõ ràng với các thông tin được hiển thị khác, bao gồm cả những thông tin được liệt kê trong phụ lục 3.

6. QUY MÔ

- 6.1. ECDIS phải cung cấp thông báo nếu:

- .1 thông tin được hiển thị ở tỷ lệ lớn hơn so với thông tin có trong ENC;
- .2 vị trí của tàu sở hữu được bao phủ bởi một ENC ở tỷ lệ lớn hơn so với màn hình cung cấp; hoặc
- .3 thông tin tại vị trí của tàu riêng không được hiển thị do áp dụng tỷ lệ tối thiểu để hiển thị.

7. HIỂN THỊ THÔNG TIN ĐIỀU HƯỚNG KHÁC

- 7.1. Thông tin radar và/hoặc thông tin AIS có thể được truyền từ các hệ thống tuân thủ các tiêu chuẩn liên quan của Tổ chức. Thông tin điều hướng khác có thể được thêm vào màn hình ECDIS. Tuy nhiên, nó không được làm suy giảm thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống được hiển thị và nó phải được phân biệt rõ ràng với thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống.
- 7.2. Có thể xóa thông tin radar, thông tin AIS và các thông tin điều hướng khác bằng hành động của người vận hành.
- 7.3. ECDIS và thông tin điều hướng bổ sung nên sử dụng một hệ thống tham chiếu chung. Nếu đây không phải là trường hợp, một dấu hiệu nên được cung cấp.

7.4. Ra-đa

- 7.4.1. Thông tin radar được truyền có thể chứa hình ảnh radar và/hoặc thông tin mục tiêu được theo dõi.
- 7.4.2. Nếu hình ảnh ra-đa được thêm vào màn hình ECDIS, hải đồ và hình ảnh ra-đa phải khớp về tỷ lệ, hình chiếu và hướng.
- 7.4.3. Cả hình ảnh radar và vị trí từ cảm biến vị trí đều phải được điều chỉnh tự động để ăng ten lệch khỏi vị trí chỉ huy.

8. CHẾ ĐỘ HIỂN THỊ VÀ PHÁT SINH KHU VỰC LÂN CẬN

- 8.1. Luôn có thể hiển thị thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống dưới dạng "hướng bắc". Các định hướng khác được cho phép. Khi các hướng như vậy được hiển thị, nên thay đổi hướng theo các bước đủ lớn để tránh hiển thị thông tin hải đồ không ổn định.
- 8.2. ECDIS phải cung cấp chế độ chuyển động thực. Các chế độ khác được cho phép.
- 8.3. Khi sử dụng chế độ chuyển động thực, việc thiết lập lại và tạo hiển thị hải đồ của khu vực lân cận sẽ diễn ra tự động ở khoảng cách của tàu mình tính từ mép của màn hình do thủy thủ xác định.

- 8.4. Có thể thay đổi thủ công khu vực hải đồ được hiển thị và vị trí của tàu mình so với cạnh của màn hình.
- 8.5. Nếu khu vực được bao phủ bởi màn hình ECDIS bao gồm các vùng nước không có ENC ở tỷ lệ thích hợp cho hàng hải, thì các khu vực đại diện cho các vùng nước đó phải có chỉ báo (xem phụ lục 5) để người đi biển tham khảo hải đồ giấy hoặc đến Phương thức hoạt động của RCDS (xem phụ lục 7).

9. MÀU SẮC VÀ BIỂU TƯỢNG

- 9.1. IHO nên sử dụng màu sắc và biểu tượng được khuyến nghị để thể hiện thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống⁵.
- 9.2. Màu sắc và ký hiệu khác với những màu được đề cập trong 9.1 phải tuân thủ các yêu cầu hiện hành có trong các tiêu chuẩn của IMO về ký hiệu hàng hải⁶.
- 9.3. ECDIS phải cho phép người đi biển lựa chọn xem tàu của mình được hiển thị theo tỷ lệ thực hay dưới dạng ký hiệu.

10. YÊU CẦU VỀ HIỂN THỊ

- 10.1. ECDIS phải có khả năng hiển thị thông tin cho:
- .1 lập kế hoạch tuyến đường và nhiệm vụ điều hướng bổ sung; và
 - .2 giám sát tuyến đường.
- 10.2. Kích thước hiệu quả của hải đồ để giám sát tuyến đường tối thiểu phải là 270 mm x 270 mm.
- 10.3. Màn hình phải có khả năng đáp ứng các khuyến nghị về màu sắc và độ phân giải của IHO.5
- 10.4. Phương pháp trình bày phải đảm bảo rằng thông tin được hiển thị có thể nhìn thấy rõ ràng đối với nhiều người quan sát trong điều kiện ánh sáng thường thấy trên cầu tàu vào ban ngày và ban đêm.
- 10.5. Nếu các danh mục thông tin có trong màn hình tiêu chuẩn (xem phụ lục 2) bị xóa để tùy chỉnh màn hình, điều này phải được chỉ định vĩnh viễn. Việc xác định các danh mục bị xóa khỏi màn hình tiêu chuẩn sẽ được hiển thị theo yêu cầu.

⁵ Ấn bản IHO S-52 - Thông số kỹ thuật cho nội dung hải đồ và các khía cạnh hiển thị của ECDIS và S-101 – Danh mục trình bày (xem phụ lục 1) và S-98.

⁶ SN.1/Circ.243/Rev.2

11. LẬP KẾ HOẠCH TUYẾN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT VÀ GHI LẠI HÀNH TRÌNH

- 11.1. Có thể thực hiện lập kế hoạch tuyến đường, giám sát tuyến đường một cách đơn giản và đáng tin cậy.
- 11.2. Dữ liệu tỷ lệ lớn nhất có sẵn trong cơ sở dữ liệu hệ thống cho khu vực nhất định phải luôn được ECDIS sử dụng cho tất cả các cảnh báo hoặc chỉ dẫn vượt qua hành lang an toàn của tàu và đi vào khu vực cấm, cũng như cho các cảnh báo và chỉ dẫn theo phụ lục 5.

11.3. Quy hoạch lộ trình

- 11.3.1. Có thể thực hiện quy hoạch tuyến hành lang gồm cả đoạn thẳng và đoạn cong.
- 11.3.2. Có thể điều chỉnh tuyến đường đã lên kế hoạch theo thứ tự chữ và số và đồ họa bao gồm:
 - .1 thêm điểm tham chiếu vào tuyến đường;
 - .2 xóa điểm tham chiếu khỏi tuyến đường; và .3 thay đổi vị trí của điểm tham chiếu.
- 11.3.3. Có thể lập kế hoạch một hoặc nhiều tuyến đường thay thế ngoài tuyến đường đã chọn. Lộ trình đã chọn phải được phân biệt rõ ràng với các lộ trình khác.
- 11.3.4. Cần có một chỉ báo đồ họa nếu người đi biển lập kế hoạch tuyến đường gần hơn khoảng cách do người dùng chỉ định so với hành lang an toàn của tàu.
- 11.3.5. Phải đưa ra chỉ dẫn bằng đồ họa nếu người đi biển lập kế hoạch tuyến đường gần hơn khoảng cách do người dùng chỉ định tính từ ranh giới của danh mục khu vực cấm hoặc khu vực địa lý do người dùng lựa chọn có các điều kiện đặc biệt tồn tại (xem phụ lục 4). Một chỉ báo đồ họa cũng phải được đưa ra nếu người đi biển lập kế hoạch tuyến đường gần hơn khoảng cách do người dùng chỉ định từ danh mục đối tượng điểm do người dùng lựa chọn, chẳng hạn như phương tiện hỗ trợ cố định hoặc nổi để điều hướng hoặc nguy hiểm bị cô lập. Các danh mục do người dùng lựa chọn phải giống với các lựa chọn của người dùng để hiển thị các đối tượng và dựa trên các tiêu chuẩn của IHO. Cần có một chỉ báo cố định khi bỏ chọn bất kỳ danh mục nào người dùng có thể chọn. Chi tiết về việc bỏ chọn sẽ có sẵn theo yêu cầu.

- 11.3.6. Người đi biển có thể lựa chọn rằng các chỉ dẫn của 11.3.4 và 11.3.5 có tính đến thông tin chính xác của thông tin thủy văn liên quan, như được xác định bởi các tiêu chuẩn của IHO.
- 11.3.7. Cũng có thể thực hiện kiểm tra tuyến đường hoàn chỉnh để hỗ trợ quy trình lập kế hoạch và thẩm định theo các phần áp dụng của nghị quyết A.893(21). Các đối tượng được phát hiện nên có sẵn để xem xét ở dạng đồ họa và, theo yêu cầu, ở dạng văn bản.
- 11.3.8. Người đi biển có thể chỉ định giới hạn sai lệch của đường chéo so với tuyến đường đã lên kế hoạch mà tại đó hệ thống báo động lệch đường tự động sẽ được kích hoạt.

11.4. Giám sát tuyến đường

- 11.4.1. Để giám sát tuyến đường, tuyến đường đã chọn và vị trí của tàu sẽ xuất hiện bất cứ khi nào màn hình bao phủ khu vực đó.
- 11.4.2. Có thể hiển thị một khu vực biển không có tàu trên màn hình (ví dụ: để nhìn về phía trước, lập kế hoạch tuyến đường), trong khi giám sát tuyến đường. Nếu điều này được thực hiện trên màn hình được sử dụng để giám sát tuyến đường, thì các chức năng giám sát tuyến đường tự động (ví dụ: cập nhật vị trí của tàu, cung cấp các cảnh báo và chỉ dẫn) phải liên tục. Có thể quay lại màn hình giám sát tuyến hành lang gồm vị trí của tàu ngay lập tức bằng một hành động của người vận hành.
- 11.4.3. Có thể chọn để ECDIS đưa ra cảnh báo và chỉ báo đồ họa liên quan nếu, trong một khoảng thời gian hoặc khoảng cách xác định do người đi biển thiết lập, tàu của chính họ sẽ vượt qua gần hơn khoảng cách do người dùng chọn so với hành lang an toàn. Cần có một chỉ báo cố định khi bỏ chọn cảnh báo hành lang an toàn.
- 11.4.4. ECDIS phải đưa ra cảnh báo hoặc cảnh báo, hoặc chỉ báo, do người đi biển lựa chọn và chỉ báo đồ họa liên quan nếu, trong một khoảng thời gian hoặc khoảng cách xác định do người đi biển đặt, tàu của chính họ sẽ đi qua gần hơn khoảng cách do người dùng chọn tính từ ranh giới của một khu vực. danh mục người dùng có thể lựa chọn của khu vực bị cấm hoặc của khu vực địa lý tồn tại các điều kiện đặc biệt (xem phụ lục 4). Các danh mục do người dùng lựa chọn phải giống với các lựa chọn của người dùng để hiển thị các đối tượng và dựa trên các tiêu chuẩn của IHO. Cần có một chỉ báo cố định khi bỏ chọn bất kỳ danh mục nào người dùng có thể chọn. Chi tiết về việc bỏ chọn sẽ có sẵn theo yêu cầu.

- 11.4.5. Báo động phải được đưa ra khi vượt quá giới hạn đường ngang được chỉ định cho độ lệch so với tuyến đường đã chọn, nếu được người đi biển xác định khi lập kế hoạch tuyến đường.
- 11.4.6. ECDIS phải đưa ra cảnh báo hoặc cảnh báo hoặc chỉ báo do người đi biển lựa chọn và chỉ báo đồ họa có liên quan nếu, tiếp tục với hướng đi và tốc độ hiện tại, trong một khoảng thời gian hoặc khoảng cách xác định do người đi biển đặt, tàu của chính họ sẽ đi qua gần hơn khoảng cách do người dùng xác định. từ danh mục nguy hiểm do người dùng lựa chọn (ví dụ: chướng ngại vật, xác tàu đắm, đá) nông hơn hành lang an toàn của người đi biển hoặc danh mục hỗ trợ điều hướng do người dùng lựa chọn. Các danh mục do người dùng lựa chọn phải giống với các lựa chọn của người dùng để hiển thị các đối tượng và dựa trên các tiêu chuẩn của IHO. Cần có một chỉ báo cố định khi bỏ chọn bất kỳ danh mục nào do người dùng chọn. Chi tiết về việc bỏ chọn sẽ có sẵn theo yêu cầu.
- 11.4.7. Một chỉ báo đồ họa sẽ được cung cấp nếu chẳng hiện tại hoặc chẳng tiếp theo của tuyến đường đã chọn đi gần hơn khoảng cách do người dùng chỉ định so với hành lang an toàn.
- 11.4.8. Cần đưa ra chỉ báo bằng đồ họa nếu chẳng hiện tại hoặc chẳng tiếp theo của tuyến đường đã chọn đi gần hơn khoảng cách do người dùng chỉ định tính từ ranh giới của danh mục khu vực cấm do người dùng lựa chọn hoặc khu vực địa lý tồn tại các điều kiện đặc biệt (xem phụ lục 4). Một chỉ báo đồ họa cũng phải được đưa ra nếu tuyến đường đã chọn đi gần hơn khoảng cách do người dùng chỉ định so với danh mục đối tượng điểm do người dùng lựa chọn, chẳng hạn như hỗ trợ cố định hoặc nổi để điều hướng hoặc nguy hiểm bị cô lập. Các danh mục do người dùng lựa chọn phải giống với các lựa chọn của người dùng để hiển thị các đối tượng và dựa trên các tiêu chuẩn của IHO.
- 11.4.9. Người đi biển có thể lựa chọn rằng các chỉ dẫn của 11.4.3, 11.4.4, 11.4.6, 11.4.7 và 11.4.8 có tính đến thông tin chính xác của thông tin thủy văn liên quan, như được xác định bởi các tiêu chuẩn của IHO.
- 11.4.10. Vị trí của tàu phải được lấy từ một hệ thống định vị liên tục có độ chính xác phù hợp với yêu cầu hàng hải an toàn. Bất cứ khi nào có thể, nên cung cấp nguồn định vị độc lập thứ hai, tốt nhất là loại khác. Trong những trường hợp như vậy, ECDIS phải có khả năng xác định sự khác biệt giữa hai nguồn.

- 11.4.11. ECDIS sẽ đưa ra cảnh báo khi đầu vào từ các nguồn vị trí, hướng hoặc tốc độ bị mất. ECDIS cũng nên lập lại, nhưng chỉ như một dấu hiệu, bất kỳ cảnh báo hoặc dấu hiệu nào được truyền tới nó từ các nguồn vị trí, hướng hoặc tốc độ.
- 11.4.12. ECDIS phải đưa ra cảnh báo khi tàu đạt đến một thời gian hoặc khoảng cách xác định, do người đi biển thiết lập, trước một điểm tới hạn trên tuyến đường dự kiến.
- 11.4.13. Hệ thống định vị và cơ sở dữ liệu hệ thống phải trên cùng một dữ liệu trắc địa. ECDIS nên đưa ra cảnh báo nếu không đúng như vậy.
- 11.4.14. Có thể hiển thị các tuyến đường thay thế ngoài tuyến đường đã chọn. Lộ trình đã chọn phải được phân biệt rõ ràng với các lộ trình khác. Trong chuyến đi, người đi biển có thể sửa đổi tuyến đường đã chọn hoặc chuyển sang một tuyến đường thay thế.
- 11.4.15. Có thể hiển thị:
- .1 nhân thời gian dọc theo đường tàu theo cách thủ công và tự động theo các khoảng thời gian được chọn trong khoảng từ 1 đến 120 phút; và
 - .2 đủ số lượng điểm, đường mang điện tử có thể di chuyển tự do, điểm đánh dấu phạm vi cố định và có thể thay đổi và các ký hiệu khác cần thiết cho mục đích điều hướng và được chỉ định trong phụ lục 3.
- 11.4.16. Có thể nhập tọa độ địa lý của bất kỳ vị trí nào và sau đó hiển thị vị trí đó theo yêu cầu. Ngoài ra, có thể chọn bất kỳ điểm nào (đặc điểm, biểu tượng hoặc vị trí) trên màn hình và đọc tọa độ địa lý của nó theo yêu cầu.
- 11.4.17. Có thể điều chỉnh vị trí địa lý được hiển thị của con tàu theo cách thủ công. Điều chỉnh thủ công này phải được biểu thị bằng chữ và số trên màn hình, được duy trì cho đến khi người đi biển thay đổi và tự động ghi lại.
- 11.4.18.1. ECDIS phải cung cấp khả năng nhập và vẽ đồ thị các đường vị trí phương vị và khoảng cách thu được thủ công (LOP), đồng thời tính toán vị trí kết quả của tàu của chính mình. Có thể sử dụng vị trí kết quả làm nguồn gốc để tính toán chết.
- 11.4.18.2. ECDIS phải chỉ ra sự khác biệt giữa các vị trí thu được bằng hệ thống định vị liên tục và các vị trí thu được bằng cách quan sát thủ công.

11.5. Ghi lại hành trình

11.5.1. ECDIS sẽ lưu trữ và có thể tái tạo một số thành phần tối thiểu nhất định cần thiết để xây dựng lại điều hướng và xác minh cơ sở dữ liệu chính thức được sử dụng trong 12 giờ trước đó. Dữ liệu sau đây phải được ghi lại trong khoảng thời gian một phút:

- .1 để đảm bảo ghi lại hành trình đã qua của tàu mình: thời gian, vị trí, hướng và tốc độ;
- .2 để đảm bảo hồ sơ dữ liệu chính thức được sử dụng: nguồn ENC, phiên bản, ngày, ô và lịch sử cập nhật; và
- .3 bất kỳ thay đổi nào về hành lang an toàn, nhìn về phía trước và cài đặt cảnh báo giám sát tuyến đường.

11.5.2. ECDIS phải xuất thông tin được liệt kê trong 11.5.1.2 và 11.5.1.3 sang bộ ghi dữ liệu hành trình

11.5.3. Ngoài ra, ECDIS nên ghi lại lộ trình hoàn chỉnh cho toàn bộ hành trình, với các mốc thời gian cách nhau không quá 4 giờ.

11.5.4. Không thể thao tác hoặc thay đổi thông tin đã ghi.

11.5.5. ECDIS phải có khả năng lưu giữ hồ sơ của 12 giờ trước đó và lộ trình hành trình.

12. TÍNH TOÁN VÀ ĐỘ CHÍNH XÁC

12.1. Độ chính xác của tất cả các tính toán do ECDIS thực hiện phải độc lập với các đặc tính của thiết bị đầu ra và phải phù hợp với độ chính xác của cơ sở dữ liệu hệ thống.

12.2. Phương vị và khoảng cách được vẽ trên màn hình hoặc khoảng cách được đo giữa các tính năng đã được vẽ trên màn hình phải có độ chính xác không thấp hơn độ phân giải của màn hình.

12.3. Hệ thống phải có khả năng thực hiện và trình bày kết quả của ít nhất các tính toán sau:

- .1 khoảng cách và phương vị thực giữa hai vị trí địa lý;
- .2 vị trí địa lý từ vị trí đã biết và khoảng cách/phương vị; và
- .3 phép tính trắc địa như khoảng cách hình cầu, đường hình thoi và đường tròn lớn.

13. KIỂM TRA HIỆU SUẤT, CẢNH BÁO VÀ CHỈ ĐỊNH SỰ CỐ

13.1. ECDIS phải được cung cấp phương tiện để thực hiện tự động hoặc thủ công các thử nghiệm trên tàu đối với các chức năng chính. Trong trường

hợp xảy ra lỗi, quá trình kiểm tra sẽ hiển thị thông tin cho biết mô-đun nào bị lỗi.

13.2. ECDIS phải đưa ra cảnh báo hoặc chỉ báo phù hợp về sự cố hệ thống.

14. SẮP XẾP DỰ PHÒNG

Cần cung cấp các sắp xếp dự phòng đầy đủ để đảm bảo hàng hải an toàn trong trường hợp ECDIS gặp sự cố; xem phụ lục 6.

- .1 Các phương tiện cho phép tiếp quản an toàn các chức năng của ECDIS phải được cung cấp để đảm bảo rằng lỗi của ECDIS không phát triển thành một tình huống nghiêm trọng.
- .2 Bố trí dự phòng phải cung cấp phương tiện điều hướng an toàn cho phần còn lại của hành trình trong trường hợp ECDIS gặp sự cố.

MÔ ĐUN C - GIAO DIỆN VÀ TÍCH HỢP

15. KẾT NỐI VỚI THIẾT BỊ KHÁC⁷

- 15.1. ECDIS không được làm suy giảm hiệu suất của bất kỳ thiết bị nào cung cấp đầu vào cảm biến. Việc kết nối thiết bị tùy chọn cũng không được làm giảm hiệu suất của ECDIS xuống dưới tiêu chuẩn này.
- 15.2. ECDIS phải được kết nối với hệ thống cố định vị trí của tàu, với la bàn con quay hồi chuyển và thiết bị đo tốc độ và khoảng cách. Đối với các tàu không được trang bị la bàn con quay hồi chuyển, ECDIS phải được kết nối với thiết bị định hướng truyền dẫn hàng hải.
- 15.3. ECDIS có thể cung cấp phương tiện để cung cấp thông tin cơ sở dữ liệu hệ thống cho thiết bị bên ngoài.

16. CUNG CẤP ĐIỆN

- 16.1. Có thể vận hành ECDIS và tất cả các thiết bị cần thiết cho hoạt động bình thường của nó khi được cung cấp bởi nguồn điện khẩn cấp theo các yêu cầu thích hợp của chương II-1 SOLAS.
- 16.2. Việc thay đổi từ nguồn cấp điện này sang nguồn cấp điện khác hoặc bất kỳ sự gián đoạn nguồn cấp điện nào trong khoảng thời gian tối đa 45 giây không cần phải khởi động lại thiết bị theo cách thủ công.

⁷ Ấn phẩm IEC 61162.

PHỤ LỤC 1

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Các tổ chức quốc tế sau đây đã phát triển các tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật, như được liệt kê dưới đây, để sử dụng cùng với tiêu chuẩn này. Phiên bản mới nhất của các tài liệu này phải được lấy từ tổ chức có liên quan:

TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ (IMO)

Địa chỉ: Tổ chức hàng hải quốc tế	ĐT: +44 207 735 76 11
4 Albert Embarkment	Fax: +44 207 587 32 10
London SE1 7SR	Email: info@imo.org
Vương quốc Anh	Web: http://www.imo.org

Các ấn phẩm

Nghị quyết MSC.191(79) về *Tiêu chuẩn hoạt động để trình bày thông tin liên quan đến điều hướng trên màn hình điều hướng trên tàu*

Nghị quyết A.694(17) về *Khuyến nghị về các yêu cầu chung đối với thiết bị vô tuyến trên tàu tạo thành một phần của Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS) và đối với các thiết bị hỗ trợ hàng hải điện tử*

Nghị quyết MSC.302(87) về *Tiêu chuẩn hoạt động cho quản lý cảnh báo đài chỉ huy*

Nghị quyết MSC.466(101) về *Sửa đổi các tiêu chuẩn Hoạt động để trình bày thông tin liên quan đến điều hướng trên màn hình điều hướng trên tàu (nghị quyết MSC.191(79))*

SN/Circ.207 (1999) về *Sự khác biệt giữa RCDS và ECDIS*

SN.1/Circ.243/Rev.2 (2019) về *Nguyên tắc trình bày các ký hiệu, thuật ngữ và từ viết tắt liên quan đến điều hướng*

MSC/Circ.982 (2000) về *Hướng dẫn tiêu chí công thái học đối với thiết bị và bố trí đài chỉ huy*

TỔ CHỨC THỦY VĂN QUỐC TẾ (IHO)

Địa chỉ: Ủy ban điều hành	ĐT: +377 93 10 81 00
Tổ chức thủy văn quốc tế	Fax: +377 93 10 81 40
BP 445	Email: info@iho.int
MC 98011 Monaco Cedex	Web: http://www.iho.int
Principality of Monaco	

Các ấn phẩm

Ấn phẩm IHO S-52, Thông số kỹ thuật cho nội dung hải đồ và các khía cạnh hiển thị của ECDIS

Ấn phẩm IHO S-52 phụ lục 1, Hướng dẫn Cập nhật Hải đồ điện tử

Ấn phẩm IHO S-52 phụ lục 2, Thông số kỹ thuật màu sắc và biểu tượng cho ECDIS

Ấn phẩm IHO S-32, Từ điển thủy văn

Ấn phẩm IHO S-57, Chuyên tiêu chuẩn cho dữ liệu thủy văn kỹ thuật số IHO

Ấn phẩm IHO S-100, Mô hình dữ liệu thủy văn phổ quát IHO

Ấn phẩm IHO S-101 - Quy cách ENC

Ấn phẩm IHO S-98 - Khả năng tương tác của sản phẩm dữ liệu trong hệ thống định vị S-100

Ấn phẩm IHO S-61, IHO Đặc tính kỹ thuật của sản phẩm cho Hải đồ điều hướng raster (RNC)

Ấn phẩm IHO S-63, Chương trình bảo vệ dữ liệu của IHO

Ấn phẩm IHO M-3, Nghị quyết của IHO

<https://iho.int/en/standards-in-force>

ỦY BAN KỸ THUẬT ĐIỆN QUỐC TẾ (IEC)

Địa chỉ: Văn phòng trung tâm IEC

ĐT: +41 22 734 01 /50

3 rue de Varembe

Fax: +41 22 733 38 43

Hòm thư 131

CH-1211 Geneva 20

Thụy Sĩ

Các ấn phẩm

Ấn phẩm IEC 61174, Hệ thống Thông tin và Hiển thị Hải đồ điện tử (ECDIS) - Yêu cầu Hoạt động và Hiệu suất, Phương pháp Kiểm tra và Kết quả Kiểm tra theo Yêu cầu.

Ấn phẩm IEC 60945, Yêu cầu chung đối với Thiết bị vô tuyến trên tàu tạo thành một phần của Hệ thống an toàn và cứu nạn hàng hải toàn cầu và Thiết bị hàng hải.

Ấn phẩm IEC 61162, *Giao diện kỹ thuật số - Thiết bị dẫn đường và thông tin vô tuyến trên tàu.*

Ấn phẩm IEC 62288, *Thiết bị và Hệ thống Hàng hải và Thông tin vô tuyến - Trình bày thông tin liên quan đến điều hướng - Yêu cầu chung, phương pháp thử nghiệm và kết quả thử nghiệm cần thiết.*

PHỤ LỤC 2

THÔNG TIN CƠ SỞ DỮ LIỆU HỆ THỐNG CÓ SẴN ĐỂ HIỂN THỊ TRONG QUÁ TRÌNH LẬP KẾ HOẠCH TUYẾN ĐƯỜNG VÀ GIÁM SÁT TUYẾN ĐƯỜNG

1. Để hiển thị được hiển thị vĩnh viễn trên màn hình ECDIS, bao gồm:
 - .1 bờ biển (mực nước cao);
 - .2 Hành lang an toàn của tàu;
 - .3 các mối nguy hiểm dưới nước bị cô lập có độ sâu nhỏ hơn hành lang an toàn nằm trong vùng nước an toàn được xác định bởi hành lang an toàn;
 - .4 các nguy hiểm bị cô lập nằm trong vùng nước an toàn được xác định bởi hành lang an toàn, chẳng hạn như các cấu trúc cố định, dây điện trên cao, v.v.;
 - .5 tỷ lệ, phạm vi và mũi tên hướng bắc;
 - .6 đơn vị độ sâu và chiều cao; và
 - .7 chế độ hiển thị.
2. Màn hình tiêu chuẩn bao gồm:
 - .1 đế màn hình;
 - .2 đường dây điện;
 - .3 phao, đèn hiệu, thiết bị hỗ trợ hàng hải và các cấu trúc cố định khác;
 - .4 ranh giới của luồng, kênh, v.v...;
 - .5 đặc điểm dễ thấy bằng mắt và radar;
 - .6 khu vực cấm và hạn chế;
 - .7 ranh giới tỷ lệ hải đồ;
 - .8 chỉ dẫn lưu ý cảnh báo;
 - .9 hệ thống tuyến tàu và tuyến phà; và
 - .10 tuyến đường biển quần đảo.
3. Tất cả các thông tin khác, sẽ được hiển thị riêng lẻ theo yêu cầu, ví dụ:
 - .1 âm tại chỗ;
 - .2 cáp ngầm và đường ống dẫn;

- .3 chi tiết về tất cả các mối nguy hiểm bị cô lập;
- .4 chi tiết của thiết bị hỗ trợ hàng hải;
- .5 nội dung lưu ý;
- .6 ngày phiên bản ENC;
- .7 số cập nhật hải đồ gần đây nhất;
- .8 biến thiên từ trường;
- .9 tầm lưới; và
- .10 tên địa điểm

PHỤ LỤC 3

CÁC YẾU TỐ VÀ THÔNG SỐ ĐIỀU HƯỚNG

1. Tàu riêng.
 - .1 Con đường cũ có đánh dấu thời gian cho Con đường chính.
 - .2 Con đường cũ có đánh dấu thời gian cho Con đường phụ.
2. Vector cho hành trình và tốc độ được thực hiện tốt.
3. Dấu phạm vi thay đổi và/hoặc đường ổ trục điện tử.
4. Con trỏ.
5. Sự kiện.
 - .1 Vị trí và thời gian tính toán cố định (DR).
 - .2 Vị trí và thời gian ước tính (EP).
6. Cố định và thời gian.
7. Dòng vị trí và thời gian.
8. Dòng vị trí và thời gian được chuyển.
9. Dữ liệu thủy triều
 - .1 Dự đoán dòng thủy triều hoặc vector dòng chảy với thời gian và cường độ hiệu quả.
 - .2 Dòng thủy triều hoặc vector dòng chảy được tính toán với thời gian và cường độ hiệu dụng.
10. Điểm nhấn nguy hiểm.
11. Xóa dòng.
12. Kế hoạch khóa học và tốc độ để làm cho tốt.
13. Điểm tham chiếu.
14. Quãng đường chạy.
15. Vị trí dự kiến với ngày giờ.
16. Vị trí và thời điểm “wheel-over”.

PHỤ LỤC 4

KHU VỰC CÓ TỒN TẠI ĐIỀU KIỆN ĐẶC BIỆT

Sau đây là những khu vực mà ECDIS sẽ phát hiện và đưa ra cảnh báo hoặc chỉ báo theo mục 11.3.7 và 11.4.4:

- Phân luồng giao thông
- Vùng giao thông ven biển
- Khu vực hạn chế
- Khu vực thận trọng
- Khu sản xuất xa bờ
- Các khu vực cần tránh
- Các khu vực do người dùng xác định cần tránh
- Khu tập quân sự
- Bãi đáp thủy phi cơ
- Làn giao thông trung chuyển tàu ngầm
- Khu neo đậu
- Trang trại/nuôi trồng thủy hải sản
- Vùng biển đặc biệt nhạy cảm (PSSA)

PHỤ LỤC 5

CẢNH BÁO VÀ CHỈ BÁO

Mục	Yêu cầu	Thông tin
11.4.3	Cảnh báo	Tiến tới gần hơn khoảng cách đã đặt so với hành lang an toàn
11.4.4	Cảnh báo hoặc Thận trọng, hoặc Chỉ báo	Tiến tới gần hơn khoảng cách đã đặt từ một khu vực có điều kiện đặc biệt
11.4.5	Cảnh báo	Độ lệch từ tuyến đường
11.4.6	Cảnh báo hoặc Thận trọng, hoặc Chỉ báo	Tiến tới gần hơn khoảng cách đã đặt so với nguy hiểm trong chế độ giám sát tuyến đường
11.4.11	Cảnh báo	Lỗi hệ thống định vị
11.4.12	Cảnh báo	Tiếp cận điểm tới hạn
11.4.13	Cảnh báo	Dữ liệu trắc địa khác nhau
13.2	Cảnh báo hoặc Chỉ báo	Trục trắc của ECDIS
5.8.3	Chỉ báo	Hành lang an toàn mặc định
6.1.1	Chỉ báo	Thông tin quá mức
6.1.2	Chỉ báo	Có sẵn ENC quy mô lớn hơn
6.1.3	Chỉ báo	Thông tin không được hiển thị do tỷ lệ tối thiểu
7.3	Chỉ báo	Hệ quy chiếu khác nhau
8.5	Chỉ báo	Không có ENC
10.5	Chỉ báo	Màn hình tùy chỉnh
11.3.6	Chỉ báo	Tuyến đường gần hơn khoảng cách đã đặt so với hành lang an toàn
11.3.7	Chỉ báo	Tuyến đường gần hơn khu vực được chỉ định khoảng cách
11.4.7	Chỉ báo	Tuyến đường được giám sát đi qua gần hơn khoảng cách đã đặt so với hành lang an toàn
11.4.8	Chỉ báo	Tuyến đường được giám sát vượt qua gần hơn khoảng cách đã đặt từ một khu vực hoặc nguy hiểm được chỉ định
13.1	Chỉ báo	Kiểm thử hệ thống thất bại

Trong Tiêu chuẩn hoạt động này, các định nghĩa về Chỉ báo và Cảnh báo được cung cấp trong nghị quyết A.1021(26) Bộ luật về Cảnh báo và Chỉ báo, 2009 và

ng nghị quyết MSC.302(87) Các tiêu chuẩn hoạt động về quản lý cảnh báo cầu được áp dụng.

Cảnh báo: Thông báo bằng âm thanh và/hoặc hình ảnh về tình trạng cần chú ý.
Ưu tiên của cảnh báo là báo động, cảnh báo và thận trọng.

Chỉ báo: Dấu hiệu trực quan cung cấp thông tin về tình trạng của hệ thống hoặc thiết bị.

PHỤ LỤC 6

YÊU CẦU DỰ PHÒNG

1. GIỚI THIỆU

Theo quy định trong phần 14 của tiêu chuẩn hoạt động này, cần cung cấp đầy đủ các thiết bị dự phòng độc lập để đảm bảo hàng hải an toàn trong trường hợp ECDIS gặp sự cố. Những sắp xếp như vậy bao gồm:

- .1 cơ sở vật chất cho phép tiếp quản an toàn các chức năng của ECDIS nhằm đảm bảo rằng lỗi của ECDIS không dẫn đến tình huống nghiêm trọng; và
- .2 một phương tiện cung cấp khả năng điều hướng an toàn cho phần còn lại của hành trình trong trường hợp ECDIS gặp sự cố.

2. MỤC ĐÍCH

Mục đích của hệ thống dự phòng ECDIS là để đảm bảo rằng việc điều hướng an toàn không bị ảnh hưởng trong trường hợp ECDIS gặp sự cố. Điều này sẽ bao gồm việc chuyển kịp thời sang hệ thống dự phòng trong các tình huống điều hướng quan trọng. Hệ thống dự phòng phải cho phép tàu được điều hướng an toàn cho đến khi kết thúc hành trình.

3. YÊU CẦU CHỨC NĂNG

3.1. Các chức năng cần thiết và tính khả dụng của chúng

3.1.1. Trình bày thông tin hải đồ

Hệ thống dự phòng sẽ hiển thị ở dạng đồ họa (hải đồ) các thông tin liên quan về môi trường địa lý và thủy văn cần thiết để điều hướng an toàn.

3.1.2. Quy hoạch tuyến đường

Hệ thống dự phòng phải có khả năng thực hiện các chức năng lập kế hoạch tuyến đường, bao gồm:

- .1 tiếp quản kế hoạch tuyến đường được thực hiện ban đầu trên ECDIS; và
- .2 điều chỉnh tuyến đường đã lên kế hoạch theo cách thủ công hoặc bằng cách chuyển từ thiết bị lập kế hoạch tuyến đường.

3.1.3. Giám sát tuyến đường

Hệ thống dự phòng phải cho phép tiếp quản giám sát tuyến đường do ECDIS thực hiện ban đầu và cung cấp ít nhất các chức năng sau:

- .1 vẽ vị trí của tàu mình một cách tự động hoặc thủ công trên hải đồ;
- .2 lấy hướng đi, khoảng cách và phương hướng từ hải đồ;
- .3 hiển thị lộ trình dự kiến;
- .4 hiển thị nhãn thời gian dọc theo đường tàu; và
- .5 vẽ một số lượng thích hợp các điểm, đường mang, điểm đánh dấu phạm vi, v.v. trên hải đồ.

3.1.4. Hiển thị thông tin

Nếu bản dự phòng là một thiết bị điện tử, thì nó phải có khả năng hiển thị ít nhất thông tin tương đương với màn hình tiêu chuẩn như được định nghĩa trong tiêu chuẩn hoạt động này.

3.1.5. Cung cấp thông tin hải đồ

- .1 Thông tin hải đồ được sử dụng trong sắp xếp dự phòng phải là phiên bản mới nhất, được sửa chữa bằng các bản cập nhật chính thức, được ban hành bởi hoặc trên cơ quan có thẩm quyền của chính phủ, cơ quan thủy văn được ủy quyền hoặc tổ chức chính phủ có liên quan khác và tuân thủ các tiêu chuẩn của IHO.
- .2 Không thể thay đổi nội dung của thông tin hải đồ điện tử.
- .3 Phiên bản dữ liệu hải đồ hoặc hải đồ và ngày phát hành phải được chỉ định.

3.1.6. Cập nhật

Thông tin được hiển thị bởi các sắp xếp dự phòng ECDIS phải được cập nhật cho toàn bộ hành trình.

3.1.7. Quy mô

Nếu một thiết bị điện tử được sử dụng, nó sẽ cung cấp một dấu hiệu:

- .1 nếu thông tin được hiển thị ở tỷ lệ lớn hơn thông tin có trong cơ sở dữ liệu; và
- .2 nếu vị trí của tàu sở hữu được bao phủ bởi một hải đồ ở tỷ lệ lớn hơn so với tỷ lệ do hệ thống cung cấp.

3.1.8. Nếu radar và thông tin điều hướng khác được thêm vào màn hình dự phòng điện tử, thì phải đáp ứng tất cả các yêu cầu tương ứng đối với thông tin radar và thông tin điều hướng khác của tiêu chuẩn hoạt động này.

3.1.9. Nếu sử dụng thiết bị điện tử, chế độ hiển thị và tạo vùng lân cận phải tuân theo mục 8 của tiêu chuẩn hoạt động này.

3.1.10. Ghi lại hành trình

Các sắp xếp dự phòng phải có khả năng lưu giữ hồ sơ về đường đi thực tế của con tàu, bao gồm các vị trí và thời gian tương ứng.

3.2. Độ tin cậy và độ chính xác

3.2.1. Độ tin cậy

Các sắp xếp dự phòng phải cung cấp hoạt động đáng tin cậy trong các điều kiện hoạt động bình thường và môi trường phổ biến.

3.2.2. Độ chính xác

Độ chính xác phải phù hợp với phần 12 của tiêu chuẩn hoạt động này.

3.3. Trục trặc, cảnh báo và chỉ báo

Nếu một thiết bị điện tử được sử dụng, nó phải đưa ra cảnh báo phù hợp hoặc chỉ báo về sự cố hệ thống.

4. YÊU CẦU VẬN HÀNH

4.1. Công thái học

Nếu một thiết bị điện tử được sử dụng, thì thiết bị đó phải được thiết kế phù hợp với các nguyên tắc công thái học của ECDIS.

4.2. Trình bày thông tin

Nếu một thiết bị điện tử được sử dụng:

- .1 Màu sắc và ký hiệu phải phù hợp với các yêu cầu về màu sắc và ký hiệu của ECDIS.
- .2 Kích thước hiệu dụng của hải đồ không được nhỏ hơn 270 mm x 270 mm hoặc đường kính 270 mm.

5. NGUỒN ĐIỆN

Nếu một thiết bị điện tử được sử dụng:

- .1 nguồn điện dự phòng phải tách biệt với ECDIS; và
- .2 nó phải phù hợp với các yêu cầu trong tiêu chuẩn hoạt động của ECDIS này.

6. KẾT NỐI VỚI CÁC THIẾT BỊ KHÁC

6.1. Nếu một thiết bị điện tử được sử dụng, nó phải được:

- .1 kết nối với hệ thống cố định vị trí của tàu, với la bàn con quay hồi chuyển và với thiết bị đo tốc độ và khoảng cách. Đối với các tàu không được trang bị la bàn con quay hồi chuyển, ECDIS phải được kết nối với thiết bị định hướng truyền phát hàng hải; và
 - .2 không làm giảm hiệu suất của bất kỳ thiết bị nào cung cấp đầu vào cảm biến.
- 6.2. Nếu ra-đa với các phần được chọn của lớp phủ thông tin hải đồ ENC được sử dụng làm thành phần dự phòng, thì ra-đa phải tuân theo nghị quyết MSC.192(79).

PHỤ LỤC 7

PHƯƠNG PHÁP VẬN HÀNH RCDS

Bất cứ khi nào trong phụ lục này tham chiếu đến bất kỳ điều khoản nào của phụ lục liên quan đến ECDIS, thuật ngữ ECDIS nên được thay thế bằng thuật ngữ RCDS, cơ sở dữ liệu hệ thống của SRNC và ENC của RNC, nếu phù hợp.

Phụ lục này đề cập đến từng đoạn của các tiêu chuẩn hoạt động cho ECDIS (tức là phụ lục mà phần này là phụ lục 7) và chỉ rõ những đoạn nào của phụ lục:

- .1 áp dụng cho RCDS; hoặc
- .2 không áp dụng cho RCDS; hoặc
- .3 được sửa đổi hoặc thay thế như minh họa để áp dụng cho RCDS.

Mọi yêu cầu bổ sung áp dụng cho RCDS cũng được mô tả.

1. PHẠM VI

- 1.1. Đoạn áp dụng cho RCDS.
- 1.2. Khi hoạt động ở chế độ RCDS, một danh mục hải đồ giấy (APC) cập nhật thích hợp phải được mang theo trên tàu và luôn sẵn sàng cho người đi biển.
- 1.3. - 1.6. Các đoạn áp dụng cho RCDS.
- 1.7. RCDS phải cung cấp các cảnh báo hoặc chỉ dẫn thích hợp liên quan đến thông tin được hiển thị hoặc sự cố của thiết bị (xem bảng 1 của phụ lục này).
- 1.8. Tham khảo phụ lục 7 và áp dụng cho RCDS.

2. ÁP DỤNG CÁC TIÊU CHUẨN NÀY

- 2.1. - 2.4. Các đoạn áp dụng cho RCDS.v

3. CÁC ĐỊNH NGHĨA

- 3.1. *Hệ thống hiển thị hải đồ raster (RCDS)* có nghĩa là hệ thống thông tin hàng hải hiển thị các RNC có thông tin vị trí từ các cảm biến hàng hải để hỗ trợ người đi biển lập kế hoạch tuyến đường và giám sát tuyến đường, và nếu cần, hiển thị thông tin bổ sung liên quan đến hàng hải.
- 3.2. *Hải đồ raster (RNC)* có nghĩa là bản sao của hải đồ giấy do hoặc được phân phối theo thẩm quyền của cơ quan thủy văn được chính phủ ủy quyền. RNC được sử dụng trong các tiêu chuẩn này để chỉ một hải đồ hoặc một tập hợp các hải đồ.

- 3.3. Đoạn không áp dụng cho RCDS.
- 3.4. *Cơ sở dữ liệu hải đồ định hướng hệ thống raster (SRNC)* có nghĩa là cơ sở dữ liệu do RCDS chuyển đổi RNC để bao gồm các cập nhật cho RNC bằng các phương tiện thích hợp.
- 3.5. - 3.6. Các đoạn không áp dụng cho RCDS.
- 3.7. Đoạn áp dụng cho RCDS.
- 3.8. Danh mục phù hợp các hải đồ giấy cập nhật (APC) có nghĩa là một bộ hải đồ giấy có tỷ lệ thể hiện đầy đủ chi tiết về địa hình, độ sâu, các mối nguy hiểm hàng hải, hỗ trợ hàng hải, hải đồ tuyến đường và các biện pháp tuyến đường để cung cấp cho người đi biển thông tin về môi trường điều hướng tổng thể. APC nên cung cấp đầy đủ khả năng nhìn về phía trước. Các quốc gia ven biển sẽ cung cấp thông tin chi tiết về các hải đồ đáp ứng yêu cầu của danh mục đầu tư này và những thông tin chi tiết này được đưa vào cơ sở dữ liệu toàn cầu do IHO duy trì. Cần xem xét các chi tiết có trong cơ sở dữ liệu này khi xác định nội dung của APC.

MÔ ĐUN A - CƠ SỞ DỮ LIỆU

4. CUNG CẤP VÀ CẬP NHẬT THÔNG TIN HẢI ĐỒ

- 4.1. RNC được sử dụng trong RCDS phải là phiên bản mới nhất được tạo bởi hoặc được phân phối theo thẩm quyền của cơ quan thủy văn được chính phủ ủy quyền và tuân thủ các tiêu chuẩn của IHO. Các RNC không có trên WGS 84 hoặc PE-90 phải mang siêu dữ liệu (tức là dữ liệu bổ sung) để cho phép dữ liệu vị trí tham chiếu địa lý được hiển thị trong mối quan hệ chính xác với dữ liệu SRNC.
- 4.2. Nội dung của SRNC phải đầy đủ và cập nhật cho phần đó của hành trình dự định không nằm trong ENC.
- 4.3. Không thể thay đổi nội dung của RNC.
- 4.4. - 4.7. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.
- 4.8. Đoạn không áp dụng cho RCDS.

MÔ ĐUN B - YÊU CẦU HOẠT ĐỘNG VÀ CHỨC NĂNG

5. HIỂN THỊ THÔNG TIN SRNC

- 5.1. RCDS phải có khả năng hiển thị tất cả thông tin SRNC.
- 5.2. Thông tin SRNC có sẵn để hiển thị trong quá trình lập kế hoạch tuyến đường và giám sát tuyến đường nên được chia thành hai loại:

5.3. - 5.4. Các đoạn áp dụng cho RCDS.

- .1 màn hình tiêu chuẩn RCDS bao gồm RNC và các bản cập nhật của nó, bao gồm tỷ lệ của nó, tỷ lệ mà nó được hiển thị, dữ liệu ngang của nó và các đơn vị độ sâu và chiều cao của nó; và
 - .2 bất kỳ thông tin nào khác như ghi chú của người đi biển.
- 5.5. Cần dễ dàng thêm vào hoặc xóa khỏi RCDS để hiển thị bất kỳ thông tin bổ sung nào cho dữ liệu RNC, chẳng hạn như ghi chú của người đi biển. Không thể xóa bất kỳ thông tin nào khỏi RNC.

5.6. - 5.10. Các đoạn không áp dụng cho RCDS.

5.11. Đoạn áp dụng cho RCDS.

- 5.12. RCDS phải cung cấp một phương tiện để đảm bảo rằng RNC và tất cả các bản cập nhật cho nó đã được tải chính xác vào RNC hệ thống.
- 5.13. RNC và tất cả các bản cập nhật cho nó phải được phân biệt rõ ràng với các thông tin được hiển thị khác, bao gồm cả những thông tin được liệt kê trong phụ lục 3.
- 5.14. Phải luôn có chỉ báo nếu thiết bị ECDIS đang hoạt động ở chế độ RCDS.

6. QUY MÔ

Phần này áp dụng cho RCDS.

7. HIỂN THỊ CÁC THÔNG TIN HÀNG HẢI KHÁC

7.1. - 7.4. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.

8. CHẾ ĐỘ HIỂN THỊ VÀ PHÁT SINH KHU VỰC LÂN CẬN

- 8.1. Luôn luôn có thể hiển thị SRNC theo hướng "hải đồ". Các định hướng khác được cho phép.
- 8.2. - 8.4. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.
- 8.5. Đoạn đề cập đến chế độ hoạt động của RCDS.

9. MÀU SẮC VÀ BIỂU TƯỢNG

- 9.1. Các màu và biểu tượng được IHO khuyến nghị nên được sử dụng để thể hiện thông tin SRNC.
- 9.2. Đoạn áp dụng cho RCDS.
- 9.3. Đoạn áp dụng cho RCDS.

10. YÊU CẦU VỀ HIỂN THỊ

10.1. - 10.2. Các đoạn áp dụng cho RCDS.

10.3. Đoạn không áp dụng cho RCDS.

10.4. Đoạn áp dụng cho RCDS.

10.5. Đoạn không áp dụng cho RCDS.

10.6. RCDS phải có khả năng hiển thị một cách đơn giản và nhanh chóng các ghi chú hải đồ không nằm trên phần hải đồ hiện đang được hiển thị.

11. LẬP KẾ HOẠCH TUYẾN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT VÀ GHI DU LỊCH

11.1. Các đoạn áp dụng cho RCDS.

11.2. Đoạn không áp dụng cho RCDS.

11.3. Quy hoạch tuyến đường

11.3.1. - 11.3.3. Các đoạn áp dụng cho RCDS.

11.3.4. -11.3.7. Các đoạn không áp dụng cho RCDS.

11.3.8. Đoạn áp dụng cho RCDS.

11.4. Giám sát tuyến đường

11.4.1. Đoạn áp dụng cho RCDS.

11.4.2. Có thể hiển thị một khu vực biển không có tàu trên màn hình (ví dụ: để nhìn về phía trước, lập kế hoạch tuyến đường), trong khi giám sát tuyến đường. Nếu điều này được thực hiện trên màn hình được sử dụng để giám sát lộ trình, các chức năng giám sát lộ trình tự động trong 11.4.11 và 11.4.12 phải liên tục. Có thể quay lại màn hình giám sát tuyến đường bao gồm vị trí của tàu ngay lập tức bằng một hành động của người vận hành.

11.4.3. - 11.4.4. Các đoạn không áp dụng cho RCDS.

11.4.5. Đoạn áp dụng cho RCDS.

11.4.6. - 11.4.9. Các đoạn không áp dụng cho RCDS.

11.4.10. - 11.4.12. Các đoạn áp dụng cho RCDS.

11.4.13. RCDS chỉ nên chấp nhận dữ liệu vị trí được tham chiếu đến dữ liệu trắc địa WGS 84 hoặc PE-90. RCDS sẽ đưa ra cảnh báo nếu dữ liệu vị trí không được tham chiếu đến một trong những dữ liệu này. Nếu RNC được hiển thị không thể được tham chiếu đến dữ liệu WGS 84 hoặc PE-90 thì phải cung cấp một chỉ thị liên tục.

11.4.14. - 18.4.18. Các đoạn áp dụng cho RCDS.

11.4.20. RCDS phải cho phép người dùng căn chỉnh thủ công SRNC với dữ liệu vị trí. Điều này có thể cần thiết, ví dụ, để bù cho các lỗi hải đồ cục bộ.

11.4.21. Có thể kích hoạt cảnh báo tự động khi tàu đi qua một điểm hoặc đường, hoặc ở trong ranh giới của một thực thể thủy sinh đi vào trong một khoảng thời gian hoặc khoảng cách xác định.

11.5. Ghi lại hành trình

11.5.1. - 11.5.4. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.

12. TÍNH TOÁN VÀ ĐỘ CHÍNH XÁC

12.1. - 12.3. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.

12.4. RCDS phải có khả năng thực hiện chuyển đổi giữa dữ liệu cục bộ và dữ liệu WGS 84.

13. KIỂM TRA HIỆU SUẤT, BẢO ĐỘNG VÀ CHỈ ĐỊNH SỰ CỐ

13.1. - 13.2. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.

14. SẮP XẾP DỰ PHÒNG

Tất cả các đoạn đều áp dụng cho RCDS.

MÔ ĐUN C - GIAO DIỆN VÀ TÍCH HỢP

15. KẾT NỐI VỚI CÁC THIẾT BỊ KHÁC

15.1. - 15.3. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS.

16. CUNG CẤP ĐIỆN

16.1. - 16.2. Tất cả các đoạn áp dụng cho RCDS

Bảng 1

CẢNH BÁO VÀ CHỈ BÁO TRONG PHƯƠNG THỨC VẬN HÀNH RCDS

Đoạn	Yêu cầu	Thông tin
11.4.5	Cảnh báo	Độ lệch từ tuyến đường
11.4.21	Nguy hiểm	Cách tiếp cận đối tượng địa lý đã nhập của thủy thủ, ví dụ: khu vực, dòng
11.4.11	Nguy hiểm	Lỗi hệ thống vị trí
11.4.12	Nguy hiểm	Tiếp cận điểm tới hạn
11.4.13	Nguy hiểm	dữ liệu trắc địa khác nhau
	hoặc chỉ báo	
13.2	Nguy hiểm	Lỗi chế độ RCDS
	hoặc chỉ báo	
5.13	Chỉ báo	ECDIS hoạt động ở chế độ raster
6.1	Chỉ báo	Thông tin quy mô lớn hơn có sẵn, hoặc overscale
6.1.2	Chỉ báo	RNC quy mô lớn hơn có sẵn cho khu vực của tàu

Lưu ý: Các định nghĩa về cảnh báo và chỉ báo được đưa ra trong phụ lục 5.

PHỤ LỤC 25

DỰ THẢO SỬA ĐỔI SOLAS CHƯƠNG V VÀ PHỤ LỤC (GIẤY CHỨNG NHẬN)

Quy định 2 - Định nghĩa

1. Các đoạn mới sau đây được thêm vào sau đoạn 7 hiện có:
 - "8. Tàu chở hàng rời có nghĩa là tàu chở hàng rời như được định nghĩa trong quy định XII/1.1.¹
 9. Tàu container có nghĩa là tàu chủ yếu để chở container.²
- ^{1.} Tham khảo *Giải thích thuật ngữ 'tàu chở hàng rời' và hướng dẫn áp dụng các quy định trong Công ước SOLAS đối với các tàu thỉnh thoảng chở hàng khô ở dạng rời và không được xác định là tàu chở hàng rời theo quy định XII/1.1 và chương II-1* (nghị quyết MSC.277(85)).
 - ^{2.} Thuật ngữ 'container' nên được coi là có cùng nghĩa như được định nghĩa và áp dụng trong Công ước quốc tế về container an toàn (CSC), 1972, đã được sửa đổi."

Quy định 18 - Phê duyệt, khảo sát và tiêu chuẩn hoạt động của hệ thống và thiết bị hàng hải và máy ghi dữ liệu hành trình

2. Tài liệu tham khảo sau đây được thêm vào phần chú thích tương ứng với đoạn 2:

"Tiêu chuẩn hoạt động cho máy đo độ nghiêng điện tử (độ phân giải MSC.363(92))"

Quy định 19 - Yêu cầu vận chuyển đối với hệ thống và thiết bị định vị trên tàu

3. Đoạn 2.12 mới sau đây được thêm vào sau đoạn 2.11 hiện có:

"2.12. Tàu container và tàu chở hàng rời có tổng dung tích từ 3.000 tấn trở lên được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2026 phải được trang bị máy đo độ nghiêng điện tử hoặc các phương tiện khác để xác định, hiển thị và ghi lại chuyển động lặn của tàu."

PHỤ LỤC
GIẤY CHỨNG NHẬN
MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN TRANG THIẾT BỊ AN TOÀN CHO TÀU
CHỖ HÀNG

GIẤY CHỨNG NHẬN THIẾT BỊ AN TOÀN CHO TÀU CHỖ HÀNG

Chi tiết về tàu

1. Mục mới sau đây được thêm vào sau "Tàu chở khí ga tự nhiên": "Tàu container"

HỒ SƠ THIẾT BỊ AN TOÀN CHO TÀU CHỖ HÀNG (MẪU E)

3. *Chi tiết hệ thống và thiết bị định vị*

2. Mục mới sau đây được thêm vào sau mục 15 hiện có (Hệ thống cảnh báo đồng hồ điều hướng trên cầu (BNWAS)):

"16. Máy đo độ nghiêng điện tử"

HỒ SƠ THIẾT BỊ AN TOÀN CHO TÀU CHỖ HÀNG (MẪU C)

5. *Chi tiết về hệ thống và thiết bị định vị*

3. Mục mới sau đây được thêm vào sau mục 15 hiện có (Hệ thống cảnh báo đồng hồ điều hướng trên cầu (BNWAS)):

"16 Máy đo độ nghiêng điện tử"

PHỤ LỤC 26
DỰ THẢO SỬA ĐỔI NGHỊ ĐỊNH THƯ SOLAS 1978
PHỤ LỤC
SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG CHO PHỤ LỤC
CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN
BIỂN, 1974
PHỤ LỤC
MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN THIẾT BỊ AN TOÀN CHO TÀU CHỞ
HÀNG

Chi tiết của tàu

Mục mới sau đây được thêm vào sau "Tàu chở khí ga tự nhiên": "Tàu container"

PHỤ LỤC 27
DỰ THẢO SỬA ĐỔI NGHỊ ĐỊNH THƯ SOLAS 1988
PHỤ LỤC
SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG CHO PHỤ LỤC
CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN
BIỂN, 1974
PHỤ LỤC
MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN THIẾT BỊ AN TOÀN CHO TÀU CHỞ
HÀNG

Chi tiết của tàu

Mục mới sau đây được thêm vào sau Tàu chở khí ga tự nhiên: "Tàu container"

MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN TOÀN CHO TÀU CHỞ HÀNG

Chi tiết của tàu

Mục mới sau đây được thêm vào sau Tàu chở khí ga tự nhiên: "Tàu container"

PHỤ LỤC 28
BÁO CÁO HIỆN TRẠNG HAI NĂM MỘT LẦN 2022-2023

TIỂU BAN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (NCSR)									
Tham chiếu tới SD, nếu áp dụng	Số kết quả	Mô tả	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan gốc	Cơ quan liên kết	Cơ quan phối hợp	Tình hình kết quả của Năm 1	Tình hình kết quả của Năm 2	Tham khảo
1. Cải thiện việc thực hiện	1.3	Sửa đổi tiêu chí cung cấp dịch vụ liên lạc vệ tinh di động trong Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS) (nghị quyết A.1001(25))	2023	MSC	NCSR		Đang trong quá trình		MSC 101/24, đoạn 21.33; NCSR 24/9, phần 11.
1. Cải thiện việc thực hiện	1.11	Các biện pháp hài hòa các hoạt động và thủ tục kiểm soát của Cơ quan quản lý cảng (PSC) trên toàn thế giới	Tiếp tục	MSC / MEPC	HTW / PPR / NCSR /	III	Không có yêu cầu công việc		MSC 101/24, đoạn 21.48; MEPC 75/18, đoạn 11.10 và 11.11; MSC 104, đoạn 13.7.1
1. Cải thiện việc thực hiện	1.20	Sửa đổi Hướng dẫn về nơi trú ẩn cho các tàu cần hỗ trợ (nghị quyết A.949(23))	2022	MSC	NCSR		Đã hoàn thành		MSC 100/20, đoạn 17.1; MSC 104/18, đoạn 15.19 NCSR 23/7, đoạn 13;
1. Cải thiện việc thực hiện	1.34	Phát triển các dịch vụ SAR hàng hải toàn cầu, bao gồm hài hòa hóa các thủ tục hàng hải và hàng không	Tiếp tục	MSC	NCSR		Tiếp tục		NCSR 14/8/1, mục 8; NCSR 24/9, mục 8 và phụ lục 10
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến trong khung pháp lý	2.1	Phản hồi về các vấn đề liên quan đến Nhóm nghiên cứu ITU-R và Hội nghị thông tin vô tuyến thế giới của ITU	Tiếp tục	MSC	NCSR		Đang diễn ra		NCSR 24/9, phần 12 và các phụ lục từ 18 đến 20.
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến trong khung pháp lý	2.9	Phát triển các sửa đổi đối với các tiêu chuẩn hoạt động của VDR và các yêu cầu vận chuyển	2023	MSC	III	NCSR	Đang trong quá trình		MSC 101/24, đoạn 21.39 đến 21.44; NCSR 24/9, phần 17

TIÊU BẢN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (NCSR)									
Tham chiếu tới SD, nếu áp dụng	Số kết quả	Mô tả	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan gốc	Cơ quan liên kết	Cơ quan phối hợp	Tình hình kết quả của Năm 1	Tình hình kết quả của Năm 2	Tham khảo
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến trong khung pháp lý	2.10	Phát triển các sửa đổi và bổ sung cho các văn kiện hiện có liên quan đến sửa đổi Công ước SOLAS 1974 để hiện đại hóa GMDSS	2022	MSC	HTW / SSE	NCSR	Đã hoàn thành		MSC 104/18, đoạn 15.19; NCSR 24/9, đoạn 9 và các phụ lục từ 11 đến 14; COMSAR/Circ.32/Rev.1; COMSAR/Circ.33/Rev.1
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến trong khung pháp lý	2.11	Xem xét các mô tả về Dịch vụ Hàng hải trong bối cảnh hàng hải điện tử	[2023]	MSC	FAL / NCSR		Đang trong quá trình		FAL 43/20, đoạn 7.21; MSC 101/24, đoạn 11.10 và 11.11; nghị quyết MSC.467(101); MSC.1/Circ.1610; MSC 104/18, đoạn 15.19; NCSR 24/9, phần 7
Lưu ý: Lưu ý rằng công việc tiếp theo vẫn còn cần thiết, NCSR 9 đã đề nghị MSC 106 gia hạn năm hoàn thành mục tiêu của kết quả này đến năm 2023.									
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến trong khung pháp lý	2.12	Phát triển các tiêu chuẩn hoạt động chung cho thiết bị thu hệ thống định vị vệ tinh trên tàu	[2023]	MSC	NCSR		Đang trong quá trình		MSC 104/18, đoạn 15.19; NCSR 24/9, phần 5
Lưu ý: Lưu ý rằng công việc tiếp theo vẫn còn cần thiết, NCSR 9 đã đề nghị MSC 106 gia hạn năm hoàn thành mục tiêu của kết quả này đến năm 2023.									
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến trong khung pháp lý	2.14	Phát triển các sửa đổi SOLAS để vận chuyển bắt buộc thiết bị đo độ nghiêng điện tử trên tàu container và tàu chở hàng rời	2022	MSC	NCSR		Đã hoàn thành		MSC 101/24, đoạn 21.20 và 21.21; MSC 104/18, đoạn 15.19; MSC 105/20, đoạn 13.7 và 13.8; NCSR 24/9, mục 18 và các phụ lục từ 25 đến 27.
4. Tham gia quản trị đại dương	4.1	Xác định và bảo vệ các Khu vực Đặc biệt, Khu vực Kiểm soát Phát thải và PSSA và các biện pháp bảo vệ liên quan	Tiếp tục	MEPC	NCSR		Không có yêu cầu công việc		
4. Tham gia quản trị đại dương	4.4	Phát triển các biện pháp liên quan đến việc phát hiện và báo cáo bắt buộc các container bị mất trên biển có thể tăng cường định vị, theo dõi và phục hồi	2023	MSC	NCSR	CCC	Không có yêu cầu công việc		MSC 103/21, đoạn 18.34

TIÊU BAN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (NCSR)									
Tham chiếu tới SD, nếu áp dụng	Số kết quả	Mô tả	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan gốc	Cơ quan liên kết	Cơ quan phối hợp	Tình hình kết quả của Năm 1	Tình hình kết quả của Năm 2	Tham khảo
		các container đỏ							
6. Giải quyết yếu tố con người	6.1	Vai trò của yếu tố con người	Tiếp tục	MSC / MEPC	III / PPR / CCC / SDC / SSE / NCSR	HTW	Đang diễn ra		MSC 89/25, đoạn 10.10, 10.16 và 22.39 và phụ lục 21;
6. Giải quyết yếu tố con người	6.2	Các khóa đào tạo người mẫu đã được kiểm chứng	Tiếp tục	MSC / MEPC	III / PPR / CCC / SDC / SSE / NCSR		Đang diễn ra		MSC 100/20, đoạn 10.3 đến 10.6 và 17.28; MSC 105/20, mục 16; NCSR 23/7, mục 19; NCSR 24/9, phần 20
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.1	Diễn giải thống nhất các điều khoản của các công ước liên quan đến an toàn, an ninh, môi trường, thuận lợi, trách nhiệm pháp lý và bồi thường của IMO	Tiếp tục	MSC/MEPC /FAL/LEG	III / PPR / CCC / SDC / SSE / NCSR	HTW	Đang diễn ra		MSC 76/23, đoạn 20.3; MSC 78/26, đoạn 22.12; NCSR 23/7, mục 18; NCSR 24/9, phần 19
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.2	Sự phát triển trong các dịch vụ GMDSS, bao gồm các hướng dẫn về thông tin an toàn hàng hải (MSI)	Tiếp tục	MSC	NCSR		Đang diễn ra		MSC 104/18, đoạn 15.19; MSC 105/20, phần 12; NCSR 24/9, phần 10 và các phụ lục từ 15 đến 17.
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.14	Sửa đổi Hướng dẫn thực hành tốt của ECDIS (MSC.1/Circ.1503/Rev.1) và sửa đổi các tiêu chuẩn hoạt động của ECDIS (nghị quyết MSC.232(82))	2023	MSC	III	NCSR	Đã hoàn thành		MSC 104/18, đoạn 15.19 MSC 105/20, đoạn 12; NCSR 24/9, phần 10 và các phụ lục từ 15 đến 17.
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.20	Sửa đổi Hướng dẫn IAMSAR	Tiếp tục	MSC	NCSR		Đang diễn ra		NCSR 24/9, phần 14
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.22	Các biện pháp định tuyến và hệ thống báo cáo tàu bắt buộc	Tiếp tục	MSC	NCSR		Đang diễn ra		NCSR 24/9, phần 3 và phụ lục 1 và 2
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.23	Cập nhật cho hệ thống LRIT	Tiếp tục	MSC	NCSR		Đang diễn ra		NCSR 24/9, phần 4 và các phụ lục từ 3 đến 6

TIÊU BẢN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (NCSR)									
Tham chiếu tới SD, nếu áp dụng	Số kết quả	Mô tả	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan gốc	Cơ quan liên kết	Cơ quan phối hợp	Tình hình kết quả của Năm 1	Tình hình kết quả của Năm 2	Tham khảo
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.35	Các biện pháp an toàn cho các tàu không thuộc SOLAS hoạt động ở vùng biển cực	2023	MSC	NCSR	SDC	Đã hoàn thành		MSC 98/23, đoạn 10.29, 20.31.1 và 20.31.2, và phụ lục 38; MSC 99/22, đoạn 7.16 và 20.13.1; MSC 101/24, đoạn 7.6 và 7.9; MSC 102/24, đoạn 17.5 đến 17.8; MSC 103/21, đoạn 15.1 đến 15.4; MSC 105/20, đoạn 18.54; NCSR 23/7, phần 10; NCSR 14/8/1, phần 5; NCSR 24/9, phần 6 và các phụ lục từ 7 đến 9
7. Đảm bảo hiệu quả quản lý	7.37	Công việc tiếp theo liên quan đến Bộ luật quốc tế mới cho tàu hoạt động ở vùng nước cực	2022	MSC	SSE / NCSR	SDC	Không có yêu cầu công việc		MSC 93/22, đoạn 10.44, 10.50 và 20.12; MSC 96/25, đoạn 3,77; MSC 97/22, đoạn 8.32 và 19.25; MSC 101/24, đoạn 7.9 và 11.18, và phụ lục 31; MSC.1/Circ.1612; MSC 102/24, đoạn 19.3; SSE 20/8, phần 4
OW. công việc khác	OW 12	Hướng dẫn huấn luyện và vận hành thiết bị bộ đàm cá nhân cấp cứu trong nhiều tình huống thương vong	2022	MSC	NCSR		Đã hoàn thành		MSC 100/20, đoạn 17,5; NCSR 24/9, mục 15 và phụ lục 22.

CÁC KẾT QUẢ ĐẦU RA TRONG CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ HAI NĂM MỘT LẦN CỦA ỦY BAN THUỘC PHẠM VI QUẢN LÝ CỦA TIỂU BAN

TIỂU BAN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (NCSR)								
Số	Biennium (khi đầu ra được đưa vào chương trình nghị sự hai năm một lần)	Tham khảo Định hướng chiến lược, nếu có	Mô tả	Cơ quan gốc	Cơ quan liên kết	Cơ quan phối hợp	Mốc thời gian (Phiên)	Tham khảo
180	2020-2021	2	Phát triển các sửa đổi cho chương IV và V của SOLAS và các tiêu chuẩn và hướng dẫn thực hiện để giới thiệu hệ thống trao đổi dữ liệu VHF (VDES)	MSC	NCSR		2	MSC 103/21, đoạn 18.12
<i>Lưu ý: Kết quả số 180 được đề xuất đưa vào Chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban 2022-2023 và trong Chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 10</i>								
181	2020-2021	2	Phát triển các tiêu chuẩn hoạt động cho hệ thống dữ liệu hàng hải kỹ thuật số (NAVDAT)	MSC	NCSR		2	MSC 103/21, đoạn 18.18
<i>Lưu ý: Kết quả số 181 được đề xuất đưa vào Chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban cho 2022-2023 và trong Chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 10</i>								
190	2022-2023	2	Sửa đổi các chương II-1 (phần C) và V của SOLAS, và các văn kiện liên quan về các yêu cầu lái và đẩy, để giải quyết cả hệ thống đẩy và lái truyền thống và phi truyền thống	MSC	SDC/NCSR	SSE	2	MSC 105/20, đoạn 18.23 và 18.24.MSC đã hướng dẫn SSE làm rõ phạm vi của quy định mới sản lượng, đặc biệt là liệu có bao gồm các chân vịt của hệ thống đẩy truyền thống hay không và tư vấn cho Ủy ban một cách phù hợp.

TIỂU BAN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI, THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ TÌM KIẾM CỨU NẠN (NCSR)								
Số	Biennium (khi đầu ra được đưa vào chương trình nghị sự hai năm một lần)	Tham khảo Định hướng chiến lược, nếu có	Mô tả	Cơ quan gốc	Cơ quan liên kết	Cơ quan phối hợp	Mốc thời gian (Phiên)	Tham khảo
188	2022-2023	7	Xây dựng hướng dẫn sử dụng ấn phẩm hàng hải điện tử (ENP)	MSC			2	MSC 105/20, đoạn 18.11
189	2022-2023	7	Sửa đổi Tiêu chuẩn hoạt động ECDIS sửa đổi (nghị quyết MSC.232(82)) để tạo điều kiện thuận lợi cho việc trao đổi kỹ thuật số được chuẩn hóa các kế hoạch tuyến đường của tàu	MSC			1	MSC 105/20, đoạn 18.20 và 18.21 (NCSR xem xét phạm vi đầu ra và báo cáo lại cho Ủy ban; tuy nhiên, không thảo luận về nội dung của đầu ra cho đến khi phạm vi đã được Ủy ban đồng ý.)
<i>Lưu ý: Kết quả số 189 được đề xuất đưa vào Chương trình nghị sự hai năm một lần của Tiểu ban cho năm 2022-2023 và trong Chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 10, tùy thuộc vào thỏa thuận của Ủy ban về phạm vi và đổi tên đầu ra được đề xuất bởi NCSR 9.</i>								
42	2012-2013	OW	Rà soát Bộ luật 2009 về Cảnh báo và Chỉ báo	MSC	SSE		2	MSC 89/25, đoạn 22,25

PHỤ LỤC 29

ĐỀ XUẤT CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ TẠM THỜI CHO NCSR 10

Khai mạc phiên

1. Thông qua Chương trình nghị sự
2. Quyết định của các cơ quan khác của IMO
3. Các biện pháp định tuyến và hệ thống báo cáo tàu bắt buộc
4. Cập nhật hệ thống LRIT
5. Phát triển các tiêu chuẩn hoạt động chung cho thiết bị thu của hệ thống định vị vệ tinh trên tàu
- ~~[6. Các biện pháp an toàn cho các tàu không thuộc SOLAS hoạt động ở vùng nước cực]~~
- [... Phát triển các sửa đổi đối với chương IV và V của Công ước SOLAS và việc thực hiện tiêu chuẩn và hướng dẫn đưa vào sử dụng hệ thống trao đổi dữ liệu VHF (VDES)]
7. Xem xét các mô tả về Dịch vụ Hàng hải trong bối cảnh hàng hải điện tử
- ~~[8. Sửa đổi *Hướng dẫn về nơi trú ẩn cho các tàu cần hỗ trợ* (nghị quyết A.949(23))]~~
- [... Phát triển các tiêu chuẩn hoạt động cho hệ thống dữ liệu hàng hải kỹ thuật số (NAVDAT)]
- ~~[9. Phát triển các bản sửa đổi và sửa đổi đối với các văn bản hiện có liên quan đến sửa đổi Công ước SOLAS 1974 về hiện đại hóa GMDSS]~~
- [... Các sửa đổi đối với Tiêu chuẩn hoạt động của ECDIS (nghị quyết MSC.[...](106)) để tạo điều kiện thuận lợi cho việc trao đổi kỹ thuật số chuẩn hóa các kế hoạch tuyến đường của tàu]
10. Sự phát triển trong các dịch vụ GMDSS, bao gồm các hướng dẫn về thông tin an toàn hàng hải (MSI)
11. Sửa đổi *Tiêu chí cung cấp dịch vụ liên lạc vệ tinh di động trong Hệ thống An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS)* (nghị quyết A.1001(25))
12. Phản hồi về các vấn đề liên quan đến Nhóm nghiên cứu ITU-R và Hội nghị thông tin vô tuyến thế giới của ITU

13. Phát triển các dịch vụ SAR hàng hải toàn cầu, bao gồm hài hòa hóa các thủ tục hàng hải và hàng không
14. Sửa đổi Sổ tay hướng dẫn IAMSAR
- ~~[15. Hướng dẫn huấn luyện và vận hành các thiết bị vô tuyến cá nhân khẩn cấp trong nhiều tình huống thương vong]~~
- ~~[16. Sửa đổi *Hướng dẫn thực hành tốt của ECDIS (MSC.1/Circ.1503/Rev.1)* và sửa đổi các tiêu chuẩn hoạt động của ECDIS (nghị quyết MSC.232(82))]~~
17. Phát triển các sửa đổi đối với các tiêu chuẩn hoạt động của VDR và các yêu cầu vận chuyển
- ~~[18. Phát triển SOLAS sửa đổi đối với vận chuyển bắt buộc máy đo độ nghiêng điện tử trên tàu container và tàu chở hàng rời]~~
19. Diễn giải thống nhất các điều khoản của các công ước liên quan đến an toàn, an ninh, môi trường, thuận lợi, trách nhiệm pháp lý và bồi thường của IMO
20. Khóa đào tạo bản mẫu đã được kiểm chứng
21. Báo cáo tình trạng hai năm một lần và Chương trình nghị sự tạm thời cho NCSR 11
22. Bầu cử Chủ tịch và Phó Chủ tịch cho năm 2024
23. Kinh doanh khác
24. Báo cáo Ủy ban An toàn Hàng hải

PHỤ LỤC 30

PHÁT BIỂU CỦA PHÁI ĐOÀN VÀ QUAN SÁT VIÊN¹

CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ MỤC 2

Phát biểu của phái đoàn đến từ Ukraine

"Thưa ngài chủ tịch,

Kể từ khi bắt đầu cuộc xâm lược của Nga chống lại Ukraine vào năm 2014, và đặc biệt là ngay từ khi bắt đầu cuộc xâm lược quân sự toàn diện của Nga vào Ukraine vào ngày 24 tháng 2 năm 2022, phái đoàn này đã nhiều lần nêu lên mối quan ngại của mình về một hành động cố ý và được lên kế hoạch của Nga nhằm phá hoại các quy tắc được chấp nhận chung của luật biển quốc tế.

Hàng trăm sự thật đã được Ukraine trình bày trong những năm này, ngoài những điều khác trong khuôn khổ của Tiểu ban NCSR, đã chứng minh rõ ràng bản chất của các hoạt động bất hợp pháp của Nga - nhằm phá vỡ trật tự hàng hải thế giới và phá hoại an ninh và an toàn hàng hải toàn cầu và khu vực.

Có thể kể tên một số - cướp và bắn phá tàu, ăn cắp tài sản cá nhân, can thiệp vào hoạt động của các hệ thống định vị toàn cầu, lạm dụng các kênh NAVTEX, bao gồm cả việc truyền tải các thông điệp tuyên truyền chính trị, bắt giữ và giam giữ các thủy thủ đoàn của SAR trong điều kiện không thể chịu đựng nổi tàu - những bằng chứng nào khác cần thiết cho cộng đồng văn minh để xác định hành vi phạm tội của liên bang Nga? Bằng chứng trực tiếp nhất hiện nay là đất nước này là nhà tài trợ cho khủng bố, ủng hộ cướp biển hiện đại, những kẻ lừa đảo và cướp có vũ trang. Chưa kể bằng chứng rõ ràng về việc Nga vi phạm các quy tắc và nguyên tắc cơ bản được thông qua dưới sự bảo trợ của Tổ chức của chúng tôi.

Thưa ngài chủ tịch,

Vì lợi ích của thời gian, chúng tôi sẽ không lặp lại những gì đã nói trong các cuộc họp trước và sẽ giới hạn bản thân trong hai bình luận bổ sung về những ví dụ đáng xấu hổ tương đối gần đây về tội ác của Nga.

Vào ngày 12 tháng 5 năm 2022, quân đội chiếm đóng của Nga đã xâm chiếm lãnh thổ của cơ sở Ngọn hải đăng Berdyansk Nyzhnii và buộc phải tắt thiết bị của Trạm ven biển Berdyansk NAVTEX của Ukraine. Vào thời điểm đó, hung thủ người Nga đã cố gắng thực hiện các thao tác bất hợp pháp với thiết bị bị tịch thu của Trạm NAVTEX nói trên, vi phạm tất cả các quy định của các văn bản

¹ Các tuyên bố đã được đưa vào phụ lục này do các phái đoàn cung cấp, được sắp xếp theo mục Chương trình nghị sự và bằng ngôn ngữ đệ trình (bao gồm cả bản dịch sang bất kỳ ngôn ngữ nào khác nếu bản dịch đó được cung cấp).

hướng dẫn quốc tế liên quan đến việc ban hành MSI. Điều này đặt ra một mối đe dọa nghiêm trọng đối với an toàn hàng hải ở Biển Azov.

Vào ngày 23 tháng 5 năm 2022, quân đội Nga đã xông vào và chiếm đóng Trung tâm phụ tìm kiếm và cứu nạn Berdyansk bất hợp pháp. Chỉ nhờ một cơ hội may mắn, không có ai trong số các nhân viên Ukraine bị thương. Do đó, Ukraine đã tạm thời đình chỉ hoạt động của trung tâm phụ cho đến khi Cơ quan quản lý Ukraine khôi phục quyền kiểm soát.

Việc bắt giữ hình sự trung tâm phụ tìm kiếm và cứu hộ ở Berdyansk, cũng như vụ cướp các trung tâm phụ SAR của Ukraine ở Crimea những năm trước đó, khẳng định rõ ràng rằng Nga sẽ không xem xét bất kỳ nguyên tắc và chuẩn mực được công nhận chung nào của luật hàng hải trong một tương lai, như họ đã làm trước đây.

Và chúng tôi muốn đảm bảo với mọi người rằng Nga sẽ tiếp tục làm một cách có hệ thống - họ sẽ nói dối thẳng thắn, họ sẽ thao túng sự thật bằng sự hoài nghi, và cuối cùng, họ sẽ chế nhạo tất cả các quốc gia tại trụ sở của chúng tôi, bao gồm cả các đại diện nổi tiếng của Ban thư ký IMO.

Thưa ngài chủ tịch,

Chính những sự kiện trên đã khiến chúng tôi tin rằng cần phải liên tục soạn thảo một tập hợp các đề xuất được nêu trong tài liệu NCSR 9/2/2, mà chúng tôi dự định sử dụng làm cơ sở cho một tài liệu nội dung được trình bày để xem xét. MSC 106. Chúng tôi sẵn sàng tham gia vào các cuộc tham vấn mang tính xây dựng với các phái đoàn quan tâm để chuẩn bị một tài liệu làm việc đáng tin cậy trong những tháng tới.

Đó là vấn đề đạt được mục tiêu chung và chia sẻ trách nhiệm nếu chúng ta thực sự quan tâm đến việc bảo tồn tính mạng trên biển, đảm bảo an toàn cho những người đi biển và thực lòng mong muốn có một hệ thống SAR đáng tin cậy bao trùm khắp nơi.

Chúng tôi tin rằng đã đến lúc phải thực hiện các bước tiếp theo để tăng cường nỗ lực chung của chúng ta trong bối cảnh này.

Chúng tôi vui lòng yêu cầu ngài, Ngài Chủ tịch, thêm tuyên bố này vào Báo cáo cuối cùng.

Cảm ơn ngài."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Pháp

“Bản dịch sang tiếng Anh do Pháp cung cấp

"Thưa ngài Chủ tịch,

Lời đầu tiên, thay mặt cho các Quốc gia Thành viên của Liên minh Châu Âu, tất cả đều là thành viên của IMO, Pháp mong muốn bày tỏ tình đoàn kết hoàn toàn với Ukraine và người dân Ukraine, những người có cuộc sống bị ảnh hưởng bởi cuộc chiến tranh xâm lược của Nga đối với Ukraine, mà chúng tôi lên án bằng những từ ngữ mạnh mẽ nhất có thể. Liên minh châu Âu sát cánh cùng Ukraine và người dân nước này. Cuộc chiến tranh xâm lược vô cớ, vô lý và bất hợp pháp của Nga đối với Ukraine là sự vi phạm trắng trợn luật pháp quốc tế và Hiến chương Liên hợp quốc. Nó làm suy yếu an ninh và sự ổn định của châu Âu và toàn cầu, đồng thời gây ra thiệt hại lớn về người và thương tích cho thường dân.

Chúng tôi yêu cầu Liên bang Nga chấm dứt ngay các hành động quân sự, rút vô điều kiện tất cả các lực lượng và thiết bị quân sự khỏi toàn bộ lãnh thổ Ukraine, hoàn toàn tôn trọng sự toàn vẹn lãnh thổ, chủ quyền và độc lập của Ukraine trong các đường biên giới được quốc tế công nhận. Chúng tôi cũng yêu cầu Liên bang Nga tuân thủ nghị quyết 68/262 của Đại hội đồng Liên hợp quốc về "sự toàn vẹn lãnh thổ của Ukraine" và các nghị quyết của Đại hội đồng Liên hợp quốc được thông qua lần lượt vào ngày 2 tháng 3 và 24 tháng 3 về "cuộc xâm lược Ukraine" (A/RES/ES-11/1) và về "hậu quả nhân đạo của cuộc xâm lược Ukraine" (A/RES/ES-11/2). Trước tình hình ngày càng đáng lo ngại, các quốc gia thành viên EU đã thông qua và thực thi một loạt biện pháp trừng phạt chống lại Nga, trong đó đặc biệt quyết định cấm tầu Nga cập cảng của họ.

Chủ tịch, tại IMO, phiên họp bất thường lần thứ 35 của Hội đồng đã thông qua vào tháng 3 bằng sự đồng thuận, một tuyên bố lên án mạnh mẽ hành vi vi phạm của Liên bang Nga đối với toàn vẹn lãnh thổ và chủ quyền của Ukraine, bao gồm cả lãnh hải của nước này, gây nguy hiểm nghiêm trọng đến tính mạng và con người, nguy cơ nghiêm trọng đối với an toàn hàng hải và môi trường biển. Tuyên bố nhấn mạnh những hậu quả nghiêm trọng của tình huống này đối với sự an toàn và phúc lợi của những người đi biển và sự an toàn của vận chuyển quốc tế, cũng như sự cần thiết phải bảo tồn chuỗi cung ứng duy trì các quốc gia khác và người dân Ukraine. Do đó, các ủy ban của IMO đã được đề nghị để xem xét ý nghĩa của cuộc xâm lược này đối với việc thực hiện các văn kiện của Tổ chức và thực hiện các biện pháp thích hợp.

Đây là lý do tại sao Pháp ủng hộ, nói chung, các đề xuất của Ukraine trong tài liệu NCSR 9/2/2 liên quan đến các vấn đề phát sinh từ cuộc xâm lược Ukraine của Nga. Tuy nhiên, vì lý do thủ tục, chúng tôi đề nghị hoãn thảo luận tại MSC 106.

Cảm ơn ngài chủ tịch."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Hoa Kỳ

"Phiên họp bất thường lần thứ 35 của Hội đồng IMO đã lên án mạnh mẽ cuộc xâm lược Ukraine của Liên bang Nga. Và sau đó, các ủy ban của IMO bao gồm LEG, MSC và MEPC đã xem xét tác động của việc Nga tiếp tục xâm lược Ukraine và thực hiện các biện pháp thích hợp trong phạm vi quyền hạn của mình.

Hoa Kỳ phản đối cuộc chiến này và các cuộc tấn công của Liên bang Nga nhằm vào các tàu thương mại và cảng đe dọa đến sự an toàn và phúc lợi của những người đi biển, các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn và thông tin liên lạc hàng hải, môi trường biển và an ninh lương thực toàn cầu. Chúng ta phải nhớ rằng lý do duy nhất khiến chúng ta tiếp tục có những cuộc thảo luận này tại IMO là việc Nga từ chối tuân thủ các yêu cầu của Đại hội đồng Liên hợp quốc và những lời kêu gọi lập đi lập lại từ các quốc gia thành viên và gần như toàn bộ cộng đồng quốc tế về việc chấm dứt cuộc chiến do Putin lựa chọn, chống Ukraine và ngay lập tức rút quân khỏi toàn bộ lãnh thổ Ukraine. Một mình Nga phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về những hậu quả ngày càng nghiêm trọng của cuộc chiến của mình: số dân thường thiệt mạng ngày càng tăng, cơ sở hạ tầng dân sự của Ukraine bị phá hủy bao gồm cả các cảng, tác động đối với cộng đồng hàng hải và tình trạng mất an ninh lương thực toàn cầu ngày càng trầm trọng do việc Nga phong tỏa các cảng của Ukraine. Hoa Kỳ lên án mạnh mẽ cuộc xâm lược tàn khốc của Nga và một lần nữa kêu gọi Nga ngay lập tức rút lực lượng khỏi Ukraine, bao gồm cả lãnh hải của nước này. Bất chấp những tuyên bố không thành thật của Nga về việc thiết lập cái gọi là hành lang nhân đạo cho các tàu biển, chúng tôi lưu ý rằng hàng trăm tàu viên và tàu vẫn bị mắc kẹt tại các cảng của Ukraine, không thể rời khỏi khu vực. Lý do duy nhất thậm chí cần phải thiết lập một hành lang như vậy là cuộc xâm lược của Nga và mối đe dọa liên tục đối với các cảng do Ukraine nắm giữ do quân đội Nga gây ra. Hơn nữa, sự hiện diện của Nga tại các cảng của Ukraine như Mariupol là bất hợp pháp và chúng tôi lên án bất kỳ nỗ lực nào của Nga nhằm chiếm giữ hoặc vận chuyển ngũ cốc hoặc sản phẩm nông nghiệp của Ukraine.

Việc Nga tuyên bố rằng các biện pháp trừng phạt quốc tế là nguyên nhân của tình trạng mất an ninh lương thực toàn cầu chỉ đơn giản là thông tin sai lệch ngớ ngẩn của Điện Kremlin. Các biện pháp trừng phạt này nhắm vào các quan chức Nga, giới tinh hoa tham nhũng của Nga và các thực thể Nga đang tạo điều kiện thuận lợi cho bộ máy chiến tranh của Điện Kremlin. Các biện pháp trừng phạt có những miễn trừ rõ ràng để cho phép dòng hàng hóa nhân đạo bao gồm ngũ cốc và các mặt hàng nông nghiệp khác. Điều duy nhất khiến ngũ cốc của Ukraine

không đến được với những người có nhu cầu trên khắp thế giới là việc Nga từ chối chú ý đến lời kêu gọi của thế giới về việc chấm dứt cuộc chiến tranh phi nghĩa và rút quân khỏi lãnh thổ Ukraine.

Hoa Kỳ cảm ơn phái đoàn ưu tú của Ukraine về tài liệu NCSR 9/2/2, và chúng tôi ghi nhận những lo ngại mà phái đoàn nêu ra liên quan đến cuộc chiến phi lý của Nga ở Ukraine.

Hoa Kỳ tin rằng bài báo này đặt ra những vấn đề quan trọng. Tuy nhiên, chúng tôi lưu ý rằng với tư cách là một Tiểu ban của MSC, NCSR nên xem xét vấn đề này dựa trên hướng dẫn từ MSC. Chúng tôi tin rằng cách thích hợp là đề nghị các đề xuất chi tiết tới MSC để Ủy ban có thể đưa ra hướng dẫn.

Cảm ơn chủ tịch."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Tây Ban Nha

Phát biểu của phái đoàn đến từ Úc

"Cảm ơn ngài Chủ tịch

Australia cùng các nước khác lên án hành động xâm lược đơn phương, bất hợp pháp và vô đạo đức của Liên bang Nga đối với người dân Ukraine. Cuộc xâm lược là một sự vi phạm trắng trợn luật pháp quốc tế, bao gồm cả Hiến chương Liên hợp quốc.

Úc vẫn là người kiên định ủng hộ chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Ukraine.

Úc đồng ý rằng đệ trình từ Ukraine, NCSR 9/2/2 đưa ra các vấn đề cần được xem xét thêm và do đó hỗ trợ các vấn đề này đang được xem xét thêm bởi MSC 106.

Australia yêu cầu đưa sự can thiệp của chúng tôi vào báo cáo của Tiểu ban.

Cảm ơn ngài."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Vương Quốc Anh

"Cảm ơn ngài Chủ tịch.

Vương quốc Anh và các đối tác quốc tế của chúng tôi thống nhất lên án cuộc tấn công vô cớ, được tính toán trước và man rợ của chính phủ Nga nhằm vào một quốc gia dân chủ có chủ quyền. Cuộc tấn công của Nga vào Ukraine là một sự vi phạm gây sốc đối với luật pháp quốc tế, Hiến chương Liên hợp quốc và trật tự quốc tế dựa trên luật lệ.

Rõ ràng là chính phủ Nga chưa bao giờ nghiêm túc trong việc tham gia ngoại giao - và thay vào đó chỉ tập trung vào sự lừa dối và thúc đẩy tham vọng lãnh thổ của họ. Với tư cách là Thành viên Thường trực của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc, Nga có trách nhiệm đặc biệt trong việc duy trì hòa bình và an ninh quốc tế. Thay vào đó, nó đang vi phạm biên giới của một quốc gia khác và hành động của nó đang gây ra đau khổ trên diện rộng. Là một quốc gia tự do và dân chủ, Ukraine có quyền quyết định tương lai của chính mình.

Để đảm bảo an ninh và quốc phòng cho tất cả các Đồng minh của chúng tôi, Vương quốc Anh sẽ tiếp tục hợp tác với họ để đảm bảo rằng Nga không thể làm suy yếu thêm sự ổn định toàn cầu.

Chúng tôi sẽ tiếp tục hỗ trợ chính phủ Ukraine trước cuộc tấn công vào chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của họ. Chúng tôi giữ người dân Ukraine trong trái tim và tâm trí của chúng tôi vào thời điểm khủng khiếp này trong lịch sử quốc gia của họ.

Vương quốc Anh và cộng đồng quốc tế đứng lên chống lại sự xâm lược trần trụi này và vì tự do, dân chủ và chủ quyền của các quốc gia trên thế giới.

Cảm ơn chủ tịch."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Georgia

"Cảm ơn chủ tịch,

Cuộc xâm lược quân sự vô cớ và phi lý của Liên bang Nga đối với Ukraine đặt ra mối đe dọa chưa từng có đối với an ninh hàng hải, an toàn của người đi biển và hàng hải. Chúng tôi đoàn kết hoàn toàn với Ukraine.

Nhiệm vụ tìm kiếm và cứu nạn (SAR) là một nguyên tắc chung của luật biển quốc tế và luật nhân đạo quốc tế (IHL) và do cuộc xâm lược quân sự của Nga đang diễn ra ở Ukraine, việc tiến hành các Hoạt động Tìm kiếm và Cứu nạn trong các vùng biển của Ukraine bị nghiêm trọng, cản trở.

Phái đoàn Gruzia cảm ơn phái đoàn Ukraine đã xuất bản tài liệu NCSR 9/2/2 và ủng hộ các đề xuất đưa ra trong tài liệu này. Đối với các vấn đề về thủ tục, chúng tôi đề nghị hoãn cuộc thảo luận này cho phiên họp tiếp theo của Ủy ban An toàn Hàng hải.

Chúng tôi yêu cầu Liên bang Nga chấm dứt các hoạt động phi pháp cũng như tôn trọng các nghĩa vụ của mình theo các hiệp ước và công ước quốc tế có liên quan. Georgia một lần nữa nhắc lại sự ủng hộ vững chắc của mình đối với độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Ukraine trong các đường biên giới được quốc tế công nhận.

Xin cảm ơn."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Ireland

"Cảm ơn ngài chủ tịch.

Ireland hoàn toàn ủng hộ tuyên bố của phái đoàn Pháp cũng như sự ủng hộ của các phái đoàn khác.

Ireland mong muốn gửi lời chia buồn chân thành tới Ukraine về những mất mát mà họ phải gánh chịu.

Ireland đồng tài trợ và hoàn toàn ủng hộ tài liệu 35/3/3 của Hội đồng IMO đề cập đến cuộc xâm lược Ukraine của Liên bang Nga và những tác động nghiêm trọng của nó đối với những người đi biển, vận chuyển thương mại và môi trường hàng hải ở Biển Đen và Biển Azov.

Ireland nhận thức sâu sắc về tầm quan trọng sống còn của vận tải biển và những người đi biển. Điều này thể hiện rõ qua tác động của đại dịch toàn cầu đối với chuỗi cung ứng vận chuyển, cũng như đối với sức khỏe, an toàn và phúc lợi của những người đi biển.

Mọi quốc gia đều dựa vào vận chuyển quốc tế để có được nguồn cung cấp và hàng hóa thiết yếu. Điều quan trọng hiện nay là nguồn cung cấp thực phẩm và thuốc men cần thiết được phép đến Ukraine một cách an toàn và không bị cản trở.

Hành động quân sự liên tục của Nga chống lại Ukraine là bất hợp pháp và vô đạo đức, liên quan đến việc nhắm mục tiêu vào dân thường và cơ sở hạ tầng dân sự hoàn toàn không thể chấp nhận được, sử dụng vũ khí bị cấm và tấn công bừa bãi. Việc chấm dứt hoàn toàn và toàn diện các hành động thù địch và rút quân đội Nga khỏi lãnh thổ Ukraine là điều cần thiết để đảm bảo an toàn cho dân thường ở đó. Chúng tôi kiên định trong tình đoàn kết với người dân Ukraine và sự ủng hộ của chúng tôi đối với chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Ukraine.

Chúng tôi ủng hộ đề xuất của Pháp rằng cuộc thảo luận về tài liệu NCSR 9/2/2 được hoãn lại để thảo luận tại MSC 106 vì lý do thủ tục.

Chúng tôi sẽ yêu cầu tuyên bố của chúng tôi được đưa vào báo cáo của Ủy ban.

Cảm ơn ngài."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Vanuatu

"Xin chào ngài chủ tịch và Chào mừng quý vị.

Vanuatu muốn nhắc nhở tất cả các thành viên của Liên hợp quốc rằng tất cả chúng tôi đã đồng ý tuân thủ các nguyên tắc và mục đích của Hiến chương Liên

hợp quốc khi chúng tôi quyết định gia nhập Liên hợp quốc. Điều này không phân biệt đó là một quốc gia nhỏ hay một quốc gia hùng mạnh. Ngày nay, chúng ta cần khẩn trương biến những lý tưởng này thành hiện thực để đảm bảo rằng hòa bình và an ninh quốc tế được đảm bảo cho tất cả mọi người.

Vanuatu quan ngại sâu sắc về cuộc khủng hoảng và kêu gọi các bên liên quan tôn trọng luật pháp quốc tế, toàn vẹn lãnh thổ và chủ quyền quốc gia của Ukraine. Vanuatu kêu gọi ngừng bắn ngay lập tức và kêu gọi tất cả các bên giải quyết xung đột một cách hòa bình theo cách thức phù hợp với các nguyên tắc của Hiến chương Liên hợp quốc và luật pháp quốc tế.

Chúng tôi muốn cảm ơn Ukraine về tài liệu NCSR/9/2/2 đưa ra các vấn đề nhạy cảm mà phái đoàn này tin rằng cần được MSC 106 xem xét thêm, theo đề xuất của Pháp và được Hà Lan xây dựng thêm.

Chúng tôi yêu cầu tuyên bố của chúng tôi được đưa vào báo cáo của Tiểu ban.

Xin cảm ơn ngài chủ tịch."

Phát biểu của phái đoàn đến từ Liên Bang Nga

Bản dịch sang tiếng Anh do Liên bang Nga cung cấp

"Ngay từ đầu, chúng tôi muốn thu hút sự chú ý của quý vị đến khía cạnh thủ tục. Như Chủ tịch đã tuyên bố trước khi xem xét tài liệu NCSR 9/2/2, tài liệu này đã được phiên họp chấp nhận để xem xét, theo đoạn 6.14 của tài liệu "*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 của họ*" (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2), có tham chiếu đến các trường hợp ngoại lệ. , chúng tôi muốn nhận thêm ý kiến từ Chủ tịch về thực tế là tài liệu xuất hiện trên trang web của IMODOCS chỉ hai tuần trước khi bắt đầu phiên họp, chứ không phải trong năm tuần, như quy định tại đoạn 6.14.

Phái đoàn Liên bang Nga bác bỏ mạnh mẽ mọi cáo buộc vô căn cứ chống lại Nga của phái đoàn Ukraine và những người khác, đặc biệt là liên quan đến các cuộc tấn công vào các tàu dân sự. Những lời buộc tội này không được hỗ trợ bởi bất kỳ sự thật nào từ phía Ukraine.

Hơn nữa, phía Nga có bằng chứng ngược lại rằng thiệt hại đối với các tàu dân sự xảy ra là do các hành động của phía Ukraine. Đồng thời, chúng tôi cũng thông báo cho tất cả những người có mặt rằng vào ngày 20 tháng 6 năm 2022, lực lượng vũ trang Ukraine đã tấn công các cơ sở dân sự của Liên bang Nga, cụ thể là giàn khoan Chernomorneftegaz. Thực tế này đã được xác nhận bởi các quan

chức Ukraine. Những cuộc tấn công này được cho là đã gây ra thương vong cho dân thường cũng như nguy cơ ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.

Liên quan đến lối ra của các tàu dân sự từ các cảng Biển Đen của Ukraine, sử dụng hành lang an toàn nhân đạo ở Biển Đen do Liên bang Nga tạo ra, chúng tôi phải nhắc lại rằng, thật không may, hiện tại, việc sử dụng hành lang nhân đạo này không được phép. Có thể là do các hành động của phía Ukraine, hóa ra là không thể đảm bảo lối ra an toàn cho các tàu buôn khỏi các cảng Biển Đen của họ do các lực lượng vũ trang Ukraine đặt thủy lôi trong và xung quanh các cảng này, cũng như do việc chặn các lối ra cảng bằng cần cầu và sà lan ngập nước.

Ngoài ra, chúng tôi muốn lưu ý rằng Liên bang Nga đã hoàn thành việc rà phá bom mìn trên luồng của các cảng ở khu vực Biển Azov. Các cảng này trở lại hoạt động bình thường. Phía Nga đã tạo ra một hành lang hàng hải an toàn cũng ở Biển Azov để đi lại.

Về tác động của tình hình hiện tại trong khu vực đối với chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu và đặc biệt là xuất khẩu ngũ cốc, như một số phái đoàn đã lưu ý, chúng tôi nhắc lại rằng những vấn đề nảy sinh rõ ràng là do sự ra đời của các biện pháp đơn phương bất hợp pháp. Các biện pháp hạn chế đối với Liên bang Nga.

Về bản thân tài liệu NCSR 9/2/2, chúng tôi phải nhấn mạnh rằng từ ngữ và định nghĩa được các tác giả của tài liệu sử dụng tạo ra mối quan ngại lớn, đặc biệt là các tham chiếu đến các công ước hoàn toàn nằm ngoài nhiệm vụ của Tiểu ban và Ủy ban. Tổ chức nói chung, cũng như việc sử dụng sai các thuật ngữ như "cướp biển" và "khủng bố".

Về vấn đề này, chúng tôi lưu ý rằng Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn trên biển năm 1979 (Công ước SAR) là một cơ chế linh hoạt cho phép điều chỉnh một thành phần quan trọng và nhạy cảm của an toàn hàng hải là tìm kiếm và cứu nạn. Theo ý kiến của chúng tôi, việc đưa ra bất kỳ yêu cầu nghiêm ngặt nào hơn đối với cơ chế đã được thiết lập tốt và đáng tin cậy này có thể gây ra những hậu quả không mong muốn và làm suy yếu toàn bộ hệ thống đảm bảo an toàn hàng hải."

CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ MỤC 3

Phát biểu của phái đoàn đến từ Brazil

"Cảm ơn ngài Chủ tịch. Chúc mọi người một ngày tốt lành.

Liên quan đến tài liệu NCSR 9/3/1 của chúng tôi, kể từ NCSR 6, Brazil đã nỗ lực áp dụng ATBA được đề xuất. Chúng tôi cũng đã gửi một tài liệu tới NCSR

7/INF.11 bao gồm đánh giá rủi ro về các hậu quả có thể gây hại cho môi trường.

Brazil hiện đang tìm kiếm sự hỗ trợ để làm cho một khu vực quan trọng của bờ biển Brazil trở nên an toàn hơn thông qua một đề xuất cụ thể nhằm giảm thiểu tai nạn có thể xảy ra giữa FPSO và tàu buôn. Một vụ tai nạn như vậy có thể gây hậu quả nghiêm trọng đối với môi trường biển và an toàn hàng hải.

Chúng tôi hiểu rằng tài liệu NCSR 9/3/1 của chúng tôi đã đáp ứng tất cả các yêu cầu quy định hiện hành đối với đề xuất ATBA. Cuộc thảo luận về giá trị của nó đã bị lu mờ bởi một lập luận chủ quan về quy mô và tiền lệ.

Chúng tôi cũng muốn chỉ ra rằng hầu hết các chuyên gia đã tham gia thảo luận trong Nhóm chuyên gia đều ủng hộ các lập luận kỹ thuật được trình bày trong tài liệu NCSR 9/3/1 của chúng tôi chứng minh tầm quan trọng và nhu cầu của một ATBA như vậy.

Phái đoàn Brazil hiểu rằng không nên trì hoãn một vấn đề quan trọng liên quan đến an toàn hàng hải thêm một năm nữa, vì không có hạn chế về thời gian và tất cả các câu hỏi nêu ra đều đã được làm rõ đầy đủ.

Theo ý kiến của chúng tôi, báo cáo không phản ánh cuộc thảo luận về tài liệu của chúng tôi.

Do đó, bất chấp những gì đã được ghi lại trong báo cáo, phái đoàn này yêu cầu đưa mục 3 của chương trình nghị sự vào Nhóm Công tác 2, nơi tài liệu NCSR 9/3/1 của chúng tôi có thể được xem xét thêm.

Tôi sẽ rất biết ơn nếu tuyên bố này được thêm vào báo cáo cuối cùng của Tiểu ban này. Cảm ơn quý vị"

CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ MỤC 6

Phát biểu của phái đoàn đến từ WWF

"Cảm ơn chủ tịch,

Thay mặt Quỹ Động vật Hoang dã Thế giới, Những người bạn của Trái đất Quốc tế và Môi trường Thái Bình Dương, tôi muốn hoan nghênh tiến độ trong tuần này về việc phát triển các điều khoản bắt buộc về điều hướng và lập kế hoạch hành trình cho các tàu không thuộc Công ước SOLAS hoạt động ở vùng biển cực.

Trong quá trình phát triển Bộ luật vùng cực 10 năm trước, các nhóm của chúng tôi đã nêu lên mối lo ngại về số lượng tàu không thuộc SOLAS hoạt động ở các vùng cực với các biện pháp an toàn và môi trường hạn chế. Ở Bắc Cực, khoảng một phần ba số tàu là tàu không thuộc SOLAS và ở Nam Cực, con số này là hơn

một nửa số tàu. Kể từ đó, số lượng tàu không tuân theo SOLAS ngày càng tăng.

Chúng tôi hoan nghênh hướng dẫn được MSC thông qua vào năm ngoái đối với tàu đánh cá và du tàu, tuy nhiên, những sửa đổi nhằm đưa ra các biện pháp bắt buộc đối với việc điều hướng và lập kế hoạch hành trình cho các tàu không thuộc SOLAS sẽ là một phần bổ sung quan trọng cho Bộ luật Vùng cực. Chúng tôi rất mong được MSC chấp thuận và thông qua và xin cảm ơn tất cả mọi người đã tham gia hoàn thành công việc này.

Vui lòng đưa Tuyên bố này vào báo cáo của cuộc họp."

CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ MỤC 8

Phát biểu của phái đoàn đến từ Argentina

Bản dịch sang tiếng Anh do Argentina cung cấp

"Thưa ngài Chủ tịch, Argentina rất vui vì Tiểu ban này đã hoàn thành việc xem xét dự thảo Hướng dẫn về Nơi ẩn náu. Chúng tôi cảm ơn Điều phối viên của Nhóm phóng viên, ông Stephan Hennig, đến từ Vương quốc Anh, và Chủ tịch Nhóm công tác 2, Ông Joris Brouwers, đến từ Hà Lan, vì sự hướng dẫn của ông trong công việc của chúng tôi.

Argentina đã trình bày tài liệu NCSR 9/8/1, trong đó nhấn mạnh một số khía cạnh mà chúng tôi cho là quan trọng. Các phái đoàn đã thể hiện tinh thần hợp tác cho phép nhiều mối quan tâm của chúng tôi được giải quyết.

Liên quan đến dự thảo mà chúng tôi có trước phiên họp toàn thể này, Argentina mong muốn đưa ra một số nhận xét:

Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển cũng như các quy tắc khác của luật pháp quốc tế đều không quy định nghĩa vụ cho quốc gia ven biển cấp nơi ẩn náu. Cấp nơi trú ẩn là thẩm quyền độc quyền của quốc gia ven biển và quốc gia ven biển sẽ đánh giá bất kỳ yêu cầu nào dựa trên nghĩa vụ của mình theo luật biển liên quan đến việc bảo vệ và gìn giữ môi trường biển cũng như ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm biển trong các vùng biển thuộc chủ quyền hoặc quyền tài phán của mình. Dự thảo nêu rõ điều này và Argentina hiểu rằng việc quyết định cấp nơi trú ẩn hay không phải dựa trên đánh giá ưu tiên bảo vệ và gìn giữ môi trường biển, vốn là nghĩa vụ của Quốc gia ven biển và của các Quốc gia khác; theo nghĩa này, tham chiếu đến nghệ thuật. 221 và Phần V (EEZ) của Công ước về Luật Biển, phù hợp với các cân nhắc liên quan đến môi trường biển, hàng hải và các vấn đề khác có tính chất kinh tế xã hội mà quốc gia ven biển sẽ phải đưa ra để quyết định liệu đồng ý cho quy y.

Nguyên tắc sẽ là một hướng dẫn hữu ích, nhưng không bắt buộc và ngôn ngữ phản ánh đầy đủ điều này.

Khi một tài liệu có nguồn gốc từ một khu vực cụ thể trên thế giới được lấy làm cơ sở, thì cần phải thực hiện một "mutatis mutandis", tức là dự tính những điều chỉnh cần thiết cho các hoàn cảnh địa lý hoặc khu vực khác. Điều này là như vậy bởi vì nơi trú ẩn không phải lúc nào cũng có thể hoặc thuận tiện, và điều đó phụ thuộc rất nhiều vào cấu trúc của bờ biển và các yếu tố khác của các vùng biển. Dự thảo đã nói rõ là như vậy.

Về những gì cần được bảo vệ, Argentina hiểu rằng Hướng dẫn lẽ ra phải rõ ràng hơn trên thực tế rằng ưu tiên hàng đầu là bảo vệ và gìn giữ môi trường biển. Ưu tiên không bao giờ có thể là bảo vệ các tài sản vật chất, chẳng hạn như con tàu hoặc hàng hóa của nó, bất chấp những thiệt hại có thể xảy ra đối với môi trường biển. Chúng tôi hiểu rằng MEPC, cơ quan sẽ xem xét tài liệu này, có thể tinh chỉnh thêm khía cạnh này.

Hơn nữa, phù hợp với điều này, rõ ràng là Quốc gia ven biển có quyền yêu cầu cung cấp bảo hiểm hoặc bảo lãnh tài chính, thậm chí có thể được cung cấp bởi Quốc gia tàu treo cờ, như một phần của việc đánh giá tình hình của con tàu. Mọi chi phí phẫu thuật cũng như mọi thiệt hại đối với môi trường biển đều phải được bồi thường.

Vai trò của tàu trưởng, người hoặc công ty chịu trách nhiệm cứu hộ và Quốc gia ven biển là rõ ràng, nhưng Hướng dẫn này phải được hiểu theo luật biển hiện hành, vì vậy trách nhiệm của Quốc gia tàu mang cờ rõ ràng có hiệu lực. Có lẽ Ủy ban Pháp luật có thể giúp làm rõ hơn nữa vai trò của Quốc gia treo cờ.

Cũng cần tính đến một tình huống đã được làm rõ: có thể một tình huống mà quý vị đưa ra yêu cầu tránh trú cùng tồn tại với yêu cầu SAR. Dự thảo làm cho nó

rõ ràng rằng một cuộc tập trận SAR và một cuộc tập trận tránh trú là các thể chế khác nhau. Một là dựa trên các nghĩa vụ bắt nguồn từ luật pháp quốc tế có hiệu lực; hai là một thông lệ không thống nhất và không ràng buộc, và do đó, phải chịu sự đánh giá và quyết định của quốc gia ven biển.

Tóm lại, Ngài Chủ tịch, Argentina hài lòng rằng các khía cạnh kỹ thuật của dự thảo này đã được hoàn thiện và cảm ơn những người đề xuất ban đầu. Argentina cũng ủng hộ việc gửi nó tới LEG và MEPC để xem xét và thông qua sau đó. Xin cảm ơn rất nhiều."
