

TIÊU BANTHI HÀNHVĂN KIỆN IMO

III/7/5

Phiên họp thứ 7

Ngày 17 tháng 4 năm 2020

Mục 5 của chương trình họp

Bản gốc: TIẾNG ANH

Bản phát hành công khai trước phiên họp:

CÁC BIỆN PHÁP HÀI HÒA HOẠT ĐỘNG VÀ QUY TRÌNH KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (PSC) TRÊN TOÀN THẾ GIỚI

Báo cáo của Nhóm Thư tín

Đệ trình bởi Ủy ban Châu Âu

TÓM TẮT

<i>Phần tóm tắt:</i>	Tài liệu này bao gồm báo cáo của Nhóm Thư tín về các Biện pháp Hải hòa các Hoạt động và Quy trình Kiểm soát của Chính quyền Cảng (PSC) trên toàn thế giới theo các điều khoản tham chiếu được nêu trong đoạn 1
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	1
<i>Kết quả đầu ra:</i>	1.11
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 10
<i>Tài liệu liên quan:</i>	III 6/5/3 và III 6/5/6

ĐIỀU KHOẢN THAM CHIẾU

1 Tại phiên họp thứ 6, Tiểu ban Thi hành Văn kiện IMO (III) đã thành lập Nhóm Thư tín về các Biện pháp Hải hòa Hoạt động và Quy trình Kiểm soát của Chính quyền Cảng (PSC) trên toàn thế giới (Nhóm), dưới sự điều phối của Ủy ban Châu Âu* theo các điều khoản tham chiếu sau:

* Ông Holger Meyer

Cơ quan An toàn Hàng hải Châu Âu (EMSA)

- .1 xây dựng hướng dẫn bổ sung theo phụ lục 7 của Quy trình dành cho PSC về Hướng dẫn kiểm soát các yêu cầu hoạt động, có tính đến tài liệu III 6/5/3 (Australia) và III 6/5/6 (Paris MoU);
- .2 xác định các lĩnh vực có thể cần hướng dẫn bổ sung về các công ước liên quan hiện chưa có trong Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng hoặc bất kỳ sửa đổi nào đối với các hướng dẫn hiện có của Quy trình; khi xác định một lĩnh vực cụ thể, Nhóm Thư tín có thể xem xét việc xây dựng các hướng dẫn cần thiết, nếu thích hợp; và
- .3 báo cáo lên III 7.

CÁC THÀNH VIÊN CỦA NHÓM THƯ TÍN

2 Đại diện của các Chính phủ Thành viên sau đây đã tham gia vào Nhóm:

ÚC	MALTA
BAHAMAS	MARSHALL ISLANDS
BỈ	HÀ LAN
BRAZIL	NEW ZEALAND
CANADA	NA UY
TRUNG QUỐC	PERU
COOK ISLANDS	BA LAN
CROATIA	HÀN QUỐC
CYPRUS	LIÊN BANG NGA
PHÁP	SINGAPORE
ĐỨC	NAM PHI
IRAN (CỘNG HÒA HỒI GIÁO)	SUDAN
IRELAND	THỤY ĐIỂN
Ý	THỔ NHĨ KỲ
NHẬT BẢN	VƯƠNG QUỐC ANH
LIBERIA	HOA KỲ
MALAYSIA	

và các quan sát viên từ các tổ chức liên chính phủ sau đây:
UỶ BAN CHÂU ÂU (EC)

HIỆP ĐỊNH MỸ LATINH VỀ HOẠT ĐỘNG KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG, VINA DEL MAR 1992 (HIỆP ĐỊNH VINA DEL MAR)
BIÊN BẢN GHI NHỚ CARIBBEAN VỀ HOẠT ĐỘNG KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (CMOU)
BIÊN BẢN GHI NHỚ ÁN ĐỘ DƯƠNG VỀ HOẠT ĐỘNG KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (IOMOU)
BIÊN BẢN GHI NHỚ ĐỊA TRUNG HẢI VỀ HOẠT ĐỘNG KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (MED MOU)
BIÊN BẢN GHI NHỚ PARIS VỀ HOẠT ĐỘNG KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (PARIS MOU)
BIÊN BẢN GHI NHỚ VỀ HOẠT ĐỘNG KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG Ở KHU VỰC CHÂU Á-THÁI BÌNH DƯƠNG (TOKYO MOU)

và các quan sát viên từ các tổ chức phi chính phủ sau đây:

PHÒNG VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ (ICS)

BIMCO

HIỆP HỘI CÁC TỔ CHỨC PHÂN CẤP TÀU QUỐC TẾ (IACS)

HIỆP HỘI CHỦ TÀU CHỞ DẦU ĐỘC LẬP QUỐC TẾ (INTERTANKO)

HIỆP HỘI CHỦ TÀU CHỞ HÀNG KHÔ QUỐC TẾ (INTERCARGO)

CÔNG VIỆC CHƯA GIẢI QUYẾT XONG

3 Nhóm đã xây dựng hướng dẫn bổ sung theo phụ lục 7 của Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng về Hướng dẫn kiểm soát các yêu cầu hoạt động, như được nêu trong phụ lục, nhưng vẫn còn những vấn đề còn bỏ ngỏ mà Nhóm chưa thống nhất được. Đề xuất hoàn thiện vấn đề này trong một nhóm công tác/soạn thảo, nếu được thành lập.

4 Nhóm đề xuất xem xét kỹ lưỡng các hướng dẫn đã xác định được đính kèm trong Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng, năm 2019 để phát hiện những mâu thuẫn với quy trình. Đề xuất hoàn thiện vấn đề này trong một nhóm công tác/soạn thảo, nếu được thành lập.

QUY TRÌNH KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG

Rà soát Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng

5 Công việc xây dựng hướng dẫn bổ sung theo phụ lục 7 của Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng, năm 2019 đã được tiến hành.

6 Kết quả của những nội dung trên được trình bày trong phụ lục để Tiểu ban xem xét.

7 Nhóm đã xác định ba hướng dẫn sau đây, được liệt kê trong phụ lục 19 của *Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng, năm 2019* và đề xuất bổ sung chúng làm phụ lục mới. Các hướng dẫn này là:

- .1 nghị quyết MEPC.208 (62) về Hướng dẫn năm 2011 về kiểm tra Hệ thống chống hà bám trên tàu;
- .2 nghị quyết MEPC.252 (67) về Hướng dẫn kiểm soát của chính quyền cảng theo Công ước BWM; và
- .3 nghị quyết MSC.159 (78) về Hướng dẫn tạm thời về các biện pháp kiểm soát và tuân thủ để tăng cường an ninh hàng hải.

8 Sau khi ghi nhận rằng nghị quyết MEPC.208 (62) về *Hướng dẫn năm 2011 về kiểm tra Hệ thống chống hà bám trên tàu* hiện đang được sửa đổi, Nhóm đã khuyến nghị rằng nên mời Tiểu ban PPR tham khảo phiên bản sửa đổi của Hướng dẫn cho Tiểu ban xem xét để hợp nhất chúng như một phụ lục mới của Quy trình và không ban hành dưới dạng hướng dẫn riêng lẻ.

9 Ghi nhận rằng nghị quyết MSC.159 (78) về *Hướng dẫn tạm thời về các biện pháp kiểm soát và tuân thủ nhằm tăng cường an ninh hàng hải* vẫn là một hướng dẫn tạm thời, Nhóm đã đề xuất yêu cầu MSC xem xét liệu tình trạng tạm thời có thể được xóa bỏ hay không.

HÀNH ĐỘNG ĐƯỢC YÊU CẦU CỦA TIỂU BAN

10 Tiểu ban được mời xem xét báo cáo của Nhóm nói chung và thực hiện hành động nói riêng, nếu thích hợp, về:

- .1 công việc chưa giải quyết xong về hướng dẫn theo phụ lục 7 của Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng về Hướng dẫn kiểm soát các yêu cầu hoạt động, có tính đến tài liệu III 6/5/3 (Úc) và III 6/5/6 (Paris MoU) (đoạn 3 và phụ lục);
- .2 đề xuất xem xét kỹ lưỡng các hướng dẫn đã xác định được đính kèm trong Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng, năm 2019 để xem xét những điểm không nhất quán (đoạn 4);
- .3 lời mời đến Tiểu ban PPR tham khảo phiên bản sửa đổi của *Hướng dẫn năm 2011 về kiểm tra Hệ thống chống hà bám trên tàu* (MEPC.208 (62)) cho Tiểu ban để xem xét nhằm kết hợp chúng thành một phụ lục mới của Quy trình và không ban hành dưới dạng hướng dẫn riêng lẻ (đoạn 8);

- .4 yêu cầu MSC xem xét liệu tình trạng tạm thời của *Hướng dẫn tạm thời về các biện pháp kiểm soát và tuân thủ nhằm tăng cường an ninh hàng hải* (MSC.159 (78)) có thể bị xóa bỏ hay không (đoạn 9); và
- .5 việc tái thành lập Nhóm Thư tín về các Biện pháp Hải hòa Hoạt động và Quy trình Kiểm soát của Chính quyền Cảng (PSC) trên toàn thế giới.

PHỤ LỤC

DỰ THẢO SỬA ĐỔI PHỤ LỤC 7 CỦA NGHỊ QUYẾT A.138 (31)

Các phần chèn và xóa khỏi văn bản hiện có của nghị quyết A.1138 (31) được trình bày trong văn bản theo mức độ có thể thực hiện được, tuy nhiên, do phạm vi của những thay đổi và việc cải tổ nội dung, nên dự thảo này là một bản sửa đổi hoàn chỉnh.

Phụ lục 7

HƯỚNG DẪN KIỂM SOÁT CÁC YÊU CẦU HOẠT ĐỘNG

PHẦN 1

QUÁ TRÌNH GIÁM ĐỊNH

1. Giới thiệu

1.1 Trong quá trình giám định hoạt động kiểm soát của chính quyền cảng, khi PSCO có căn cứ rõ ràng theo mục 2.24 của *Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng* (sau đây gọi là "Quy trình"), thì các quy trình hoạt động trên tàu có thể được kiểm tra theo các Hướng dẫn này.

1.2 Tuy nhiên, khi thực hiện các biện pháp kiểm soát được khuyến nghị trong Hướng dẫn này, PSCO không được đưa vào bất kỳ thử nghiệm hoạt động nào hoặc đặt ra các yêu cầu vật lý mà theo đánh giá của thuyền trưởng, có thể gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu, đoàn thuyền viên, hành khách, sĩ quan kiểm soát hoặc hàng hóa. Trước khi yêu cầu bất kỳ biện pháp kiểm soát hoạt động thực tế nào, PSCO cần xem xét các hồ sơ đào tạo và diễn tập và phải kiểm tra các thiết bị an toàn liên quan và hồ sơ bảo trì nếu thích hợp. Ví dụ, một cuộc diễn tập đi vào không gian kín có thể được xác nhận đầy đủ mà không cần phải vào không gian kín thực tế bằng cách xác minh hồ sơ diễn tập, hồ sơ bảo trì, giám định thực tế và buổi trình diễn thực tế của đoàn thuyền viên đối với thiết bị thở, dây an toàn và dụng cụ thử nghiệm khí quyển.

1.3 Khi thực hiện biện pháp kiểm soát hoạt động, trong chừng mực có thể, PSCO phải đảm bảo không can thiệp vào các hoạt động bình thường trên tàu, chẳng hạn như xếp dỡ hàng hóa và dẫn tàu, được thực hiện dưới trách nhiệm của thuyền trưởng, cũng như PSCO không nên yêu cầu trình diễn các khía cạnh hoạt động có thể làm trì hoãn con tàu một cách không cần thiết.

1.4 Sau khi đánh giá mức độ tuân thủ các yêu cầu hoạt động, PSCO sau đó phải thực hiện đánh giá chuyên môn để xác định xem liệu trình độ hoạt động của toàn bộ đoàn thuyền

viên có đủ để cho phép tàu ra khơi mà không gây nguy hiểm cho tàu hoặc những người trên tàu, hoặc có nguy cơ gây ra mối nguy hại không đáng có đối với môi trường biển hay không.

1.5 Khi đánh giá khả năng thực hiện một cuộc diễn tập hoạt động của thuyền viên, các yêu cầu tối thiểu bắt buộc về làm quen và đào tạo an toàn cơ bản đối với thuyền viên, như được nêu trong Công ước STCW 1978, đã được sửa đổi, phải được sử dụng làm tiêu chuẩn.

1.6 Định nghĩa và từ viết tắt

Các định nghĩa và từ viết tắt được sử dụng trong phụ lục này là các định nghĩa trong phần 1.7 của Quy trình được bổ sung như sau:

Kiểm soát hoạt động: Cuộc giám định hoạt động kiểm soát để xác nhận thuyền trưởng và đoàn thuyền viên đã quen thuộc với các quy trình thiết yếu của tàu liên quan đến sự an toàn của tàu và đoàn thuyền viên và bảo vệ môi trường và có thể áp dụng các quy trình đó. Bao gồm kiểm tra tính hiệu quả của quá trình giao tiếp và tương tác và mức độ quen thuộc của đoàn thuyền viên, bao gồm cả thiết bị máy tính do con người vận hành.

Thử nghiệm chức năng: Cuộc thử nghiệm một hạng mục để chứng minh hoạt động và chức năng chính xác của thiết bị. Các thử nghiệm chức năng có thể được thực hiện trong quá trình kiểm tra ban đầu hoặc kiểm tra chi tiết hơn.

[2 Căn cứ rõ ràng

2.1 Căn cứ rõ ràng được xác định trong phần 1.7.2 của Quy trình]

3 Giám định chi tiết hơn [đối với các yêu cầu vận hành]

3.1 Việc giám định chi tiết hơn phải đánh giá khả năng vận hành các thiết bị trên tàu [quan trọng] [thiết yếu] của thuyền viên liên quan có liên quan đến vai trò của họ. [Thuyền viên, đặc biệt là các sĩ quan] [thuyền viên có trách nhiệm], phải có khả năng vận hành thiết bị đó độc lập với những người khác và phải cẩn thận để đảm bảo họ không được hướng dẫn trong suốt quá trình khi được yêu cầu chứng minh sự hiểu biết của mình.

3.2 Việc giám định chi tiết hơn cần đánh giá mức độ quen thuộc của đoàn thuyền viên đối với các quy trình thiết yếu trên tàu liên quan đến vai trò của họ, sự an toàn của tàu và việc bảo vệ môi trường.

3.3 PSCO cần đánh giá tổng thể về hiệu quả của quá trình giao tiếp, tương tác và mức độ quen thuộc của đoàn thuyền viên, bao gồm cả thiết bị máy tính do con người vận hành.

3.4 PSCO có thể sử dụng các mục trong Phần 5 dưới đây để làm hướng dẫn đánh giá khả năng vận hành tàu của thuyền trưởng hoặc thuyền viên. Kết quả mong muốn là đánh giá hiệu quả việc tuân thủ các yêu cầu vận hành để hành động khắc phục có thể được áp dụng khi cần thiết.

3.5 Cuộc diễn tập

Việc giám định chi tiết hơn có thể bao gồm các cuộc diễn tập. Nếu tiến hành các cuộc diễn tập, thì phải được thực hiện với tốc độ toàn. PSCO không nên mong đợi các hoạt động vận hành bao gồm các cuộc diễn tập được tiến hành trong thời gian thực. Cần cẩn thận để đảm bảo rằng [mọi người] [tất cả đoàn thuyền viên] đều quen thuộc với nhiệm vụ của họ và thiết bị. Nếu cần thiết, các cuộc diễn tập nên được dừng lại hoặc tạm dừng nếu PSCO cho rằng đoàn thuyền viên đang thực hiện các hành vi không an toàn hoặc nếu có trường hợp khẩn cấp thực sự. Ngoài ra, cần xem xét những điều sau:

- 1 PSCO cần đưa ra tình huống khẩn cấp mà cuộc diễn tập sẽ dựa vào đó kết hợp với thuyền trưởng. Kinh nghiệm cho thấy rằng đánh giá tốt nhất sẽ đạt được khi PSCO đề ra và kiểm soát kịch bản, (phối hợp với thuyền trưởng) vì sau đó sẽ có yếu tố không chắc chắn về phía các sĩ quan của tàu về việc cuộc diễn tập sẽ tiến triển như thế nào và thực tế hơn với tình hình thực tế trên tàu mà các thuyền viên gặp phải trong tình huống nguy cấp.
- 2 Điều cần thiết là phải tổ chức các cuộc họp giữa PSCO và các thành viên chủ chốt của nhân viên trên tàu trước và sau bất kỳ hoạt động vận hành nào có sự tham gia của nhiều thuyền viên. Cần sử dụng cuộc họp ngắn ban đầu để giải thích các thuật ngữ chung về cách thức hoạt động sẽ được tiến hành và cũng phải cho phép nhân viên của tàu nhận ra các PSCO đang chứng kiến hoạt động, tất cả các PSCO chứng kiến cuộc diễn tập nên mặc trang phục có độ phản quang cao để phân biệt họ với các thuyền viên.

3.6 Thảo luận về kết quả giám định [liên quan đến Yêu cầu vận hành]

Khi kết thúc giám định, nên tổ chức một cuộc họp với thuyền trưởng để đảm bảo có sự hiểu biết chung về các kết quả giám định chi tiết, để xác định bất kỳ thiếu sót nào và nếu hoạt động vận hành không đáp ứng tiêu chuẩn yêu cầu. Các cuộc diễn tập có thể cần được lặp lại để đáp ứng yêu cầu của PSCO.

[Phần này được quy cho các Yêu cầu Vận hành cụ thể. Hãy cân nhắc xem có nên giữ đoạn này hay không.]

3.4 Giao tiếp

3.4.1 PSCO có thể xác định xem liệu các thuyền viên chủ chốt có thể giao tiếp với nhau và với hành khách khi thích hợp hay không, theo cách sao cho hoạt động an toàn của tàu không bị ảnh hưởng, đặc biệt là trong các tình huống khẩn cấp.

34.2 PSCO có thể hỏi thuyền trưởng ngôn ngữ nào được sử dụng làm ngôn ngữ làm việc và có thể xác minh xem ngôn ngữ đó đã được ghi trong sổ nhật ký hay chưa.

34.3 PSCO có thể đảm bảo rằng các thuyền viên chủ chốt có thể hiểu nhau trong quá trình giám định hoặc diễn tập. Các thuyền viên được giao nhiệm vụ hỗ trợ hành khách phải có thể cung cấp thông tin cần thiết cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp.

5.54.4 Khó khăn về ngôn ngữ giữa PSCO và các đoàn thuyền viên không nói tiếng Anh có thể gây khó khăn cho việc thực hiện các ý định tiến hành diễn tập giám định và bất kỳ cuộc diễn tập liên quan nào. Cần phải thận trọng khi diễn ra cuộc diễn tập không đạt yêu cầu: điều này nhằm đảm bảo sự khác biệt giữa khả năng đoàn thuyền viên không hiểu ý định của PSCO tham dự và sự thất bại do đoàn thuyền viên thiếu năng lực phát hiện kết quả giám định không đạt yêu cầu để đảm bảo có sự khác biệt giữa thông tin sai lệch giữa PSCO và đoàn thuyền viên và việc không đáp ứng các yêu cầu vận hành.

4.5 Tàu khách được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2010 phải có trung tâm an toàn trên tàu. Trung tâm an toàn phải là một bộ phận của buồng lái hoặc được bố trí trong khoang riêng biệt, liền kề nhưng có lối đi trực tiếp đến buồng lái.

4.6 PSCO phải xác minh các phương tiện liên lạc hiệu quả giữa trung tâm an toàn, trạm điều khiển trung tâm, buồng lái, buồng điều khiển động cơ, phòng chứa hệ thống chữa cháy và tủ khóa thiết bị chữa cháy được cung cấp.

5 Đánh giá con tàu về các Yêu cầu Vận hành

5.1 Các cuộc diễn tập cung cấp phương tiện đánh giá sự tuân thủ với các yêu cầu vận hành. Nếu phát hiện thấy bất kỳ điều nào sau đây trong quá trình giám định ban đầu, thì có thể xem xét việc tạm giữ tàu:

- .1 các sĩ quan boong và đoàn thuyền viên không giám sát hoạt động xếp hàng và thực hiện các biện pháp phòng ngừa thích hợp đối với hàng hóa đó;
- .2 thiếu nhận thức về hoạt động và các hạn chế của thiết bị hàng hải hoặc cách thử nghiệm thiết bị đó (bao gồm cả đèn tín hiệu);
- .3 sĩ quan boong không thể chứng minh hoạt động của các thiết bị hàng hải thiết yếu như ECDIS và các hệ thống hàng hải tích hợp. Điều này bao gồm việc giám sát và thăm vấn cảnh báo trên các hệ thống này;
- .4 có bằng chứng cho thấy việc chuyển hướng của tàu đã được thực hiện theo cách không an toàn, bao gồm nhưng không giới hạn ở việc:
 - .1 không giám sát được vị trí của tàu theo quy trình của tàu;
 - .2 không xác minh được tính chính xác của việc xác định vị trí thông qua việc sử dụng nhiều phương tiện để có được thông tin vị trí;

- .3 không lập kế hoạch và đánh giá đúng chuyên đi; và
- .4 di chuyển tàu vào nơi nguy hiểm hoặc vào khu vực cấm;
- .5 sĩ quan boong không quen với việc vận hành và thử nghiệm thiết bị liên lạc vô tuyến và/hoặc cơ chế cung cấp thông tin an toàn hàng hải cho tàu;
- [.6 Thuyền trưởng và các sĩ quan liên quan thiếu nhận thức về tần suất diễn tập chữa cháy theo Hệ thống quản lý an toàn của công ty và Công ước SOLAS;
- .7 các sĩ quan có liên quan và đoàn thuyền viên không quen thuộc với các vị trí khởi động hệ thống chữa cháy như máy bơm chữa cháy khẩn cấp hoặc cơ chế khởi động hệ thống chữa cháy cố định;
- .8 các sĩ quan thiếu nhận thức về vị trí, hoạt động và phạm vi bao phủ của các vị trí dừng thông gió trong khoang ở và buồng máy;]
- .9 các sĩ quan và thuyền viên không biết vị trí của các đèn báo cháy trong khoang ở và trong buồng máy;
- .10 các sĩ quan và thuyền viên có liên quan không biết vị trí và cách vận hành van ngắt nhiên liệu đóng nhanh của động cơ chính và động cơ phụ;
- .11 các sĩ quan và thuyền viên có liên quan không biết về cách vận hành thiết bị cứu sinh và cách kiểm tra hiệu quả các thiết bị đó;
- .12 các sĩ quan và thuyền viên có liên quan không quen với việc vận hành thiết bị hoặc các quy trình nhằm ngăn ngừa ô nhiễm hàng hải;
- .13 bằng chứng về các hoạt động không an toàn gây rủi ro cho mạng sống và môi trường; và
- [.14 có bằng chứng cho thấy thiết bị đã không được thử nghiệm theo yêu cầu của các quy trình trên tàu ngay cả khi danh mục kiểm tra cho thấy các thử nghiệm đã được thực hiện.]

5.2 Quá trình quan sát của PSCO về một hoặc nhiều thiếu sót này hoặc những thiếu sót tương tự khác cần được hỗ trợ bằng bằng chứng [để tránh những đề xuất mang tính chủ quan]. Các bằng chứng này có thể bao gồm hình ảnh, bản sao hồ sơ, nhật ký và dữ liệu theo dõi AIS.

5.3 Những quá trình quan sát này phải liên quan trực tiếp đến việc đáp ứng các yêu cầu của Công ước. Trong trường hợp thiếu hụt, điều quan trọng cần lưu ý là việc lắp đặt và vận hành thiết bị cần thiết sẽ không cung cấp khả năng theo yêu cầu của Công ước trừ khi thuyền trưởng và thuyền viên đã quen với việc vận hành thiết bị và các quy trình liên quan

theo yêu cầu của STCW Phần A1/4.4. [Ví dụ về các thiếu sót và các tài liệu tham khảo có liên quan của công ước được trình bày bên dưới:

- .1 sĩ quan kỹ thuật không thể chứng minh cách vận hành van dầu nhiên liệu được cung cấp theo quy định II/4.2.2.3.4 của SOLAS từ bên ngoài khoang máy móc;

[Lưu ý 1: Điều này sẽ liên quan đến quy định XI-1/4 của SOLAS]

- .2 sĩ quan kỹ thuật không chứng minh được cách vận hành trạm xử lý nước thải theo yêu cầu trong quy định 2 của Phụ lục IV MARPOL; và

Lưu ý 1: Điều này sẽ liên quan đến quy định 14, Phụ lục IV của MARPOL.

Lưu ý 2: Trường hợp Trạm Xử lý Nước thải được phát hiện là không hoạt động hoặc nước thải đã được xả ra biển, thì điều này cũng nên được coi là bằng chứng về việc không đạt Yêu cầu Vận hành

- .3 (trên tàu tuân theo quy định V/19.2.10 của SOLAS) sĩ quan boong không thể chứng minh quá trình lập kế hoạch và tiến hành hành trình hàng hải và không thể chứng minh cách xác định vị trí tàu bằng ECDIS.

Lưu ý 1: Điều này có thể liên quan đến quy định XI-1/4 của SOLAS, [Bộ luật ISM phần 6] hoặc mục A-1/4.4 của STCW. Tùy thuộc vào tính chất và phạm vi của các vấn đề có thể được sử dụng, lưu ý rằng SOLAS có phạm vi rộng hơn.]

6 Hướng dẫn chi tiết về việc đánh giá sự tuân thủ các Yêu cầu Vận hành

6.1 Hướng dẫn chi tiết về các lĩnh vực cần giám định được nêu trong Phần 2 của Phụ lục này. Hướng dẫn chi tiết được chia thành các phương tiện đánh giá hoạt động tuân thủ hàng ngày và khả năng sẵn sàng ứng phó khẩn cấp. Cần tiến hành đánh giá sự tuân thủ đối với cả hai điều này nếu hoàn cảnh cho phép.

6.2 PSCO nên xem xét việc yêu cầu tiến hành cuộc diễn tập khi hồ sơ của tàu cho thấy rằng cuộc diễn tập cụ thể đã không được tiến hành theo các yêu cầu của Công ước hoặc [quy trình của tàu] [theo lịch trình của tàu].

7 Chứng kiến và đánh giá các cuộc diễn tập

7.1 Nếu cuộc diễn tập có sự tham gia của hành khách, thì cần thận trọng để đưa ra thông báo càng nhiều càng tốt trước khi bắt đầu cuộc diễn tập để cho phép Thuyền trưởng thông báo cho hành khách về cuộc diễn tập. Thông tin phải được phát đi bằng các thông báo công khai bằng tất cả các ngôn ngữ có liên quan cho tuyến đường liên quan. Việc thông báo phải được lặp lại trong quá trình diễn tập với những khoảng thời gian thích hợp. Việc hoàn thành cuộc diễn tập phải được thông báo cho hành khách.

7.2 Trong khi tiến hành cuộc diễn tập, PSCO nên xem xét việc chất vấn các thuyền viên, đặc biệt là những người được chỉ định hỗ trợ hành khách, để có ấn tượng về nhận thức an toàn trên tàu.

10.17.3 Khi chứng kiến cuộc diễn tập, PSCO cần tìm cách:

- .1 xác nhận rằng đoàn thuyền viên tuân theo những gì được yêu cầu bởi danh sách tập hợp;
- .2 xác nhận rằng có đủ nhân sự được giao cho các bên khác nhau để đảm đương các nhiệm vụ được giao cho họ;
- .3 xác nhận rằng có phương tiện liên lạc hiệu quả giữa các bên, lãnh đạo mỗi bên và buồng lái, và thông tin liên quan đang được truyền đi giữa hai chiều ~~truyền đi giữa hai chiều~~ **trao đổi**;
- .4 xác nhận về hiệu quả làm việc nhóm của đoàn thuyền viên; điều này sẽ dựa trên việc thẩm vấn nhân sự và quan sát hành động của họ; cần lưu ý thời gian phản ứng của các bên khác nhau khi tập hợp tại trạm của họ; **và** cũng cần lưu ý phản ứng của các bên đối với các sự kiện ngoài kế hoạch;
- .5 xác nhận rằng các thành viên chủ chốt của đoàn thuyền viên có thể hiểu nhau;
- .6 xác nhận về hiệu quả của thiết bị được sử dụng, ví dụ:
 - .1 các thiết bị báo cháy có thể phát ra âm thanh và hoạt động hiệu quả;
 - .2 các cửa chống cháy **và kín nước** đóng kín theo yêu cầu; và
 - .3 các hạng mục của thiết bị chữa cháy cá nhân được bảo dưỡng tốt; và
- .7 xác nhận rằng thời gian phản ứng được coi là đủ nhanh (có tính đến an toàn của cuộc diễn tập như nêu trong đoạn 2.5.4 của phụ lục này), xem xét kích thước của tàu và vị trí của đám cháy, nhân sự và thiết bị chữa cháy.

7.4 Trong trường hợp diễn tập sơ tán hoặc rời khỏi tàu:

- .1 Xác nhận có đủ bố cục thoát hiểm cho hành khách/đoàn thuyền viên từ các boong dưới, các trạm tập hợp được chỉ dẫn rõ ràng, đoàn thuyền viên đã quen với cách bố trí của tàu và có thể ứng phó với những thay đổi theo từng hoàn cảnh, chẳng hạn như hướng dẫn hành khách tránh khu vực có nhiều khói;
- .2 Xác nhận rằng bên hạ thuyền thành thạo và thuyền được hạ xuống và sẵn sàng lên tàu với các thiết bị phụ trợ được triển khai; và

[3 Xác nhận rằng việc sơ tán đã được thực hiện trong thời gian hợp lý, nhưng không có rủi ro không cần thiết đối với những người tham gia diễn tập. Thời gian tiêu chuẩn từ SOLAS phải là:

.1 Tàu cấp cứu và xuồng cứu sinh phải được xếp ở trạng thái sẵn sàng liên tục để việc chuẩn bị lên tàu và hạ thủy có thể được thực hiện trong vòng chưa đầy 5 phút bởi 2 thuyền viên. (ngày đặt sống tàu > 1 tháng 7 năm 1986).

.2 Xuồng cứu sinh có thể chở đầy đủ người trong vòng 3 phút (tàu chở hàng) và 10 phút (tàu chở khách có ngày đặt sống tàu > 1 tháng 7 năm 2008).

.3 30 phút để rời khỏi tàu khách kể từ khi tín hiệu bỏ tàu được phát ra sau khi tất cả mọi người đã được tập hợp, có mặc áo phao.]

10.27.5 Nếu PSCO xác định rằng đoàn thuyền viên không quen với nhiệm vụ của họ hoặc không có khả năng vận hành an toàn các thiết bị cứu sinh và chữa cháy, thì PSCO cần tạm dừng cuộc diễn tập, thông báo cho thuyền trưởng rằng cuộc diễn tập không thành công và sử dụng phán đoán chuyên môn của mình để thiết lập các bước tiếp theo, có lưu ý khả năng điều này sẽ thiết lập "cơ sở rõ ràng" cho việc giám định chi tiết hơn.

[7.6 Việc đánh giá rằng cuộc diễn tập có đạt tiêu chuẩn bắt buộc hay không là rất chủ quan. Các thiếu sót về phần cứng nhìn chung rất dễ xác định và báo cáo nhưng việc xác định và báo cáo các thiếu sót quan trọng về quy trình thì khó hơn nhiều. Nếu một cuộc diễn tập rất tốt hoặc rất tệ, thì những điều này có xu hướng tự thể hiện rõ ràng và dễ dàng báo cáo hơn. Chính những cuộc diễn tập nằm trên ranh giới giữa chấp nhận được hoặc không thể chấp nhận được mới là khó khăn lớn nhất.

7.7 Để giải quyết vấn đề này, PSCO cần có một danh sách các mục tiêu đánh giá dựa trên các nguyên tắc chỉ huy, kiểm soát và giao tiếp. Khi cuộc diễn tập diễn ra, các lĩnh vực cần quan tâm hoặc không đạt cần được ghi nhận đối với từng mục tiêu này. Vào cuối quá trình diễn tập, việc đánh giá liệu cuộc diễn tập có được chấp nhận hay không phải dựa trên những quan sát này. Điều quan trọng là phải tạo ghi chú để hỗ trợ và biện minh cho các hành động của PSCO.]

[Một số Chính quyền không thấy nhiều công dụng thực tế đối với hai phần trên. Nên bao gồm các kịch bản, đánh giá và báo cáo các cuộc diễn tập, tuy nhiên điều này dường như sẽ không bao gồm các hoạt động trên tàu (ví dụ như sử dụng và làm quen với thiết bị hàng hải). Các cuộc thảo luận sôi nổi sẽ có lợi trong vấn đề này.]

7.8 Sau khi đánh giá mức độ tuân thủ các yêu cầu vận hành, sau đó PSCO phải thực hiện đánh giá chuyên môn của họ để xác định xem liệu mức độ quen thuộc trong cách vận hành của toàn bộ đoàn thuyền viên có đủ để cho phép tàu ra khơi mà không gây nguy hiểm

cho tàu hoặc những người trên tàu, hoặc có nguy cơ gây hại bất hợp lý đến môi trường biển hay không.

[8 Tạm giữ theo Yêu cầu Vận hành

8.1 Mục 3.1.1 và 3.1.1.4 của Quy trình xác định một con tàu không đạt tiêu chuẩn là một con tàu có mức độ an toàn vận hành thấp hơn đáng kể so với các tiêu chuẩn được yêu cầu bởi công ước liên quan và cụ thể là trong trường hợp yêu cầu vận hành, khi có:

"không đủ mức độ thành thạo trong vận hành, hoặc đoàn thuyền viên không quen thuộc với các quy trình vận hành thiết yếu"

8.2 Trong những trường hợp như vậy, các quy định về yêu cầu vận hành liên quan của các công ước yêu cầu Chính quyền cảng phải thực hiện hành động cần thiết để khiến tàu tuân thủ nếu nhận thấy thuyền trưởng và/hoặc thuyền viên không quen thuộc với các quy trình thiết yếu trên tàu. Các quy định sau đây có liên quan:

- .1 SOLAS quy định XI-1/4
- .2 MARPOL Phụ lục I, quy định 11
- .3 MARPOL Phụ lục II, quy định 16.9;
- .4 MARPOL Phụ lục III, quy định 9
- .5 MARPOL Phụ lục IV, quy định 14;
- .6 MARPOL Phụ lục V, quy định 9;
- .7 MARPOL Phụ lục VI, quy định 10; và
- .8 STCW, Điều X và quy định I/4 và Mục A-I/4.

8.3 Trong các trường hợp nghiêm trọng, PSCO phải tạm giữ tàu theo các yêu cầu vận hành và không thả tàu ra cho đến khi có bằng chứng cho thấy đoàn thuyền viên đã quen thuộc với các quy trình thiết yếu trên tàu. Bằng chứng về mức độ quen thuộc có thể được xác định thông qua việc tiến hành các cuộc diễn tập và/hoặc trình diễn trong việc tiến hành các hoạt động hoặc vận hành hệ thống. PSCO có thể xem xét ban hành cả lệnh tạm giữ theo Yêu cầu Vận hành và lệnh tạm giữ theo ISM nếu hoàn cảnh cho phép. Cần nhấn mạnh rằng việc chỉ tạm giữ theo ISM sẽ không giải quyết được vấn đề tức thời khi đoàn thuyền viên không quen thuộc với các nhiệm vụ thiết yếu đối với an toàn trên tàu. Dưới đây là một ví dụ về việc tạm giữ theo các yêu cầu vận hành và ISM.

8.4 Theo các quy định về kiểm soát trong mục 8.2, nếu ghi nhận những thiếu sót nghiêm trọng trong việc tuân thủ các yêu cầu vận hành, thì Chính quyền cảng phải đưa ra hành động. Trong trường hợp việc không tuân thủ đủ nghiêm trọng và/hoặc có tính hệ thống để

cho thấy rằng việc triển khai hệ thống quản lý an toàn là không hiệu quả, thì Chính quyền cảng phải thông báo điều này cho Quốc gia tàu treo cờ. [Một số Chính quyền bày tỏ rằng phần này nên được xóa để tránh việc văn bản trở nên cồng kềnh. Khái niệm này có lẽ đã được đề cập trong đoạn 4.1.3 của Quy trình.]

8.5 Trong trường hợp tàu có những thiếu sót rất nghiêm trọng hoặc đã lặp đi lặp lại những thiếu sót liên quan đến các yêu cầu vận hành cho thấy hệ thống ISM liên quan đến tàu và nhà khai thác không hiệu quả thì Chính quyền cảng cần phối hợp với Quốc gia tàu treo cờ để thiết lập một phương tiện mà cả hai đều có thể hài lòng rằng đoàn thuyền viên đã quen thuộc với các quy trình thiết yếu trên tàu. Không được thả tàu đi cho đến khi giai đoạn này đã được thiết lập.]

[Một số Chính quyền đã đề xuất xóa phần này vì cho rằng một Chính quyền cảng đang can dự vào một vấn đề là đặc quyền của Quốc gia tàu treo cờ. Có quan điểm cho rằng trong trường hợp này nên cấm tàu. Phần này nhằm mục đích làm nổi bật rằng Quốc gia tàu treo cờ nên tham gia vào việc xác định xem đoàn thuyền viên có thể chứng minh sự tuân thủ các yêu cầu vận hành hay không, trái ngược với sự thiếu hụt loại phần cứng tiêu chuẩn. Kinh nghiệm của chúng tôi cho thấy rằng các tổ chức được công nhận có thể không thích hợp để xem xét điều này. Các cuộc thảo luận thêm về vai trò của Quốc gia tàu treo cờ, sẽ có lợi trong cuộc họp.]

PHẦN 2

HƯỚNG DẪN VỀ CÁC HOẠT ĐỘNG GIÁM ĐỊNH CỤ THỂ

1 Giới thiệu

Phần này cung cấp hướng dẫn chi tiết về các hoạt động giám định cụ thể được mô tả trong Phần 1 liên quan đến việc đánh giá sự tuân thủ các yêu cầu vận hành đối với các hoạt động hàng ngày.

1.13 Hoạt động trên buồng lái

13.1.1 PSCO có thể xác định xem các sĩ quan phụ trách giám sát hàng hải có quen thuộc với thiết bị điều khiển và điều hướng buồng lái hay không, cách thay đổi chế độ lái từ tự động sang thủ công và ngược lại, và các đặc tính điều động của tàu.

13.1.2 Tất cả các sĩ quan phụ trách giám sát hàng hải phải có kiến thức về vị trí và hoạt động của tất cả các thiết bị an toàn và điều hướng. Hơn nữa, những sĩ quan này phải nắm rõ các quy trình áp dụng cho việc điều hướng của tàu trong mọi trường hợp và cần biết tất cả các thông tin có sẵn.

13.1.3 PSCO cũng có thể xác minh mức độ quen thuộc của các sĩ quan về tất cả các thông tin cung cấp cho họ như đặc điểm điều động của tàu, các tín hiệu cứu sinh, các ấn phẩm

hàng hải cập nhật, danh mục kiểm tra liên quan đến quy trình trên buồng lái, hướng dẫn, sổ tay hướng dẫn, v.v.

13.1.4 Giấy phép Khai thác Tàu cao tốc bao gồm các giới hạn về độ cao sóng quan trọng tối đa (và lực gió đối với tàu đệm khí) mà tàu có thể hoạt động. Khi tiến hành giám định HSC, PSCO có thể xác minh bằng sổ nhật ký và hồ sơ về thời tiết để xem liệu những hạn chế này có được tuân thủ hay không. PSCO có thể thấy rằng một chuyến đi phải được hoàn thành khi gặp phải những điều kiện thời tiết xấu hơn mức cho phép, nhưng một chuyến đi mới không nên bắt đầu trong những điều kiện như vậy.

13.1.5 PSCO có thể xác minh mức độ quen thuộc của các sĩ quan với các quy trình như kiểm tra định kỳ và kiểm tra thiết bị, chuẩn bị cho quá trình đến và đi, chuyển đổi chế độ lái, truyền tín hiệu, thông tin liên lạc, hệ thống báo động, điều động, trường hợp khẩn cấp và mục ghi nhật ký.

41.2 Hoạt động vận chuyển hàng hóa

14.1.2.1 PSCO có thể xác định xem nhân viên của tàu được giao nhiệm vụ cụ thể liên quan đến hàng hóa và thiết bị hàng hóa có quen thuộc với các nhiệm vụ đó hay không, bất kỳ nguy hiểm nào do hàng hóa gây ra và các biện pháp cần thực hiện trong bối cảnh đó. Điều này sẽ yêu cầu sự sẵn có tất cả các thông tin hàng hóa liên quan theo yêu cầu trong quy định VI/2 của SOLAS.

14.2.2.2 Đối với việc vận chuyển hàng rời dạng rắn, PSCO phải xác minh, nếu thích hợp, việc xếp hàng được thực hiện theo kế hoạch xếp hàng của tàu hoặc dỡ hàng theo kế hoạch dỡ hàng của tàu, được tàu và bến tàu thống nhất, có tính đến thông tin được cung cấp bởi thiết bị xếp hàng nếu được trang bị.

14.3.2.3 Khi thích hợp, PSCO có thể xác định xem các thuyền viên chịu trách nhiệm có quen thuộc với các quy định liên quan của Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng rời dạng rắn bằng đường biển (Bộ luật IMSBC) hay không, đặc biệt là những quy định liên quan đến giới hạn độ ẩm và việc xếp lại hàng hóa. Ngoài ra, các thuyền viên có trách nhiệm phải có kiến thức phù hợp về *Quy tắc thực hành an toàn đối với tàu chở hàng trên boong gỗ* (Quy tắc TDC 2011) và *Quy tắc thực hành an toàn đối với việc sắp xếp và cố định hàng hóa* (Quy tắc CSS) được IMO khuyến nghị (không bắt buộc, ngoại trừ chương phụ bắt buộc 1.9), đã được sửa đổi.

14.4.2.4 Một số vật liệu rắn được vận chuyển ở dạng rời có thể gây nguy hiểm trong quá trình vận chuyển vì tính chất hóa học hoặc đặc tính vật lý của chúng. Phần 2 của Bộ luật IMSBC đưa ra các biện pháp phòng ngừa chung. Mục 4 của Bộ luật IMSBC bao gồm nghĩa vụ áp dụng đối với người gửi hàng trong việc cung cấp tất cả các thông tin cần thiết để đảm bảo vận chuyển hàng hóa một cách an toàn. PSCO có thể xác định xem tất cả các chi tiết

liên quan, bao gồm tất cả các giấy chứng nhận thử nghiệm liên quan, đã được người gửi hàng cung cấp cho thuyền trưởng hay chưa.

14.51.2.5 Đối với một số hàng hóa, chẳng hạn như hàng hóa có thể hóa lỏng, phải có các biện pháp phòng ngừa đặc biệt (xem phần 7 của Bộ luật IMSBC). PSCO có thể xác định xem tất cả các biện pháp phòng ngừa có được đặc biệt chú ý về độ ổn định của những con tàu tham gia vận chuyển hàng hóa có thể hoá lỏng và chất thải rắn nguy hại dạng rời hay không.

14.61.2.6 Các sĩ quan chịu trách nhiệm vận hành và bốc dỡ hàng hóa và các thuyền viên chủ chốt của các tàu chở dầu, tàu chở hóa chất và tàu chở khí đốt hóa lỏng phải quen thuộc với hàng hóa và thiết bị hàng hóa cũng như các biện pháp an toàn được quy định trong các phần liên quan của Bộ luật IBC và IGC.

14.71.2.7 Đối với việc vận chuyển hàng hạt rời, cần tham khảo phần C chương VI của SOLAS và Bộ luật quốc tế về vận chuyển an toàn hàng hạt dạng rời (Bộ luật về vận chuyển hàng hạt).

14.81.2.8 PSCO có thể xác định xem các hoạt động và sổ tay hướng dẫn xếp dỡ có bao gồm tất cả các thông tin liên quan về hoạt động xếp dỡ an toàn tại cảng cũng như trong điều kiện quá cảnh hay không.

15.1.3 Hoạt động của máy móc

15.1.3.1 PSCO có thể xác định xem nhân viên của tàu có trách nhiệm có quen thuộc với các nhiệm vụ của họ liên quan đến việc vận hành các máy móc thiết yếu hay không, chẳng hạn như:

- .1 nguồn điện dự phòng và khẩn cấp;
- .2 cơ cấu lái phụ;
- .3 máy bơm nước đáy tàu và máy bơm chữa cháy; và
- .4 bất kỳ thiết bị cần thiết nào khác trong các tình huống khẩn cấp.

1.3.25.2 Trong số những nội dung khác, PSCO có thể xác minh xem nhân viên chịu trách nhiệm của tàu có quen thuộc với những nội dung sau đây hay không:

- .1 máy phát điện khẩn cấp:
 - .1 hành động cần thiết trước khi động cơ có thể được khởi động;
 - .2 các khả năng khởi động động cơ khác nhau kết hợp với nguồn năng lượng khởi động; và
 - .3 quy trình khi lần đầu tiên khởi động động cơ không thành công; và

- .2 động cơ máy phát điện dự phòng:
 - .1 khả năng khởi động động cơ dự phòng, tự động hoặc bằng tay;
 - .2 quy trình khi mất điện; và
 - .3 hệ thống phân chia tải.

15.31.3.3 Trong số những nội dung khác, PSCO có thể xác minh xem nhân viên chịu trách nhiệm của tàu có quen thuộc với những nội dung sau đây hay không:

- .1 loại hệ thống cơ cấu lái phụ áp dụng cho tàu;
- .2 làm thế nào để chỉ ra bộ phận lái nào đang hoạt động; và
- .3 hành động nào là cần thiết để đưa cơ cấu lái phụ vào hoạt động.

15.41.3.4 Trong số những nội dung khác, PSCO có thể xác minh xem nhân viên chịu trách nhiệm của tàu có quen thuộc với những nội dung sau đây hay không:

- .1 máy bơm nước đáy tàu:
 - .1 số lượng và vị trí của các máy bơm nước đáy tàu được lắp đặt trên tàu (bao gồm các máy bơm nước đáy tàu khẩn cấp);
 - .2 quy trình khởi động cho tất cả các máy bơm nước đáy tàu này;
 - .3 van thích hợp để vận hành; và
 - .4 các nguyên nhân có thể xảy ra nhất của sự cố hoạt động của máy bơm nước đáy tàu và các biện pháp khắc phục khả thi; và
- .2 máy bơm chữa cháy:
 - .1 số lượng và vị trí của các máy bơm chữa cháy được lắp đặt trên tàu (bao gồm cả máy bơm chữa cháy khẩn cấp);
 - .2 quy trình khởi động cho tất cả các máy bơm này; và
- .3 van thích hợp để vận hành.

15.51.3.5 Trong số những nội dung khác, PSCO có thể xác minh xem nhân viên chịu trách nhiệm của tàu có quen thuộc với những nội dung sau đây hay không:

- .1 khởi động và bảo dưỡng động cơ xuồng cứu sinh và/hoặc động cơ xuồng cứu hộ;
- .2 quy trình kiểm soát cục bộ đối với những hệ thống thường được kiểm soát từ buồng lái;

- .3 sử dụng các nguồn điện khẩn cấp và độc lập hoàn toàn của các thiết bị vô tuyến điện;
- .4 quy trình bảo dưỡng ắc quy;
- .5 điểm dừng khẩn cấp, hệ thống phát hiện cháy và hoạt động của hệ thống báo động của cửa kín nước và cửa chống cháy (hệ thống tích năng); và
- .6 thay đổi điều khiển từ tự động sang thủ công đối với hệ thống nước làm mát và dầu bôi trơn cho động cơ chính và phụ.

16.1.4 Sổ tay hướng dẫn, hướng dẫn, v.v.

16.1.4.1 PSCO có thể xác định xem các thuyền viên thích hợp có thể hiểu được thông tin được đưa ra trong sổ tay hướng dẫn, hướng dẫn, v.v., liên quan đến điều kiện an toàn và hoạt động của tàu và thiết bị của tàu hay không và họ có nhận thức được các yêu cầu về bảo dưỡng, thử nghiệm định kỳ, đào tạo, diễn tập và ghi chép các mục nhập nhật ký hay không.

16.21.4.2 Trong số các thông tin khác, các thông tin sau đây cần được cung cấp trên tàu và PSCO có thể xác định xem thông tin đó có bằng ngôn ngữ hoặc các ngôn ngữ mà đoàn thuyền viên hiểu được hay không và các thuyền viên liên quan có biết về nội dung đó hay không và có thể phản ứng sao cho phù hợp:

- .1 các hướng dẫn liên quan đến việc bảo dưỡng và vận hành tất cả các thiết bị và máy móc lắp đặt trên tàu để chữa cháy và ngăn chặn đám cháy phải được giữ dưới một tấm che, sẵn sàng ở vị trí dễ tiếp cận;
- .2 các hướng dẫn rõ ràng cần tuân theo trong trường hợp khẩn cấp phải được cung cấp cho mọi người trên tàu;
- .3 hình ảnh minh họa và hướng dẫn bằng ngôn ngữ thích hợp cần được dán trong cabin hành khách và trưng bày dễ thấy tại các trạm tập trung và các không gian khác dành cho hành khách để thông báo cho hành khách về trạm tập trung của họ, hành động cần thiết mà họ phải thực hiện trong trường hợp khẩn cấp và phương pháp mặc áo phao;
- .4 áp phích và biển báo phải được cung cấp trên hoặc xung quanh tàu cấp cứu và các bộ điều khiển hạ thủy của chúng và phải minh họa mục đích của các biện pháp kiểm soát và quy trình vận hành thiết bị và đưa ra các hướng dẫn hoặc cảnh báo liên quan;
- .5 hướng dẫn bảo dưỡng các thiết bị cứu sinh trên tàu;
- .6 sổ tay hướng dẫn đào tạo phải được cung cấp trong mỗi phòng ăn tập thể và phòng giải trí của đoàn thuyền viên hoặc trong mỗi cabin của đoàn thuyền viên; sổ tay hướng dẫn đào tạo, có thể bao gồm nhiều tập, phải chứa các

hướng dẫn và thông tin, bằng các thuật ngữ dễ hiểu, được minh họa ở bất cứ nơi nào có thể, về các thiết bị cứu sinh được cung cấp trên tàu và về phương pháp sinh tồn tốt nhất;

- .7 Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu theo quy định 37 của MARPOL Phụ lục I, hoặc Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu theo quy định 17 của MARPOL Phụ lục II, nếu có; và
- .8 sổ tay về độ ổn định, các kế hoạch ổn định liên quan, và thông tin về độ ổn định và công cụ ổn định đã được phê duyệt cho tàu chở dầu.

17.1.5 Dầu và hỗn hợp dầu từ khoang máy

17.1.5.1 PSCO có thể xác định xem tất cả các yêu cầu vận hành của MARPOL Phụ lục I đã được đáp ứng hay chưa, có tính đến:

- .1 lượng cặn dầu được tạo ra;
- .2 dung tích của két chứa nước bùn và nước đáy tàu; và
- .3 dung tích của bình tách nước có dầu.

17.2.1.5.2 Cần tiến hành giám định ORB. PSCO có thể xác định xem các cơ sở tiếp nhận đã được sử dụng hay chưa và ghi nhận bất kỳ thiếu sót nào được cho là của các cơ sở đó.

17.3.1.5.3 PSCO có thể xác định xem sĩ quan chịu trách nhiệm có quen thuộc với quy trình xử lý nước bùn và nước đáy tàu hay không. Các mục liên quan trong hướng dẫn về hệ thống xử lý chất thải có dầu trong khoang máy của tàu có thể được sử dụng làm hướng dẫn. Có tính đến những nội dung trên, PSCO có thể xác định xem lượng hao hụt của két nước bùn có đủ cho lượng bùn được tạo ra theo dự kiến trong chuyến đi dự kiến tiếp theo hay không. PSCO có thể xác minh rằng, đối với các tàu mà Chính quyền đã từ bỏ các yêu cầu của quy định 14 (1) và (2) của Phụ lục I MARPOL, tất cả lượng nước đáy tàu có dầu đều được giữ lại trên tàu để xả tiếp vào cơ sở tiếp nhận.

17.4.1.5.4 Khi các cơ sở tiếp nhận ở các cảng khác không được sử dụng do không đủ, PSCO cần khuyến cáo thuyền trưởng nên báo cáo tình trạng không đủ của cơ sở tiếp nhận với quốc gia tàu treo cờ, phù hợp với *Biểu mẫu báo cáo về tình trạng không đủ cơ sở tiếp nhận tại cảng* (MEPC.1/Circ.834, phụ lục 1 của phụ lục), có thể được sửa đổi.

18.1.6 Quy trình xếp, dỡ và vệ sinh khoang chứa hàng của tàu chở dầu

18.1.6.1 PSCO có thể xác định xem tất cả các yêu cầu vận hành của MARPOL Phụ lục I hoặc II đã được đáp ứng hay chưa, có tính đến loại tàu chở dầu và loại hàng hóa được chuyên chở, bao gồm cả việc giám định ORB và/hoặc CRB. PSCO có thể xác định xem các cơ sở tiếp nhận đã được sử dụng hay chưa và ghi nhận bất kỳ thiếu sót nào được cho là của các cơ sở đó.

~~18.21.6.2~~ Đối với việc kiểm soát quy trình xếp, dỡ và vệ sinh đối với tàu chở dầu, tham khảo đoạn 3.1 đến 3.4 của phụ lục 5 trong đó có hướng dẫn về việc giám định hoạt động của COW. Trong phụ lục 3, PSCO có thể tìm thấy các hướng dẫn chi tiết về việc giám định tại cảng đối với các quy trình rửa dầu thô.

~~18.31.6.3~~ Đối với việc kiểm soát quy trình xếp, dỡ và vệ sinh đối với tàu chở dầu chuyên chở các chất lỏng độc hại, tham khảo đoạn 4.1 đến 4.9 của phụ lục 5 trong đó có hướng dẫn về việc giám định các hoạt động dỡ hàng, tẩy rửa và rửa sơ bộ. Trong phụ lục 4 là hướng dẫn chi tiết hơn về các cuộc giám định này.

~~18.41.6.4~~ Khi các cơ sở tiếp nhận ở các cảng khác không được sử dụng do không đủ, PSCO cần khuyến cáo thuyền trưởng nên báo cáo tình trạng không đủ của cơ sở tiếp nhận với quốc gia tàu treo cờ, phù hợp với MEPC.1/Circ.834/Rev.1, có thể được sửa đổi.

~~18.51.6.5~~ Sổ Ghi Rác thải có thể được trình bày dưới dạng điện tử. Cần xem tờ khai từ Chính quyền để chấp nhận sổ ghi chép điện tử này. Nếu không thể cung cấp tờ khai thì phải xuất trình sổ hồ sơ bản cứng để kiểm tra.

~~18.61.6.6~~ Khi tàu được phép đến cảng tiếp theo với dư lượng chất lỏng độc hại trên tàu vượt quá mức được phép thải ra biển trong quá trình tàu đi qua, thì cần chắc chắn rằng các dư lượng này có thể được cảng đó tiếp nhận. Đồng thời, cảng đó phải được thông báo nếu có thể.

19.1.7 Hàng hóa nguy hiểm và chất độc hại ở dạng đóng gói

~~19.11.7.1~~ PSCO có thể xác định xem liệu các chứng từ vận tải biển cần thiết để vận chuyển hàng nguy hiểm và chất độc hại được vận chuyển dưới dạng đóng gói có được cung cấp trên tàu hay không và liệu hàng hóa nguy hiểm và chất độc hại có được xếp và tách biệt đúng cách hay không và các thuyền viên đã thông thạo hành động cần thiết được thực hiện trong trường hợp khẩn cấp liên quan đến các hàng hóa đóng gói này (xem quy định VII/3 của SOLAS).

~~19.21.7.2~~ Loại tàu và khoang hàng của tàu tổng dung tích trên 500 được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 9 năm 1984 và các loại tàu và khoang hàng của tàu có tổng dung tích dưới 500 được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 1992 phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của SOLAS chương II-2. Các chính quyền có thể giảm yêu cầu đối với các tàu có tổng dung tích dưới 500 nhưng các mức giảm này phải được ghi lại trong Giấy chứng nhận phù hợp. Không cần phải có Giấy chứng nhận phù hợp đối với các tàu chỉ chở hàng cấp 6.2, cấp 7 hoặc hàng nguy hiểm với số lượng hạn chế.

~~19.31.7.3~~ MARPOL Phụ lục III bao gồm các yêu cầu đối với việc vận chuyển chất độc hại ở dạng đóng gói được xác định trong Bộ luật IMDG là chất gây ô nhiễm biển. Hàng hóa được xác định là chất gây ô nhiễm biển phải được dán nhãn và xếp gọn theo MARPOL Phụ lục III.

19.41.7.4 PSCO có thể xác định xem Giấy chứng nhận phù hợp có trên tàu hay không và nhân viên trên tàu có quen thuộc với tài liệu do Chính quyền cung cấp làm bằng chứng về sự tuân thủ của kết cấu và thiết bị với các yêu cầu hay không. Biện pháp kiểm soát bổ sung có thể bao gồm:

- .1 liệu hàng hóa nguy hiểm đã được xếp lên tàu phù hợp với Giấy chứng nhận phù hợp, sử dụng bản kê khai hàng hóa nguy hiểm hoặc kế hoạch xếp hàng, theo yêu cầu của SOLAS chương VII hay chưa; bản kê khai hoặc kế hoạch xếp hàng này có thể được kết hợp với tài liệu bắt buộc theo Phụ lục III của MARPOL;
- .2 liệu sự cố vô ý bơm chất lỏng dễ cháy hoặc độc hại bị rò rỉ có thể xảy ra trong trường hợp những chất này được vận chuyển trong các khoang hàng boong dưới hay không; hoặc
- .3 xác định xem nhân viên của tàu có nắm rõ các quy định liên quan của Hướng dẫn sơ cứu y tế và Quy trình khẩn cấp đối với tàu chở hàng nguy hiểm hay không.

201.8 Rác thải

20.11.8.1 PSCO có thể xác định xem tất cả các yêu cầu vận hành của MARPOL Phụ lục V đã được đáp ứng hay chưa. PSCO có thể xác định xem các cơ sở tiếp nhận đã được sử dụng hay chưa và ghi nhận bất kỳ thiếu sót nào được cho là của các cơ sở đó.

20.21.8.2 *Hướng dẫn triển khai MARPOL Phụ lục V (nghị quyết MEPC.295 (71)) năm 2017*, có thể được sửa đổi, nhằm hỗ trợ các nhà khai thác tàu tuân thủ các yêu cầu quy định trong Phụ lục V và luật pháp trong nước.

20.31.8.3 PSCO có thể xác định xem liệu:

- .1 nhân viên của tàu có biết các Hướng dẫn này hay không, đặc biệt là phần 2 về "Quản lý rác thải"; và
- .2 nhân viên của tàu có nắm rõ các yêu cầu xử lý và xả thải theo Phụ lục V của MARPOL bên trong và bên ngoài khu vực đặc biệt và biết rõ các khu vực được xác định là khu vực đặc biệt theo Phụ lục V của MARPOL hay không.

20.41.8.4 Khi các cơ sở tiếp nhận ở các cảng khác không được sử dụng do không đủ, PSCO cần khuyến cáo thuyền trưởng nên báo cáo tình trạng không đủ của cơ sở tiếp nhận với quốc gia tàu treo cờ, phù hợp với MEPC.1/Circ.834/Rev1, có thể được sửa đổi.

21.9 Nước thải

21.11.9.1 PSCO có thể xác định:

- .1 xem liệu tất cả các yêu cầu vận hành của MARPOL Phụ lục IV đã được đáp ứng hay chưa; PSCO có thể xác định xem liệu hệ thống xử lý nước thải, hệ thống chia nhỏ và khử trùng hoặc kết chứa đã được sử dụng hay chưa và lưu ý bất kỳ thiếu sót nào được cho là của hệ thống hoặc kết chứa; và
- .2 nhân viên của tàu đã nắm rõ cách vận hành chính xác hệ thống xử lý nước thải, hệ thống chia nhỏ và khử trùng hoặc kết chứa.

21.21.9.2 PSCO có thể xác định xem nhân viên của tàu có nắm rõ các yêu cầu xả thải theo quy định 11 của Phụ lục IV MARPOL hay không.

21.31.9.3 Khi các cơ sở tiếp nhận ở các cảng khác không được sử dụng do không đủ, PSCO cần khuyến cáo thuyền trưởng nên báo cáo tình trạng không đủ của cơ sở tiếp nhận với quốc gia tàu treo cờ, phù hợp với các yêu cầu báo cáo về cơ sở tiếp nhận chất thải (MEPC.1/Circ.834/Rev1, có thể được sửa đổi).

221.10 Ngăn ngừa ô nhiễm không khí

PSCO có thể xác định xem liệu:

- .1 thuyền trưởng hoặc thuyền viên có nắm rõ các quy trình ngăn ngừa phát thải các chất làm suy giảm tầng ôzôn hay không;
- .2 thuyền trưởng hoặc thuyền viên có nắm rõ cách vận hành và bảo dưỡng động cơ diesel đúng cách, phù hợp với Hồ sơ Kỹ thuật hay không;
- .3 thuyền trưởng hoặc thuyền viên đã thực hiện các quy trình thay nhiên liệu cần thiết hoặc quy trình tương đương, liên quan đến việc chứng minh sự tuân thủ trong khu vực kiểm soát khí thải SO_x hay chưa;
- .4 thuyền trưởng hoặc thuyền viên có nắm rõ quy trình sàng lọc rác để đảm bảo rác bị cấm không được đốt hay không;
- .5 thuyền trưởng hoặc thuyền viên có nắm rõ hoạt động của lò đốt trên tàu, theo yêu cầu của quy định 16.2 của MARPOL Phụ lục VI, trong giới hạn quy định trong phụ lục IV của Phụ lục, phù hợp với sổ tay hướng dẫn vận hành hay không;
- .6 thuyền trưởng hoặc thuyền viên có ghi nhận quy định về phát thải các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC), khi tàu đang ở các cảng hoặc bến thuộc thẩm quyền của một Bên tham gia Nghị định thư năm 1997 đối với MARPOL, trong đó việc phát thải VOC phải được điều chỉnh, và có nắm rõ cách vận hành thích hợp hệ thống thu gom hơi đã được Chính quyền phê duyệt (trong trường hợp tàu là tàu chở dầu theo quy định tại quy định 2.27 của MARPOL Phụ lục VI) hay không; và

- .7 thuyền trưởng hoặc thuyền viên có nắm rõ các quy trình giao nhận dầu nhiên liệu liên quan đến phiếu giao nhận dầu nhiên liệu và các mẫu lưu giữ theo yêu cầu của quy định 18 của MARPOL Phụ lục VI hay không.

2 Giới thiệu

Phần này cung cấp hướng dẫn chi tiết về các hoạt động giám định cụ thể được mô tả trong phần 1 liên quan đến việc đánh giá khả năng sẵn sàng ứng phó trường hợp khẩn cấp và diễn tập.

2.1 Danh sách tập hợp

2.1.1 PSCO có thể xác định xem các thuyền viên có nhận thức được các nhiệm vụ của họ được nêu trong danh sách tập hợp hay không và họ có nắm rõ các nhiệm vụ được giao và nhận thức được các vị trí mà họ phải thực hiện nhiệm vụ hay không, việc này được thực hiện bằng cách hỏi các câu hỏi liên quan đến đoàn thuyền viên. Điều này có thể được thực hiện trước hoặc trong khi diễn ra cuộc diễn tập, ví dụ như việc thẩm vấn các nhân viên hướng dẫn cầu thang trên tàu chở khách.

2.1.2 Để xác định xem danh sách tập hợp có cập nhật hay không, PSCO có thể yêu cầu danh sách thuyền viên cập nhật.

2.2.1.3 PSCO có thể đảm bảo rằng danh sách tập hợp được trưng bày ở những nơi dễ thấy trên tàu, bao gồm cả buồng lái, buồng máy và khoang ở của thuyền viên. Khi xác định xem danh sách tập hợp có phù hợp với các quy định hay không, PSCO có thể xác minh xem liệu:

- .1 danh sách tập hợp có thể hiện các nhiệm vụ được giao cho các thành viên khác nhau của đoàn thuyền viên hay không;
- .2 danh sách tập hợp có chỉ rõ những sĩ quan nào được chỉ định để đảm bảo các thiết bị cứu sinh và cứu hỏa được duy trì trong tình trạng tốt và sẵn sàng sử dụng ngay lập tức hay không;
- .3 danh sách tập hợp có chỉ định người thay thế cho những người chủ chốt có thể mất khả năng hoạt động, có tính đến các trường hợp khẩn cấp khác nhau có thể yêu cầu các hành động khác nhau hay không;
- .4 danh sách tập hợp có thể hiện các nhiệm vụ được giao cho các thuyền viên liên quan đến hành khách trong trường hợp khẩn cấp hay không; và
- .5 định dạng của danh sách tập hợp được sử dụng trên tàu chở khách có được phê duyệt và được soạn thảo bằng ngôn ngữ hoặc các ngôn ngữ theo yêu cầu của Quốc gia tàu treo cờ và bằng tiếng Anh hay không.

2.3.1.4 Để xác định xem danh sách tập hợp có cập nhật hay không, PSCO có thể yêu cầu danh sách thuyền viên cập nhật (nếu có) để xác minh.

2.4.1.5 PSCO có thể xác định xem các nhiệm vụ được giao cho các thuyền viên điều khiển tàu cấp cứu (xuồng cứu sinh hoặc bè cứu hộ) có phù hợp với quy định hay không và xác minh xem sĩ quan boong hoặc người được cấp chứng chỉ có được bố trí phụ trách từng tàu cấp cứu sẽ được sử dụng hay không. Tuy nhiên, dựa trên tính chất của chuyến đi, số lượng người trên tàu và đặc điểm của con tàu, Chính quyền (của Quốc gia tàu treo cờ) có thể cho phép những người thực hiện việc xử lý và vận hành tàu cấp cứu được bố trí phụ trách tàu cấp cứu thay cho những người đủ tiêu chuẩn như trên. Chỉ huy phó cũng sẽ được chỉ định trong trường hợp xuồng cứu sinh.

~~2.5 PSCO có thể xác định xem các thuyền viên có nắm rõ các nhiệm vụ được giao cho họ trong danh sách tập hợp và nhận thức được các vị trí mà họ nên thực hiện nhiệm vụ hay không.~~

2.1.6 Mỗi tàu cấp cứu có động cơ phải có một người được chỉ định có khả năng vận hành động cơ và thực hiện các điều chỉnh [nhỏ].

2.3 **Giao tiếp trong quá trình diễn tập**

2.3.1 PSCO có thể xác định xem các thuyền viên chủ chốt có thể giao tiếp với nhau và với hành khách khi thích hợp hay không, theo cách sao cho hoạt động an toàn của tàu không bị ảnh hưởng, trong cả tình huống bình thường và khẩn cấp.

2.3.2 Đối với các cuộc diễn tập, các thuyền viên chủ chốt có thể là nhưng không giới hạn ở:

- .1 Nhóm buồng lái bao gồm người vận hành GMDSS, những người này cũng phải có khả năng giao tiếp với bờ và các tàu khác
- .2 Các bên cứu hỏa
- .3 Các bên kiểm soát thiệt hại
- .4 Các bên chuẩn bị thuyền
- .5 Nhân viên tập hợp hành khách trên tàu khách

2.3.3 PSCO phải xác minh ngôn ngữ làm việc của tàu. Các thuyền viên được giao nhiệm vụ hỗ trợ hành khách phải có thể cung cấp thông tin cần thiết cho hành khách trong trường hợp khẩn cấp.

2.3.4 PSCO cần xác định, nếu máy bộ đàm cầm tay UHF hoặc VHF đang được sử dụng cho các cuộc diễn tập, liệu đoàn thuyền viên đã quen thuộc với thiết bị, biết được các vùng/khu vực không tiếp nhận và các phương pháp liên lạc thay thế có sẵn hay không.

2.3.5 Khi các cuộc diễn tập đang được tiến hành, PSCO phải xác minh rằng có đủ nhân viên trên buồng lái để đưa ra quyết định, điều hướng tàu khi cần thiết và xử lý lượng thông tin liên lạc đáng kể có thể xảy ra.

2.3.6 [Một khía cạnh thường bị bỏ qua của các cuộc diễn tập khẩn cấp là liên lạc với bờ.] Khi một con tàu gặp khó khăn, rất có thể các tổ chức trên bờ, chẳng hạn như nhà khai thác tàu và các trung tâm điều phối cứu hộ trong khu vực, sẽ cần phải tham gia. PSCO cần xác nhận rằng thuyền trưởng và đoàn thuyền viên đã biết về các quy trình cần có thông tin liên lạc trên bờ và cách thức thiết lập thông tin liên lạc như vậy.

42.4 Kế hoạch tìm kiếm cứu nạn

Đối với các tàu chở khách, PSCO có thể xác minh liệu trên tàu có kế hoạch đã được phê duyệt để hợp tác với các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn thích hợp trong trường hợp khẩn cấp hay không.

52.5 Các cuộc diễn tập chữa cháy và rời khỏi tàu

5-12.5.1 PSCO chứng kiến một cuộc diễn tập chữa cháy và rời khỏi tàu phải đảm bảo rằng các thuyền viên đã nắm rõ nhiệm vụ của họ và sử dụng đúng cách các hệ thống và thiết bị của tàu.

5-22.5.2 Khi thiết lập một kịch bản diễn tập, chứng kiến cuộc diễn tập và cuối cùng là đánh giá tiêu chuẩn của cuộc diễn tập, điều quan trọng cần nhấn mạnh là PSCO không tìm kiếm một cuộc diễn tập đặc biệt, đặc biệt là trên các tàu chở hàng. Những điểm chính để đáp ứng yêu cầu của PSCO là:

- .1 Trong trường hợp khẩn cấp trên tàu, đoàn thuyền viên có thể tự tổ chức thành một đội hiệu quả để giải quyết tình huống khẩn cấp không?
- .2 Đoàn thuyền viên có thể giao tiếp hiệu quả không?
- .3 Thuyền trưởng có đang nắm quyền kiểm soát và thông tin có được truyền đến/từ trung tâm chỉ huy không?
- .4 Trong trường hợp vượt quá tầm kiểm soát, đoàn thuyền viên có thể bỏ tàu một cách an toàn không?

5-32.5.3 Điều quan trọng là khi thiết lập kịch bản, PSCO phải giải thích rõ ràng cho thuyền trưởng chính xác những gì được yêu cầu và mong đợi trong quá trình diễn tập, lưu ý rằng có thể có khó khăn về ngôn ngữ. PSCO không được đe dọa, không được can thiệp vào quá trình diễn tập cũng như không được đưa ra lời khuyên. PSCO chỉ nên đứng lùi lại và quan sát, tạo ra các ghi chú thích hợp. Điều quan trọng cần nhấn mạnh là vai trò của PSCO không phải là giảng dạy hay đào tạo mà là chứng kiến.

5.42.5.4 Các cuộc diễn tập phải được thực hiện với tốc độ an toàn. PSCO không nên mong đợi các cuộc diễn tập vận hành được tiến hành trong thời gian thực. Trong quá trình diễn tập, cần chú ý đảm bảo rằng mọi người đều nắm rõ nhiệm vụ của mình và thiết bị. Nếu cần thiết, các cuộc diễn tập nên được dừng lại nếu PSCO cho rằng đoàn thuyền viên đang thực hiện các hành vi không an toàn hoặc nếu có trường hợp khẩn cấp thực sự.

5.5 — ~~Khó khăn về ngôn ngữ giữa PSCO và các thuyền viên không nói tiếng Anh có thể gây khó khăn cho việc thực hiện các ý định tiến hành diễn tập. Cần phải thận trọng khi diễn ra cuộc diễn tập không đạt yêu cầu: điều này nhằm đảm bảo sự khác biệt giữa việc đoàn thuyền viên có thể không hiểu ý định của PSCO tham dự và sự thất bại do đoàn thuyền viên thiếu năng lực.~~

6.2.6 Diễn tập chữa cháy

6.12.6.1 PSCO có thể chứng kiến một cuộc diễn tập chữa cháy được thực hiện bởi đoàn thuyền viên được giao các nhiệm vụ này trong danh sách tập hợp. Sau khi tham khảo ý kiến của thuyền trưởng, một hoặc nhiều vị trí cụ thể của tàu có thể được chọn để thực hiện đám cháy mô phỏng. Một thuyền viên có thể được cử đến (các) vị trí và kích hoạt hệ thống báo cháy hoặc sử dụng các phương tiện khác để báo động.

6.22.6.2 Tại vị trí này, PSCO có thể mô tả dấu hiệu đám cháy cho thuyền viên và quan sát cách thức báo cáo đám cháy được chuyển đến buồng lái hoặc trung tâm kiểm soát thiệt hại. Tại thời điểm này, hầu hết các tàu sẽ phát báo động cho đoàn thuyền viên để triệu tập các bên chữa cháy về trạm của mình. PSCO cần quan sát cách thức bên chữa cháy đến hiện trường, lấy thiết bị ra và dập đám cháy mô phỏng. Đội trưởng cần đưa ra mệnh lệnh phù hợp cho đội của họ và chuyển thông tin trở lại buồng lái hoặc trung tâm kiểm soát thiệt hại về các điều kiện, tình trạng. Các đội chữa cháy cần được quan sát về cách trang bị và sử dụng thiết bị của họ đúng cách. PSCO phải đảm bảo rằng tất cả các thiết bị đều hoàn chỉnh. Việc chỉ tập hợp đoàn thuyền viên cùng với thiết bị của họ sẽ không được chấp nhận. Phản ứng của đoàn thuyền viên đối với thương tích của nhân viên có thể được kiểm tra bằng cách chọn một thuyền viên làm nạn nhân mô phỏng. PSCO cần quan sát cách thức giao tiếp và phản ứng của đội khiêng cáng và y tế. Xử lý cáng đúng cách khi đi qua các lối đi hẹp, cửa ra vào và cầu thang là thao tác rất khó và cần thực hành.

6.32.6.3 Trong chùng mực có thể, cuộc diễn tập phải được tiến hành như thể có một trường hợp khẩn cấp thực sự.

6.42.6.4 Những thuyền viên được giao nhiệm vụ khác liên quan đến diễn tập chữa cháy, chẳng hạn như điều khiển máy phát điện khẩn cấp, buồng CO₂, vòi phun nước và máy bơm chữa cháy khẩn cấp, cũng phải tham gia vào cuộc diễn tập. PSCO có thể yêu cầu các thuyền viên này giải thích nhiệm vụ của họ và thể hiện mức độ thành thạo của họ nếu có thể.

6.52.6.5 Đối với tàu khách, cần đặc biệt chú ý đến nhiệm vụ của các thuyền viên được giao đóng các cửa vận hành bằng tay và van chặn lửa. Các thiết bị đóng này phải được vận hành bởi những người có trách nhiệm trong khu vực của đám cháy mô phỏng trong quá trình diễn tập. Các thuyền viên không được phân công trong các đội chữa cháy thường được phân công đến các vị trí trong các khoang ở của hành khách để hỗ trợ việc sơ tán hành khách. Các thuyền viên này nên được yêu cầu giải thích nhiệm vụ của họ và ý nghĩa của các tín hiệu khẩn cấp khác nhau và được yêu cầu chỉ ra hai phương tiện thoát khỏi khu vực và hành khách đang ở đâu để báo cáo. Các thuyền viên được giao nhiệm vụ hỗ trợ hành khách phải có khả năng truyền đạt ít nhất là đủ thông tin để hướng dẫn hành khách đến các trạm tập trung và lên tàu thích hợp.

72.7 Diễn tập bỏ tàu

7.12.7.1 Sau khi tham khảo ý kiến thuyền trưởng, PSCO có thể yêu cầu một cuộc diễn tập bỏ tàu cho một hoặc nhiều tàu cấp cứu. Bản chất của cuộc diễn tập này là tàu cấp cứu được điều khiển và vận hành bởi các thuyền viên được chỉ định trong danh sách tập hợp. Nếu có thể, PSCO nên đưa thuyền cứu hộ vào cuộc diễn tập này. Chương III của SOLAS đưa ra các yêu cầu cụ thể về việc đào tạo và diễn tập bỏ tàu, trong đó các nguyên tắc sau đây đặc biệt phù hợp.

7.22.7.2 Trong chừng mực có thể, cuộc diễn tập phải được tiến hành như thể có trường hợp khẩn cấp thực sự.

7.32.7.3 Cuộc diễn tập bỏ tàu phải bao gồm:

- .1 triệu tập (hành khách và) đoàn thuyền viên đến (các) trạm tập trung với báo động cần thiết và đảm bảo rằng họ biết được lệnh rời tàu như đã nêu trong danh sách tập hợp;
- .2 báo cáo cho các trạm và chuẩn bị cho các nhiệm vụ được mô tả trong danh sách tập hợp;
- .3 kiểm tra xem (hành khách và) đoàn thuyền viên có ăn mặc phù hợp hay không;
- .4 kiểm tra xem áo phao có được mặc đúng cách hay không;
- .5 hạ ít nhất một xuống cứu sinh sau khi thực hiện hoạt động chuẩn bị hạ thủy cần thiết;
- .6 khởi động và vận hành động cơ xuống cứu sinh;
- .7 vận hành các cần trục neo được sử dụng để khởi động các bè cứu sinh;
- .8 cuộc tìm kiếm cứu nạn giả đối với hành khách bị mắc kẹt trong phòng ngủ riêng (nếu có);

- .9 hướng dẫn sử dụng các thiết bị cứu sinh vô tuyến điện;
- .10 thử nghiệm hệ thống chiếu sáng khẩn cấp và đèn chiếu sáng vị trí thấp nếu có để phục vụ cho việc tập hợp và bỏ tàu; và
- .11 nếu tàu được trang bị hệ thống sơ tán hàng hải, thực hiện các quy trình cần thiết cho việc triển khai các hệ thống đó cho đến thời điểm ngay trước khi triển khai thực tế.

7.42.7.4 Nếu xuống cứu sinh được hạ xuống trong quá trình diễn tập không phải là xuống cấp cứu, thì xuống cấp cứu cũng phải được hạ xuống, lưu ý rằng xuống cấp cứu phải được đưa lên và hạ thủy trong thời gian ngắn nhất có thể. PSCO phải đảm bảo rằng các thuyền viên đã nắm rõ các nhiệm vụ được giao trong quá trình bỏ tàu và thuyền viên phụ trách tàu cấp cứu có kiến thức đầy đủ về hoạt động và thiết bị của tàu cấp cứu. Cần thận trọng khi yêu cầu tàu hạ xuống cứu sinh. Số lượng người bên trong xuống cứu sinh trong quá trình hạ thủy cho mục đích diễn tập nên tùy theo quyết định của thuyền trưởng, lưu ý rằng SOLAS không yêu cầu phải có người trên xuống cứu sinh trong quá trình hạ thủy và thu hồi. Mục đích của việc này là giảm nguy cơ tai nạn trong quá trình hạ thủy và thu hồi; tuy nhiên, điều này phải được cân bằng với rủi ro lên/rời xuống khi đang ở dưới nước, nếu xuống phải được đưa đi và chạy.

7.52.7.5 Mỗi tàu cấp cứu nên được xếp ở trạng thái sẵn sàng liên tục để hai thuyền viên có thể thực hiện các công việc chuẩn bị lên tàu và hạ thủy trong vòng chưa đầy năm phút.

~~7.6 — Đối với tàu chở khách, xuống cứu sinh và bè cứu sinh hạ thủy bằng cần trục neo phải có khả năng hạ thủy trong thời gian 30 phút sau khi tất cả mọi người đã được trang bị áo phao.~~

~~7.7 — Đối với tàu chở hàng, phải có khả năng hạ thủy xuống cứu sinh và bè cứu sinh hạ thủy bằng cần trục neo trong khoảng thời gian 10 phút.~~

8.2.8 Diễn tập đi vào và cứu nạn trong không gian kín

8.12.8.1 Sau khi tham khảo ý kiến thuyền trưởng, PSCO có thể yêu cầu một cuộc diễn tập đi vào và cứu nạn trong không gian kín. Bản chất của cuộc diễn tập này là xác nhận rằng các thuyền viên đã nắm rõ quy trình vào không gian kín và cứu hộ nhân viên một cách an toàn, có thể trình diễn được cuộc diễn tập đi vào và cứu nạn trong không gian kín và có thể giao tiếp hiệu quả khi vào không gian kín trong trường hợp vào theo kế hoạch và/hoặc tình huống khẩn cấp.

8.22.8.2 Có thể chọn vị trí diễn tập tại một không gian kín giả định; không cần thiết phải chọn một không gian kín thực tế.

8.32.8.3 PSCO cần kiểm tra cấu trúc của không gian kín, các kịch bản của cuộc diễn tập và các sĩ quan chịu trách nhiệm được liệt kê trong danh sách tổng thể nếu có.

8.42.8.4 Cuộc diễn tập đi vào và cứu nạn trong không gian kín phải bao gồm:

- .1 kiểm tra và sử dụng phương tiện bảo hộ cá nhân cần thiết khi đi vào;
- .2 kiểm tra và sử dụng các thiết bị và quy trình thông tin liên lạc;
- .3 kiểm tra và sử dụng các thiết bị đo khí quyển trong không gian kín;
- .4 kiểm tra việc sử dụng các thiết bị và quy trình cứu hộ; và
- .5 hướng dẫn kỹ thuật sơ cứu và hồi sức.

9.2.9 Diễn tập lái tàu khẩn cấp

9.12.9.1 Sau khi tham khảo ý kiến thuyền trưởng, PSCO có thể yêu cầu diễn tập lái tàu khẩn cấp. Bản chất của cuộc diễn tập này là để xác nhận các thuyền viên đã nắm rõ quy trình lái tàu khẩn cấp.

9.22.9.2 PSCO có thể kiểm tra quy trình và phương tiện thông tin liên lạc ở cả buồng lái và buồng thiết bị lái.

9.32.9.3 Các cuộc diễn tập lái tàu khẩn cấp phải bao gồm:

- .1 điều khiển trực tiếp trong khoang thiết bị lái;
- .2 quy trình giao tiếp với buồng lái; và
- .3 vận hành các nguồn cấp điện thay thế nếu có.

11.2.10 Kế hoạch Kiểm soát Thiệt hại và Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu (SOPEP) hoặc Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu (SMPEP)

11.22.10.1 có thể xác định xem kế hoạch kiểm soát thiệt hại có được cung cấp trên tàu khách hay không và liệu các thuyền viên có nắm rõ nhiệm vụ của họ và việc sử dụng đúng cách các máy móc và thiết bị của tàu cho mục đích kiểm soát thiệt hại hay không. Điều tương tự cũng áp dụng đối với SOPEP trên tất cả các tàu và SMPEP nếu có.

11.32.10.2 PSCO có thể xác định xem các sĩ quan của tàu có biết nội dung của sổ tay kiểm soát thiệt hại cần được cung cấp cho họ hoặc về kế hoạch kiểm soát thiệt hại hay không.

11.32.10.3 Các sĩ quan có thể được yêu cầu giải thích hành động sẽ được thực hiện trong các điều kiện thiệt hại khác nhau.

11.42.10.4 Các sĩ quan cũng có thể được yêu cầu giải thích về ranh giới của các khoang kín nước, các lỗ hở trong đó với các phương tiện đóng và vị trí của bất kỳ bộ phận điều khiển nào trong đó và các bộ cạykhắc phục sự cố nghiêng do ngập nước.

~~11.5~~2.10.5 Các sĩ quan phải có kiến thức vững chắc về ảnh hưởng của độ mớn nước và ổn định của tàu trong trường hợp thiệt hại và ngập nước của một khoang và các biện pháp đối phó cần được thực hiện.

12.11 Kế hoạch kiểm soát hỏa hoạn

~~12.1~~2.11.1 PSCO có thể xác định xem kế hoạch hoặc sổ tay kiểm soát hỏa hoạn có được cung cấp hay không và liệu các thuyền viên có nắm rõ thông tin được đưa ra trong kế hoạch hoặc sổ tay kiểm soát hỏa hoạn hay không, **đối với tàu chở dầu, các thuyền viên cần thông thạo về cách sử dụng thiết bị ổn định đã được phê duyệt.**

~~12.2~~2.11.2 PSCO có thể xác minh rằng các kế hoạch kiểm soát hỏa hoạn được trưng bày cố định theo hướng dẫn của các sĩ quan trên tàu. Ngoài ra, các sổ tay chứa thông tin về kế hoạch kiểm soát hỏa hoạn có thể được cung cấp cho mỗi sĩ quan và một bản sao phải luôn có sẵn trên tàu ở vị trí dễ tiếp cận. Các kế hoạch và sổ tay phải được cập nhật, mọi thay đổi phải được ghi lại trong thời gian sớm nhất có thể.

~~12.3~~2.11.3 PSCO có thể xác định rằng các sĩ quan chịu trách nhiệm, đặc biệt là những người được giao nhiệm vụ liên quan trong danh sách tập hợp, biết về thông tin được cung cấp bởi kế hoạch hoặc sổ tay kiểm soát hỏa hoạn và cách hành động trong trường hợp hỏa hoạn.

~~12.4~~2.11.4 PSCO có thể đảm bảo rằng các sĩ quan phụ trách con tàu đã nắm rõ các bộ phận kết cấu chính tạo thành một phần của các phân chày khác nhau và phương tiện tiếp cận các khoang khác nhau.