



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

QCVN 71: 2013/BGTVT

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA
VỀ QUẢN LÝ AN TOÀN VÀ NGĂN
NGỪA Ô NHIỄM TRONG KHAI THÁC
TÀU BIỂN**

*National Technical Regulation on Management for Safe
Operation of Ships and for Pollution Prevention*

HÀ NỘI – 2013

Lời nói đầu

Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quản lý an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm trong khai thác tàu biển", QCVN 71: 2013/BGTVT, do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 48/2013/TT-BGTVT ngày 06 tháng 12 năm 2013.

QUẢN LÝ AN TOÀN VÀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM TRONG KHAI THÁC TÀU BIỂN

Management for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention

MỤC LỤC

Trang

Phần I. QUY ĐỊNH CHUNG	6
1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng	6
1.2 Tài liệu viện dẫn và giải thích từ ngữ	7
1.3 Các yêu cầu về quản lý an toàn	10
1.4 Chứng nhận	10
1.5 Duy trì chứng nhận	10
Phần II. QUY ĐỊNH KỸ THUẬT	11
Mục 1. Các yêu cầu đối với Hệ thống quản lý an toàn	11
Chương 1 Quy định chung	11
1.1 Quy định chung	11
Chương 2 Chính sách an toàn và bảo vệ môi trường	12
2.1 Ban hành chính sách	12
2.2 Thực hiện chính sách	12
Chương 3 Trách nhiệm và quyền hạn của Công ty	12
3.1 Thông báo về chủ thể quản lý tàu	12
3.2 Tổ chức của Công ty	12
3.3 Đảm bảo nguồn lực	12
Chương 4 Người phụ trách (DP)	13
4.1 Trách nhiệm và quyền hạn của Người phụ trách	13
4.2 Yêu cầu đối với Người phụ trách	13
Chương 5 Trách nhiệm và quyền hạn của thuyền trưởng	14
5.1 Trách nhiệm	14
5.2 Quyền hạn	15
Chương 6 Nguồn lực và nhân lực	15
6.1 Thuyền trưởng	15
6.2 Thuyền viên	15
6.3 Làm quen và hướng dẫn nghiệp vụ	15

6.4	Năng lực, kinh nghiệm và hiểu biết luật pháp	15
6.5	Đào tạo	15
6.6	Ngôn ngữ làm việc và trao đổi thông tin	16
Chương 7	Triển khai các kế hoạch hoạt động trên tàu	16
Chương 8	Sẵn sàng ứng phó tình huống khẩn cấp	16
8.1	Xác định tình huống khẩn cấp	16
8.2	Thực tập và diễn tập ứng phó	16
8.3	Sẵn sàng ứng phó	16
Chương 9	Báo cáo và phân tích sự không phù hợp, tai nạn và tình huống nguy hiểm	16
9.1	Báo cáo và phân tích	16
9.2	Khắc phục và phòng ngừa	16
Chương 10	Bảo dưỡng tàu và trang thiết bị	17
10.1	Quy trình bảo dưỡng	17
10.2	Thực hiện bảo dưỡng	17
10.3	Các thiết bị thiết yếu	17
10.4	Hệ thống kế hoạch bảo dưỡng	17
Chương 11	Tài liệu	17
11.1	Quy trình kiểm soát tài liệu và dữ liệu	17
11.2	Thực hiện quản lý tài liệu	17
11.3	Sổ tay quản lý an toàn	18
Chương 12	Kiểm tra, soát xét và đánh giá của Công ty	18
12.1	Đánh giá nội bộ	18
12.2	Soát xét Hệ thống quản lý an toàn	18
12.3	Quy trình thực hiện đánh giá nội bộ	18
12.4	Đánh giá viên nội bộ	18
12.5	Xử lý kết quả	19
12.6	Hành động tiếp theo	19
Mục 2.	Các yêu cầu về đánh giá chứng nhận Hệ thống quản lý an toàn	19
Chương 1	Quy định chung	19
1.1	Phạm vi áp dụng	19

1.2	Mục đích	19
1.3	Yêu cầu đối với đánh giá Hệ thống quản lý an toàn	19
Chương 2	Quá trình đánh giá chứng nhận	20
2.1	Các loại hình đánh giá	20
2.2	Đánh giá lần đầu để cấp giấy chứng nhận	20
2.3	Đánh giá hàng năm để xác nhận Giấy chứng nhận phù hợp	21
2.4	Đánh giá trung gian để xác nhận Giấy chứng nhận quản lý an toàn	21
2.5	Đánh giá để cấp mới giấy chứng nhận	21
2.6	Đánh giá bổ sung	22
2.7	Đánh giá sơ bộ	22
2.8	Các bước đánh giá quản lý an toàn	22
 Phần III. QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ		25
1	Giấy chứng nhận phù hợp và Giấy chứng nhận quản lý an toàn	25
2	Giấy chứng nhận tạm thời	26
3	Mẫu giấy chứng nhận	27
4	Thủ tục cấp giấy chứng nhận	27
 Phần IV. TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN		28
1	Trách nhiệm của Công ty	28
2	Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam	28
3	Kiểm tra thực hiện của Bộ Giao thông Vận tải	29
 Phần V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN		30
 Phụ lục A Mẫu giấy chứng nhận DOC		
Phụ lục B Mẫu giấy chứng nhận SMC		
Phụ lục C Mẫu giấy chứng nhận I_DOC		
Phụ lục D Mẫu giấy chứng nhận I_SMC		

QUẢN LÝ AN TOÀN VÀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM TRONG KHAI THÁC TÀU BIỂN

Management for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention

Phần I. QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1.1.1 Phạm vi điều chỉnh

- 1 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia này (sau đây gọi tắt là "Quy chuẩn") áp dụng cho việc xây dựng, thực hiện, đánh giá và chứng nhận Hệ thống quản lý an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm trong khai thác tàu biển (sau đây gọi tắt là "Hệ thống quản lý an toàn"), phù hợp với các yêu cầu của Chương IX Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS 1974), Bộ luật quốc tế về Quản lý khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM) đã bổ sung, sửa đổi và các quy định liên quan của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO).
- 2 Hệ thống quản lý an toàn áp dụng cho các tàu như liệt kê dưới đây, và cho Công ty quản lý khai thác các tàu này, theo các quy định của Chương IX Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS 1974), Bộ luật quốc tế về Quản lý khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM), đã bổ sung, sửa đổi và các quy định liên quan của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO):
 1. Tàu khách và tàu khách cao tốc mang cờ quốc tịch Việt Nam, hoạt động trên tuyến quốc tế;
 2. Tàu hàng (bao gồm tàu chở dầu, tàu chở hóa chất, tàu chở khí, tàu chở xô hàng khô, tàu hàng khác) và tàu hàng cao tốc có tổng dung tích từ 500 GT trở lên, mang cờ quốc tịch Việt Nam, hoạt động trên tuyến quốc tế;
 3. Giàn khoan biển di động (MODU) và kho chứa nổi (FSO, FPSO, FPS), tự hành hoặc không tự hành có tổng dung tích từ 500 GT trở lên, mang cờ quốc tịch Việt Nam, hoạt động trên tuyến quốc tế hoặc trong nội thủy, lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Việt Nam;
 4. Giàn khoan biển di động (MODU) và kho chứa nổi (FSO, FPSO, FPS), tự hành hoặc không tự hành có tổng dung tích từ 500 GT trở lên và không mang cờ quốc tịch Việt Nam nhưng hoạt động trong nội thủy, lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Việt Nam.
- 3 Khi có yêu cầu, Quy chuẩn này cũng được áp dụng cho các tàu và Công ty không thuộc phạm vi nêu ở 1.1.1-2 trên.
- 4 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia này không áp dụng cho những tàu được Chính phủ khai thác dùng cho mục đích phi thương mại, tàu quân sự và tàu cá.

1.1.2 Đối tượng áp dụng

Quy chuẩn này áp dụng đối với các tổ chức và cá nhân có hoạt động liên quan đến quản lý khai thác tàu thuộc phạm vi điều chỉnh nêu tại điểm 1.1.1-2 khoản 1.1 Phần I và tổ chức chứng nhận có thẩm quyền theo quy định của pháp luật

Việt Nam là Cục Đăng kiểm Việt Nam.

1.2 Tài liệu viện dẫn và giải thích từ ngữ

1.2.1 Các tài liệu viện dẫn

- 1 Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển SOLAS 1974, được Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) thông qua vào ngày 01/11/1974 đã bổ sung, sửa đổi.
- 2 Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra MARPOL 73/78, được Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) thông qua vào ngày 02/11/1973, đã bổ sung sửa đổi.
- 3 Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, chứng nhận và trực ca thuyền viên STCW 78/95, được thông qua bởi IMO vào 07/07/1978 đã bổ sung, sửa đổi.
- 4 Nghị quyết A.741(18) năm 1993 của IMO thông qua Bộ luật Quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM), và các sửa đổi, bổ sung Bộ luật ISM bằng các Nghị quyết MSC.104(73) năm 2000, MSC.179(79) năm 2004, MSC.195(80) năm 2005, MSC.273(85) năm 2008.
- 5 Nghị quyết A.1022(26) năm 2009 của IMO hướng dẫn triển khai thực hiện Bộ luật ISM cho các Chính quyền hàng hải.
- 6 Thông tư MSC-MEPC.7/Circ.8 của IMO hướng dẫn triển khai thực hiện Bộ luật ISM cho các Công ty.
- 7 Thông tư MSC-MEPC.7/Circ.6 của IMO hướng dẫn về tiêu chuẩn chuyên môn, đào tạo, và kinh nghiệm cần thiết đối với người thực hiện vai trò của Người phụ trách (DP) theo Bộ luật ISM.
- 8 Thông tư MSC/Circ.1059- MEPC/Circ.401 của IMO hướng dẫn xử lý tình huống có sự không phù hợp nghiêm trọng.
- 9 Thông tư MSC-MEPC.7/Circ.7 của IMO hướng dẫn báo cáo tình huống cận nguy (near-miss).
- 10 Quyết định số 51/2005/QĐ-BGTVT ngày 12 tháng 10 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam.
- 11 Thông tư số 32/2011/TT-BGTVT ngày 19/4/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam, ban hành kèm theo Quyết định số 51/2005/QĐ-BGTVT ngày 12 tháng 10 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

1.2.2 Giải thích từ ngữ

- 1 *Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (Bộ luật ISM)* là Bộ luật Quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm được Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) thông qua bằng Nghị quyết A.741(18) và có thể được IMO bổ sung, sửa đổi.
- 2 *Công ty* là chủ tàu hoặc một tổ chức hay cá nhân nào đó như người quản lý hoặc người thuê tàu trần, người đã và đang đảm đương trách nhiệm đối với việc khai thác tàu thay cho chủ tàu và đồng ý thực hiện toàn bộ các nghĩa vụ và trách nhiệm theo quy định của Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế.
- 3 *Tàu chở dầu* là tàu được đóng hoặc hoán cải cho mục đích chính là chở xô dầu trong các két hàng và bao gồm cả tàu hàng hỗn hợp, tàu chở chất lỏng độc (tàu

- NLS), và tàu chở khí khi sử dụng để chở xô dầu (theo định nghĩa ở quy định 1 của Phụ lục I thuộc Nghị định 1978 liên quan đến Công ước MARPOL 73/78).
- 4 *Tàu chở hóa chất* là tàu hàng được đóng hoặc hoán cải và được sử dụng để chở xô bất kỳ loại hàng lỏng nào được liệt kê trong Chương 17 của Bộ luật quốc tế về chở xô hóa chất (IBC) đã được IMO thông qua bằng Nghị quyết MSC.4(48).
 - 5 *Tàu chở khí* là tàu hàng được đóng hoặc hoán cải và được sử dụng để chở xô bất kỳ loại khí hóa lỏng hoặc các sản phẩm khác được liệt kê trong Chương 19 của Bộ luật quốc tế về tàu chở khí (IGC) đã được IMO thông qua bằng Nghị quyết MSC.5(48).
 - 6 *Tàu chở xô hàng khô* là tàu thường được đóng boong đơn, với các kết dính mạn và các kết hông trong khoang hàng, có mục đích chủ yếu để chở xô hàng khô, và bao gồm cả các loại tàu như tàu chở quặng và tàu chở hàng hỗn hợp.
 - 7 *Giàn khoan biển di động (MODU)* là tàu có khả năng tham gia các hoạt động khoan nhằm thăm dò hoặc khai thác khoáng sản dưới đáy biển như cacbua hydro, lưu huỳnh hoặc muối ở thể khí hoặc lỏng.
 - 8 *Kho chứa nổi* là phương tiện dùng để xử lý/sản xuất hydro cacbon và/hoặc chứa hydro cacbon và xuất hydro cacbon. Kho chứa nổi có thể có cấu hình dạng tàu, dạng giàn bán chìm và các dạng khác tùy thuộc vào chức năng, và bao gồm: FPSO – Kho chứa nổi, sản xuất và xuất dầu (Floating production, storage and offloading system); FPS – Kho nổi, sản xuất và xuất dầu không có khả năng chứa dầu (Floating production system); FSO – Kho chứa nổi, chứa và xuất dầu không có thiết bị sản xuất (Floating storage and offloading system).
 - 9 *Tàu cao tốc* là tàu có khả năng đạt tốc độ tối đa theo đơn vị mét trên giây (m/s) bằng hoặc vượt: $3.7\nabla^{0.1667}$ với ∇ = thể tích lượng chiếm nước tương ứng với đường nước thiết kế (m^3) trừ tàu có thân nằm hoàn toàn bên trên mặt nước trong tình trạng không có lượng chiếm nước do hiệu ứng khí động lực gây ra.
 - 10 *Chính quyền Hàng hải* nghĩa là Chính phủ của Quốc gia mà tàu mang cờ.
 - 11 *Hệ thống quản lý an toàn* nghĩa là hệ thống có cấu trúc và được lập thành văn bản cho phép những người trong Công ty thực hiện có hiệu lực chính sách an toàn và bảo vệ môi trường của Công ty.
 - 12 *Giấy chứng nhận Phù hợp (DOC)* là giấy chứng nhận cấp cho Công ty tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM và của Quy chuẩn này.
 - 13 *Giấy chứng nhận Quản lý an toàn (SMC)* là giấy chứng nhận cấp cho tàu khẳng định hoạt động quản lý của Công ty và trên tàu tuân thủ với hệ thống quản lý an toàn đã được phê duyệt.
 - 14 *Bảng chứng khách quan* là các thông tin, hồ sơ hoặc những sự việc thực tế mang tính chất định tính hoặc định lượng liên quan đến an toàn hoặc sự tồn tại và việc thực hiện một yếu tố của hệ thống quản lý an toàn. Bảng chứng khách quan có được dựa trên việc quan sát, đo đạc hoặc thử nghiệm và có thể kiểm tra xác nhận được.
 - 15 *Sự ghi nhận* là một sự việc thực tế được phát hiện khi đánh giá công tác quản lý an toàn và được chứng minh bằng những bằng chứng khách quan.
 - 16 *Sự không phù hợp* là một tình huống quan sát được và có các bằng chứng khách quan chỉ ra sự không tuân thủ với một yêu cầu cụ thể.

- 17 *Sự không phù hợp nghiêm trọng* là một sai lệch có thể xác định, đe dọa nghiêm trọng tới an toàn của con người hoặc tàu hoặc môi trường và yêu cầu phải có hành động khắc phục ngay lập tức hoặc thực hiện một yêu cầu của Bộ luật này một cách thiếu hệ thống và thiếu hiệu lực.
- 18 *Ngày ấn định hàng năm* là ngày và tháng của năm trùng với ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận liên quan.
- 19 *Đánh giá* là việc xem xét một cách độc lập và có hệ thống nhằm xác định xem các hoạt động và kết quả liên quan tới Hệ thống quản lý an toàn có phù hợp với kế hoạch đã đặt ra hay không và các kế hoạch này có được thực hiện một cách có hiệu quả và thích hợp để đạt được các mục tiêu hay không.
- 20 *Đánh giá lần đầu* là cuộc đánh giá tổng thể toàn bộ Hệ thống quản lý an toàn của một Công ty và/ hoặc một tàu được tiến hành lần đầu nhằm xác định xem các yêu cầu của Quy chuẩn này có được tuân thủ hay không. Điều đó có nghĩa là Hệ thống Quản lý được lập hồ sơ này tuân thủ theo Quy chuẩn này và hệ thống đã được thực thi có hiệu quả.
- 21 *Đánh giá trung gian* là một cuộc đánh giá nhằm đảm bảo các chức năng của Hệ thống quản lý an toàn vẫn tiếp tục được thực thi có hiệu quả trên tàu và nhằm xem xét các sửa đổi được tiến hành từ lần đánh giá trước. Cuộc đánh giá này cũng bao gồm cả việc xem xét hành động khắc phục mà Công ty thực hiện cho những sự không phù hợp được phát hiện trong lần đánh giá trước. Ngoài các trường hợp đặc biệt, Đánh giá trung gian phải được tiến hành trong năm thứ hai kể từ ngày cấp giấy, nếu giấy chứng nhận có hiệu lực 3 năm, và trong năm thứ ba, kể từ ngày cấp nếu giấy chứng nhận có hiệu lực 5 năm.
- 22 *Đánh giá hàng năm* là cuộc đánh giá Hệ thống quản lý an toàn trên Công ty được tiến hành hàng năm nhằm đảm bảo các chức năng của Hệ thống quản lý an toàn vẫn tiếp tục được thực thi có hiệu quả và nhằm xem xét các sửa đổi được tiến hành từ lần đánh giá trước. Cuộc đánh giá này cũng bao gồm cả việc xem xét hành động khắc phục mà Công ty thực hiện cho những sự không phù hợp được phát hiện trong lần đánh giá trước.
- 23 *Đánh giá cấp mới* là một cuộc đánh giá lại toàn bộ Hệ thống quản lý an toàn để dẫn đến việc cấp lại một DOC mới cho Công ty hay một SMC mới cho tàu. Cuộc đánh giá này tuy không chi tiết như Đánh giá lần đầu, nhưng chi tiết hơn so với Đánh giá hàng năm đối với DOC và Đánh giá trung gian đối với SMC.
- 24 *Đánh giá bổ sung* là cuộc đánh giá được tiến hành khi có sự thay đổi lớn trong Hệ thống quản lý an toàn hoặc khi phát hiện được một sự không phù hợp nghiêm trọng. Cuộc đánh giá này có thể đòi hỏi phải trực tiếp xuống đánh giá Công ty hoặc tàu.
- 25 *Đánh giá sơ bộ* là cuộc xem xét những yếu tố cơ bản của giai đoạn đầu triển khai thực hiện một Hệ thống quản lý an toàn của Công ty và tàu, để cấp các giấy chứng nhận DOC hoặc SMC tạm thời tương ứng.
- 26 *Kiểm tra xác nhận việc khắc phục sự không phù hợp* là việc kiểm tra xác nhận việc khắc phục các khiếm khuyết hay sự không phù hợp, là một phần của cuộc đánh giá liên quan trước đó.
- 27 *Đánh giá viên* là người thực hiện công tác kiểm tra xác nhận sự phù hợp với các yêu cầu của Quy chuẩn này, và đáp ứng được các yêu cầu về chuyên môn và

các yêu cầu khác theo quy định.

- 28** *Đội trưởng đội đánh giá* là đánh giá viên được chỉ định để quản lý một cuộc đánh giá.
- 29** *Những sửa đổi lớn* là những sửa đổi trong Hệ thống quản lý an toàn có ảnh hưởng đến DOC, SMC, ví dụ:
- Khi Công ty có thêm một loại tàu mới so với các loại đã được ghi trong DOC;
 - Tàu đổi cờ quốc tịch;
 - Những thay đổi trong tổ chức, trong cách thức quản lý và thực hiện có ảnh hưởng đến hiệu lực của Hệ thống quản lý an toàn.

1.3 Các yêu cầu về quản lý an toàn

- 1.3.1** Công ty phải xây dựng và thực hiện Hệ thống quản lý an toàn áp dụng trên văn phòng Công ty và trên các tàu do Công ty quản lý, tuân thủ các quy định của Quy chuẩn này. Các quy định của Quy chuẩn này được coi là tương đương với các yêu cầu của Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế.
- 1.3.2** Tàu phải được quản lý khai thác bởi một Công ty được cấp Giấy chứng nhận Phù hợp như được nêu ở 1.4 dưới đây.

1.4 Chứng nhận

- 1.4.1** Giấy chứng nhận Phù hợp sẽ được cấp cho mỗi Công ty thỏa mãn các yêu cầu của Quy chuẩn này. Bản sao của Giấy chứng nhận Phù hợp sẽ phải được lưu giữ trên tàu để thuyền trưởng có thể đưa ra khi được yêu cầu kiểm tra.
- 1.4.2** Giấy chứng nhận Quản lý an toàn sẽ được cấp cho mỗi tàu sau khi cơ quan có thẩm quyền đã kiểm tra, đánh giá rằng Công ty và các hoạt động quản lý trên tàu của Công ty là phù hợp với Hệ thống quản lý an toàn đã được phê chuẩn.
- 1.4.3** Cục Đăng kiểm Việt Nam là cơ quan có thẩm quyền thực hiện đánh giá và cấp Giấy chứng nhận Phù hợp và Giấy chứng nhận Quản lý an toàn, thay mặt cho Chính quyền Hàng hải Việt Nam.
- 1.4.4** Trường hợp đối tượng áp dụng như nêu tại điểm 1.1.1-2 (4) Khoản 1.1 Phần I, nếu đã được Chính quyền hàng hải mà tàu mang cờ quốc tịch cấp các giấy chứng nhận phù hợp với yêu cầu của Bộ luật ISM, Cục Đăng kiểm Việt Nam chỉ tiến hành đánh giá và cấp báo cáo đánh giá mà không cấp giấy chứng nhận, trừ khi có sự ủy quyền của Chính quyền hàng hải mà tàu mang cờ quốc tịch.

1.5 Duy trì quản lý an toàn

- 1.5.1** Công ty và tàu phải duy trì Hệ thống quản lý an toàn phù hợp các điều khoản của Quy chuẩn này.
- 1.5.2** Cục Đăng kiểm Việt Nam phải đánh giá, kiểm tra xác nhận theo định kỳ việc duy trì thực hiện chức năng thích hợp của Hệ thống quản lý an toàn của Công ty và tàu, phù hợp các điều khoản của Quy chuẩn này.

Phần II. QUY ĐỊNH KỸ THUẬT

MỤC 1. CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

CHƯƠNG 1. QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Quy định chung

1.1.1 Phạm vi áp dụng

Phần này áp dụng đối với các Công ty và các tàu.

1.1.2 Mục tiêu chung

1. Mục tiêu của phần này của Quy chuẩn là đảm bảo an toàn trên biển, ngăn ngừa thương vong về người, tránh các thiệt hại đối với môi trường, đặc biệt là môi trường biển và đối với tài sản.
2. Việc áp dụng phần này của Quy chuẩn nhằm hỗ trợ và khuyến khích xây dựng một văn hoá an toàn trong quản lý khai thác tàu và vận tải biển. Sự cam kết, giá trị và lòng tin là các nhân tố quyết định cho việc xây dựng văn hoá an toàn.
3. Không có hai Công ty tàu biển hoặc hai chủ tàu giống nhau và các tàu hoạt động trong phạm vi không gian và thời gian rộng dưới các điều kiện đa dạng khác nhau, do đó phần này của Quy chuẩn chỉ quy định các nguyên tắc và các mục tiêu chung.
4. Phần này của Quy chuẩn sử dụng những thuật ngữ khái quát để có thể áp dụng rộng rãi. Do mức độ quản lý trên bờ và trên tàu khác nhau, nên các yêu cầu về hiểu biết và nhận thức về các điều khoản có thể sẽ khác nhau.

1.1.3 Mục tiêu quản lý an toàn của Công ty

Công ty phải thiết lập Mục tiêu quản lý an toàn của Công ty, tối thiểu bao gồm:

1. Lập ra các tác nghiệp an toàn trong khai thác tàu và môi trường làm việc an toàn;
2. Đánh giá mọi rủi ro đã được xác định đối với tàu, con người và môi trường và thiết lập các biện pháp bảo vệ thích hợp;
3. Liên tục hoàn thiện kỹ năng quản lý an toàn của những người trên bờ và dưới tàu, bao gồm cả việc chuẩn bị đối phó với các tình huống khẩn cấp liên quan tới an toàn và bảo vệ môi trường.

1.1.4 Nguyên tắc quản lý an toàn của Công ty

Mỗi Công ty phải xây dựng, thực hiện và duy trì một Hệ thống quản lý an toàn, đảm bảo:

1. Tuân thủ các quy phạm và các quy định bắt buộc;
2. Lưu tâm tới các bộ luật, hướng dẫn và tiêu chuẩn có thể áp dụng do Tổ chức hàng hải quốc tế, các Chính quyền Hàng hải, các tổ chức phân cấp và các tổ chức công nghiệp hàng hải khuyến nghị.

1.1.5 Các yêu cầu chức năng đối với Hệ thống quản lý an toàn

Mỗi Công ty phải xây dựng, thực hiện và duy trì một Hệ thống quản lý an toàn

bao gồm các nội dung sau:

1. Một chính sách an toàn và bảo vệ môi trường;
2. Các hướng dẫn và quy trình để đảm bảo khai thác tàu an toàn và bảo vệ môi trường phù hợp với luật pháp có liên quan của quốc tế và quốc gia mà tàu mang cờ;
3. Xác định các mức phân cấp quyền hạn và tuyến thông tin liên lạc giữa những người trên bờ, giữa những người trên tàu và giữa tàu với bờ;
4. Các quy trình báo cáo các tai nạn và sự không phù hợp với các điều khoản của Quy chuẩn này;
5. Các quy trình để chuẩn bị sẵn sàng và đối phó với các tình huống khẩn cấp;
6. Các quy trình đánh giá nội bộ và soát xét công tác quản lý.

CHƯƠNG 2. CHÍNH SÁCH AN TOÀN VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

2.1 Ban hành chính sách

Công ty phải thiết lập một Chính sách an toàn và bảo vệ môi trường trong đó mô tả cách thức để đạt được những mục tiêu đã đề ra trong điểm 1.1.3 và 1.1.4 khoản 1.1 Mục 1 Phần II của Quy chuẩn này.

2.2 Thực hiện chính sách

Công ty phải đảm bảo rằng Chính sách an toàn và bảo vệ môi trường được thực hiện và duy trì ở tất cả các cấp của công ty, cả ở trên bờ và dưới tàu.

CHƯƠNG 3. TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN CỦA CÔNG TY

3.1 Thông báo về chủ thể quản lý tàu

Nếu chủ thể chịu trách nhiệm quản lý tàu không phải là chủ tàu, thì chủ tàu phải thông báo đầy đủ tên và các chi tiết về chủ thể đó cho Chính quyền hàng hải.

3.2 Tổ chức của Công ty

Công ty phải xác định và lập thành văn bản trách nhiệm, quyền hạn và mối quan hệ của tất cả những người làm công tác quản lý, thực hiện và kiểm tra công việc có liên quan và ảnh hưởng tới an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.

3.3 Đảm bảo nguồn lực

Công ty chịu trách nhiệm đảm bảo cung cấp đủ nguồn lực và sự hỗ trợ từ trên Công ty giúp Người phụ trách thực thi các chức năng của mình. Các nguồn lực và sự hỗ trợ tối thiểu bao gồm:

1. Nhân lực;
2. Vật lực;

3. Các đào tạo cần thiết;
4. Xác định và lập thành văn bản một cách rõ ràng về trách nhiệm và quyền hạn;
5. Quyền báo cáo các sự không phù hợp và các phát hiện tới lãnh đạo cao nhất của Công ty.

CHƯƠNG 4. NGƯỜI PHỤ TRÁCH (DP)

4.1 Trách nhiệm và quyền hạn của Người phụ trách

4.1.1 Để đảm bảo khai thác tàu an toàn và duy trì mối liên lạc giữa Công ty và tàu, Công ty phải cử ra một hoặc nhiều Người phụ trách ở trên bờ, người có quyền gặp trực tiếp lãnh đạo cao nhất. Trách nhiệm và quyền hạn của Người phụ trách phải bao gồm cả việc giám sát về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm trong khai thác tàu và đảm bảo nguồn lực và sự hỗ trợ trên bờ được cung cấp đầy đủ theo yêu cầu.

4.1.2 Người phụ trách phải kiểm tra xác nhận và giám sát tất cả các công tác an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm trong các hoạt động của từng tàu. Việc giám sát này tối thiểu phải bao gồm các quá trình nội bộ sau:

1. Thông tin liên lạc và thực hiện chính sách an toàn và bảo vệ môi trường;
2. Đánh giá và xem xét tính hiệu lực của Hệ thống quản lý an toàn;
3. Báo cáo và phân tích về sự không phù hợp, sự cố và các tình huống nguy hiểm;
4. Tổ chức và giám sát các cuộc đánh giá nội bộ;
5. Bổ sung sửa đổi một cách thích hợp Hệ thống quản lý an toàn;
6. Đảm bảo có đầy đủ nguồn lực và hỗ trợ trên bờ.

4.2 Yêu cầu đối với Người phụ trách

4.2.1 Yêu cầu về năng lực

Người phụ trách phải đáp ứng các yêu cầu tối thiểu sau:

1. Tốt nghiệp đại học hoặc cao đẳng từ cơ sở đào tạo được Chính quyền Hàng hải công nhận về lĩnh vực liên quan tới quản lý, kỹ thuật cơ khí hoặc khoa học tự nhiên; hoặc
2. Có năng lực và kinh nghiệm như một sỹ quan quản lý trên tàu biển được chứng nhận theo Công ước STCW78 và các bổ sung, sửa đổi;
3. Có tối thiểu 3 năm kinh nghiệm thực tế làm chức danh lãnh đạo hoặc quản lý trong lĩnh vực quản lý khai thác tàu.

4.2.2 Yêu cầu về đào tạo

Người phụ trách phải được đào tạo về các vấn đề liên quan của quản lý an toàn theo các yêu cầu của Quy chuẩn này, tối thiểu bao gồm:

1. Kiến thức và nhận thức về Bộ luật ISM;

2. Các quy định và quy phạm bắt buộc;
3. Các tiêu chuẩn, hướng dẫn và các bộ luật bắt buộc;
4. Các kỹ năng về kiểm tra, đặt câu hỏi, đưa ra kết luận và báo cáo.
5. Quản lý an toàn về kỹ thuật và tác nghiệp tàu biển
6. Kiến thức phù hợp về vận tải biển và các hoạt động trên tàu;
7. Tham gia ít nhất một lần đánh giá hệ thống quản lý liên quan tới lĩnh vực hàng hải;
8. Trao đổi thông tin liên lạc với thuyền viên và lãnh đạo, quản lý của Công ty.

4.2.3 Yêu cầu về kinh nghiệm

Người phụ trách phải có kinh nghiệm:

1. Thuyết phục lãnh đạo cao nhất của Công ty về tầm quan trọng của quản lý an toàn để có được hỗ trợ liên tục cho việc hoàn thiện Hệ thống quản lý an toàn;
2. Xem xét về sự phù hợp của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu của Quy chuẩn này và Bộ luật ISM;
3. Xem xét tính hiệu lực của Hệ thống quản lý an toàn trên Công ty và dưới tàu bằng cách sử dụng các quy trình đánh giá nội bộ và soát xét công tác quản lý đã được thiết lập để đảm bảo phù hợp với các quy định;
4. Đánh giá tính hiệu lực của Hệ thống quản lý an toàn để đảm bảo phù hợp với các quy định kiểm tra phân cấp, các quy định mang tính hướng dẫn khác và có khả năng kiểm tra xác nhận sự phù hợp với các quy định đó;
5. Đánh giá sự lưu tâm tới các tác nghiệp an toàn do IMO, Chính quyền Hàng hải, các tổ chức phân cấp, các tổ chức quốc tế và các tổ chức công nghiệp hàng hải đề xuất nhằm thúc đẩy một văn hoá an toàn;
6. Tổng hợp và phân tích các dữ liệu về các tai nạn, sự cố, tình huống nguy hiểm và sử dụng các kết quả phân tích để hoàn thiện Hệ thống quản lý an toàn của Công ty và tàu.

4.2.4 Các yêu cầu về hồ sơ

Công ty phải đảm bảo đào tạo về chuyên môn, lý thuyết và thực hành cho Người phụ trách và phải có các quy trình thích hợp để đáp ứng yêu cầu của Quy chuẩn này, bao gồm đào tạo thực hành và cập nhật liên tục. Công ty phải duy trì các bằng chứng bằng văn bản về trình độ chuyên môn, đào tạo và kinh nghiệm của Người phụ trách.

CHƯƠNG 5. TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN CỦA THUYỀN TRƯỞNG

5.1 Trách nhiệm

Công ty phải cần xác định và lập thành văn bản một cách rõ ràng trách nhiệm của thuyền trưởng về:

1. Thực hiện chính sách an toàn và bảo vệ môi trường của Công ty;

2. Thúc đẩy thuyền viên tuân thủ chính sách này;
3. Đưa ra các mệnh lệnh và các chỉ dẫn thích hợp một cách rõ ràng và đơn giản;
4. Kiểm tra xác nhận rằng các yêu cầu đề ra đã được tuân thủ;
5. Định kỳ soát xét hệ thống quản lý an toàn và báo cáo những khiếm khuyết của hệ thống quản lý an toàn cho Người phụ trách và lãnh đạo Công ty.

5.2 Quyền hạn

Công ty phải đảm bảo Hệ thống quản lý an toàn áp dụng trên tàu phải có điều khoản rõ ràng nêu bật được thẩm quyền của thuyền trưởng. Hệ thống quản lý an toàn của Công ty phải xác định rằng thuyền trưởng có quyền vượt quyền hạn và chịu trách nhiệm để đưa ra các quyết định liên quan đến an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm và để yêu cầu sự trợ giúp của Công ty khi xét thấy cần thiết.

CHƯƠNG 6. NGUỒN LỰC VÀ NHÂN LỰC

6.1 Thuyền trưởng

Công ty phải đảm bảo thuyền trưởng là người:

1. Đủ năng lực chuyên môn để điều hành;
2. Hiểu thấu đáo hệ thống quản lý an toàn của Công ty;
3. Được hỗ trợ cần thiết để thực thi các nhiệm vụ của mình một cách an toàn.

6.2 Thuyền viên

Công ty phải đảm bảo rằng mỗi con tàu được vận hành bởi các sĩ quan, thuyền viên có đủ năng lực, được chứng nhận và có sức khỏe phù hợp với các yêu cầu của quốc gia và quốc tế.

6.3 Làm quen và hướng dẫn nghiệp vụ

Công ty phải thiết lập các quy trình để đảm bảo những người mới tuyển dụng và những người chuyển sang vị trí công tác mới liên quan tới an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm phải được làm quen với nhiệm vụ của mình. Công ty phải xác định, lập thành văn bản và cung cấp những hướng dẫn thiết yếu trước khi tàu khởi hành.

6.4 Năng lực, kinh nghiệm và hiểu biết luật pháp

Công ty phải đảm bảo rằng tất cả các những người tham gia trong Hệ thống quản lý an toàn của Công ty phải có sự hiểu biết đầy đủ về các quy phạm, quy định, bộ luật và hướng dẫn liên quan. Công ty phải đảm bảo rằng tất cả những người liên quan phải có năng lực, được đào tạo và có kinh nghiệm cần thiết để hỗ trợ cho Hệ thống quản lý an toàn.

6.5 Đào tạo

Công ty phải thiết lập và duy trì các quy trình về xác định công tác đào tạo có thể cần thiết để hỗ trợ hệ thống quản lý an toàn và đảm bảo việc đào tạo đó được áp dụng cho tất cả những người có liên quan.

6.6 Ngôn ngữ làm việc và trao đổi thông tin

Công ty phải thiết lập các quy trình để đảm bảo mọi người dưới tàu nhận được các thông tin liên quan đến hệ thống quản lý an toàn bằng ngôn ngữ làm việc hoặc các ngôn ngữ mà họ hiểu được.

CHƯƠNG 7. TRIỂN KHAI CÁC KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG TRÊN TÀU

Công ty phải thiết lập các quy trình, kế hoạch và hướng dẫn, bao gồm cả các danh mục kiểm tra thích hợp, cho các hoạt động then chốt trên tàu liên quan tới an toàn của con người, tàu và bảo vệ môi trường. Những nhiệm vụ khác nhau (liên quan đến vấn đề trên) phải được xác định và phân công cho người có đủ năng lực.

CHƯƠNG 8. SẴN SÀNG ỨNG PHÓ TÌNH HUỐNG KHẨN CẤP**8.1 Xác định tình huống khẩn cấp**

Công ty phải xác định các tình huống khẩn cấp tiềm ẩn trên tàu và phải thiết lập các quy trình để đối phó với các tình huống khẩn cấp tiềm ẩn đó.

8.2 Thực tập và diễn tập ứng phó

Công ty phải thiết lập các chương trình thực tập và diễn tập để sẵn sàng ứng phó tình huống khẩn cấp.

8.3 Sẵn sàng ứng phó

Hệ thống quản lý an toàn phải đưa ra các biện pháp đảm bảo rằng tổ chức của Công ty vào bất kỳ thời điểm nào cũng có thể đối phó với các mối nguy hiểm, tai nạn và các tình huống khẩn cấp liên quan tới các tàu của Công ty.

CHƯƠNG 9. BÁO CÁO VÀ PHÂN TÍCH SỰ KHÔNG PHÙ HỢP, TAI NẠN VÀ TÌNH HUỐNG NGUY HIỂM**9.1 Báo cáo và phân tích**

Hệ thống quản lý an toàn phải có các quy trình đảm bảo rằng mọi sự không phù hợp, tai nạn và tình huống nguy hiểm (bao gồm cả tình huống có khả năng nguy hiểm) được báo cáo về Công ty, được điều tra và phân tích nhằm mục đích nâng cao an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm. Các quy trình phải đảm bảo việc lập hồ sơ, điều tra, đánh giá, xem xét và phân tích nguyên nhân sự không phù hợp, tai nạn và tình huống nguy hiểm, để đề xuất và thực hiện các biện pháp thích hợp. Người báo cáo phải nhận được xác nhận rằng các báo cáo đó đã được chuyển tới người có trách nhiệm, bao gồm hiện trạng xử lý báo cáo và các quyết định được đưa ra.

9.2 Khắc phục và phòng ngừa

Công ty phải thiết lập các quy trình về thực hiện hành động khắc phục, bao gồm

các biện pháp để ngăn ngừa tái diễn. Người có thẩm quyền và trách nhiệm phải giám sát và xác nhận việc thực hiện các hành động khắc phục phòng ngừa.

CHƯƠNG 10. BẢO DƯỠNG TÀU VÀ TRANG THIẾT BỊ

10.1 Quy trình bảo dưỡng

Công ty phải thiết lập các quy trình để đảm bảo rằng tàu của Công ty được bảo dưỡng tuân thủ các điều khoản của các quy phạm, quy định liên quan và bất kỳ yêu cầu bổ sung nào khác của Công ty.

10.2 Thực hiện bảo dưỡng

Để đáp ứng các yêu cầu bảo dưỡng tàu và trang thiết bị, Công ty phải đảm bảo:

1. Việc kiểm tra được thực hiện theo những chu kỳ thời gian thích hợp;
2. Mọi sự không phù hợp được báo cáo cùng với nguyên nhân của nó, nếu được biết;
3. Hành động khắc phục thích hợp được thực hiện và hồ sơ về những hoạt động này được lưu giữ.

10.3 Các thiết bị thiết yếu

Công ty phải xác định các thiết bị và hệ thống kỹ thuật mà sự hư hỏng đột ngột trong quá trình hoạt động có thể dẫn đến các tình huống nguy hiểm. Hệ thống quản lý an toàn phải có các biện pháp cụ thể nhằm nâng cao độ tin cậy của các thiết bị hoặc hệ thống đó. Các biện pháp này phải bao gồm cả việc thử định kỳ các trang thiết bị dự phòng và các trang thiết bị hoặc hệ thống kỹ thuật không được sử dụng thường xuyên.

10.4 Hệ thống kế hoạch bảo dưỡng

Việc kiểm tra nêu trong khoản 10.2 Chương 10 Mục 1 Phần II và các biện pháp nêu trong khoản 10.3 Chương 10 Mục 1 Phần II phải gắn với lịch trình bảo dưỡng thường xuyên của tàu.

CHƯƠNG 11. TÀI LIỆU

11.1 Quy trình kiểm soát tài liệu và dữ liệu

Công ty phải thiết lập và duy trì các quy trình để kiểm soát tất cả các tài liệu và dữ liệu liên quan tới hệ thống quản lý an toàn.

11.2 Thực hiện quản lý tài liệu

Công ty phải đảm bảo:

1. Các tài liệu có hiệu lực phải có sẵn ở các vị trí cần thiết;
2. Sự thay đổi đối với tài liệu phải được người có thẩm quyền xem xét và phê duyệt;
3. Các tài liệu lỗi thời phải được tách biệt kịp thời.

11.3 Sổ tay quản lý an toàn

Tài liệu sử dụng để mô tả và thực hiện hệ thống quản lý an toàn được gọi là Sổ tay Quản lý An toàn. Tài liệu phải được quy định theo hình thức mà Công ty cho là thích hợp nhất. Mỗi tàu phải có tất cả các tài liệu thích hợp liên quan tới tàu đó.

CHƯƠNG 12. KIỂM TRA, SOÁT XÉT VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA CÔNG TY

12.1 Đánh giá nội bộ

Công ty phải tiến hành đánh giá an toàn nội bộ dưới tàu và trên bờ theo chu kỳ không quá mười hai tháng để kiểm tra xác nhận rằng các hoạt động an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm tuân thủ với hệ thống quản lý an toàn. Trong điều kiện ngoại lệ đặc biệt, chu kỳ này có thể được kéo dài thêm nhưng không quá ba tháng.

12.2 Soát xét Hệ thống quản lý an toàn

Công ty phải định kỳ đánh giá tính hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn trong việc đạt được các mục tiêu quản lý an toàn mà Công ty đã công bố, tuân thủ các quy trình đã được Công ty thiết lập. Khi cần thiết, Công ty, thuyền trưởng phải xem xét và đánh giá tính hiệu lực của Hệ thống quản lý an toàn.

Kết quả soát xét Hệ thống quản lý an toàn phải làm cơ sở để triển khai các biện pháp tăng cường tính hiệu lực của hệ thống và phải được thông báo cho tất cả những người liên quan.

Việc soát xét Hệ thống quản lý an toàn tối thiểu phải dựa trên kết quả của đánh giá nội bộ, các báo cáo về sự không phù hợp, xem xét của thuyền trưởng, phân tích về sự không phù hợp, sự cố, tình huống nguy hiểm và các bằng chứng khác như sự không phù hợp do các tổ chức bên ngoài, kiểm tra của chính quyền cảng phát hiện.

12.3 Quy trình thực hiện đánh giá nội bộ

Các cuộc đánh giá nội bộ và hành động khắc phục cần thiết phải được tiến hành tuân thủ các quy trình đã lập thành văn bản. Trong đó tối thiểu phải xét tới các vấn đề sau:

1. Trách nhiệm quản lý và thực hiện;
2. Năng lực và số lượng đánh giá viên nội bộ;
3. Lịch trình đánh giá;
4. Chuẩn bị và lập kế hoạch đánh giá;
5. Thực hiện đánh giá;
6. Báo cáo đánh giá;
7. Hành động khắc phục tiếp theo.

12.4 Đánh giá viên nội bộ

Đánh giá viên nội bộ phải độc lập với phạm vi được đánh giá trừ phi điều đó không thể thực hiện được bởi quy mô và tính chất của Công ty. Đánh giá viên nội bộ phải được đào tạo và có kinh nghiệm về đánh giá hệ thống quản lý, bao

gồm cả hiểu biết về Hệ thống quản lý an toàn. Công ty phải xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn năng lực cho đánh giá viên nội bộ.

12.5 Xử lý kết quả

Kết quả của các cuộc đánh giá và xem xét phải được thông báo cho tất cả những người chịu trách nhiệm trong lĩnh vực liên quan để có hành động thích hợp.

12.6 Hành động tiếp theo

Người chịu trách nhiệm trong lĩnh vực liên quan phải tiến hành những hành động khắc phục kịp thời các khiếm khuyết được phát hiện.

MỤC 2. CÁC YÊU CẦU VỀ ĐÁNH GIÁ CHỨNG NHẬN HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN

CHƯƠNG 1. QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Phạm vi áp dụng

Phần này áp dụng đối với tổ chức chứng nhận có thẩm quyền theo quy định của pháp luật Việt Nam là Cục Đăng kiểm Việt Nam và các cá nhân thực hiện công tác đánh giá Hệ thống quản lý an toàn.

1.2 Mục đích

Phần này quy định các nguyên tắc cơ bản để đánh giá hệ thống quản lý an toàn của Công ty và tuân thủ với quy định của Quy chuẩn và đề cấp và xác nhận hàng năm Giấy chứng nhận phù hợp hoặc đề cấp và xác nhận trung gian Giấy chứng nhận quản lý an toàn.

1.3 Yêu cầu đối với đánh giá Hệ thống quản lý an toàn

1.3.1 Cục Đăng kiểm Việt Nam phải đánh giá sự tuân thủ các yêu cầu của Quy chuẩn này thông qua việc xác định rằng:

1. Hệ thống quản lý an toàn của Công ty tuân thủ với các yêu cầu của Quy chuẩn này;
2. Hệ thống quản lý an toàn đó đảm bảo đạt được các mục tiêu đã đề ra trong điểm 1.1.3 và 1.1.4 khoản 1.1 Mục 1 Phần II của Quy chuẩn này.

1.3.2 Không khuyến khích việc xây dựng các tiêu chí đánh giá chi tiết dưới dạng mô hình Hệ thống quản lý an toàn mẫu, bởi điều đó hạn chế Công ty thực hiện các giải pháp quản lý an toàn thích hợp nhất đối với thực tế Công ty và tàu.

1.3.3 Các cuộc đánh giá để chứng nhận Hệ thống quản lý an toàn phải được tổ chức và thực hiện tập trung vào việc xác định tính hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn trong việc đạt được các mục tiêu đề ra.

CHƯƠNG 2. QUÁ TRÌNH ĐÁNH GIÁ CHỨNG NHẬN

2.1 Các loại hình đánh giá

2.1.1 Quá trình đánh giá để cấp và duy trì Giấy chứng nhận phù hợp cho Công ty hoặc Giấy chứng nhận quản lý an toàn cho tàu bao gồm những loại hình đánh giá hệ thống quản lý an toàn sau:

1. Đánh giá lần đầu;
2. Đánh giá hàng năm hoặc trung gian;
3. Đánh giá cấp mới;
4. Đánh giá bổ sung;
5. Đánh giá sơ bộ.

2.1.2 Đánh giá được Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện theo đề nghị của Công ty, khi có yêu cầu theo quy định, và khi có sự ủy quyền của các Chính quyền Hàng hải khác.

2.2 Đánh giá lần đầu để cấp giấy chứng nhận

2.2.1 Công ty phải gửi yêu cầu đánh giá theo Quy chuẩn này cho Cục Đăng kiểm Việt Nam.

2.2.2 Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện đánh giá Hệ thống quản lý an toàn trên văn phòng Công ty, tại các địa điểm và chi nhánh có áp dụng Hệ thống quản lý an toàn.

2.2.3 Sau khi hoàn thành đánh giá Hệ thống quản lý an toàn trên văn phòng Công ty, Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện đánh giá Hệ thống quản lý an toàn trên từng tàu của Công ty.

2.2.4 Sau khi hoàn thành đánh giá Hệ thống quản lý an toàn trên văn phòng Công ty, Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp cho Công ty Giấy chứng nhận phù hợp. Công ty phải có trách nhiệm cung cấp các bản sao của Giấy chứng nhận phù hợp cho các chi nhánh và các tàu của Công ty. Sau khi Cục Đăng kiểm Việt Nam hoàn thành đánh giá Hệ thống quản lý an toàn và cấp Giấy chứng nhận quản lý an toàn cho tàu, tàu phải có trách nhiệm gửi bản sao của Giấy chứng nhận quản lý an toàn về Công ty.

2.2.5 Đánh giá quản lý an toàn đối với Công ty và tàu tuân thủ theo các quy tắc cơ bản giống nhau, nhằm mục đích là để kiểm tra xác nhận rằng Công ty hoặc tàu tuân thủ với các yêu cầu của Quy chuẩn này. Việc đánh giá bao gồm:

1. Sự tuân thủ của hệ thống quản lý an toàn của Công ty với các yêu cầu của Quy chuẩn, bao gồm cả các bằng chứng khách quan chứng minh rằng hệ thống quản lý an toàn trên Công ty đã được thực hiện tối thiểu là ba tháng và hệ thống quản lý an toàn đã được thực hiện tối thiểu là ba tháng trên tối thiểu một tàu thuộc mỗi loại tàu do Công ty khai thác.
2. Hệ thống quản lý an toàn phải đảm bảo rằng các mục tiêu trong điểm 1.1.3 và 1.1.4 khoản 1.1 Mục 1 Phần II của Quy chuẩn này được đáp ứng. Nội dung này bao gồm việc kiểm tra xác nhận rằng Giấy chứng nhận phù hợp cấp cho Công ty là thích hợp đối với loại tàu cụ thể mà Công ty chịu trách

nhệm quản lý khai thác. Đồng thời, việc đánh giá hệ thống quản lý an toàn của tàu để kiểm tra xác nhận về sự tuân thủ của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu của Quy chuẩn và hệ thống quản lý an toàn đã được thực hiện. Các bằng chứng khách quan chứng minh hệ thống quản lý an toàn của Công ty đã hoạt động một cách có hiệu lực trên Công ty và trên tàu tối thiểu là ba tháng phải có sẵn, trong đó ít nhất phải bao gồm các biên bản đánh giá nội bộ do Công ty thực hiện.

2.3 Đánh giá hàng năm để xác nhận Giấy chứng nhận phù hợp

2.3.1 Đánh giá quản lý an toàn hàng năm phải được thực hiện để duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận phù hợp và phải bao gồm việc kiểm tra và xác nhận tính chính xác của các biên bản kiểm tra theo luật và phân cấp đối với tối thiểu một tàu thuộc mỗi loại tàu ghi trong Giấy chứng nhận phù hợp mà Công ty quản lý. Mục đích của các cuộc đánh giá này là để kiểm tra xác định việc thực hiện có hiệu lực hệ thống quản lý an toàn và mọi sửa đổi đối với hệ thống quản lý an toàn phải phù hợp với các yêu cầu của Quy chuẩn này.

2.3.2 Đánh giá hàng năm phải được thực hiện trong thời hạn 3 tháng trước hoặc sau ngày ấn định đánh giá hàng năm của Giấy chứng nhận phù hợp. Thời hạn hoàn thành các hành động khắc phục sự không phù hợp (nếu có) phải được thống nhất giữa Công ty và đoàn đánh giá, nhưng không quá 3 tháng kể từ ngày đánh giá.

2.3.3 Nếu một Công ty có nhiều văn phòng cùng áp dụng Hệ thống quản lý an toàn, đánh giá lần đầu có thể không thực hiện ở tất cả các văn phòng đó, nhưng phải đảm bảo rằng tất cả các văn phòng đều phải được đánh giá ít nhất 1 lần tại các lần đánh giá hàng năm trong thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận phù hợp.

2.4 Đánh giá trung gian để xác nhận Giấy chứng nhận quản lý an toàn

2.4.1 Đánh giá trung gian hệ thống quản lý an toàn phải được thực hiện để duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận quản lý an toàn. Mục đích của các cuộc đánh giá này là nhằm xác định việc thực hiện có hiệu lực hệ thống quản lý an toàn, và mọi sửa đổi, bổ sung (nếu có) đối với hệ thống quản lý an toàn đã được chứng nhận phải tuân thủ với các yêu cầu của Quy chuẩn này. Trong một số trường hợp nhất định, căn cứ vào bản chất và số lượng sự không phù hợp phát hiện được, trong giai đoạn đầu thực hiện hệ thống quản lý an toàn, hoặc khi tàu bị chính quyền cảng lưu giữ nhiều lần do khiếm khuyết của hệ thống quản lý an toàn, Cục Đăng kiểm Việt Nam có thể tăng số lần đánh giá trung gian hoặc giảm thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận quản lý an toàn.

2.4.2 Nếu chỉ có một cuộc đánh giá trung gian được tiến hành và thời hạn của Giấy chứng nhận quản lý an toàn là năm năm, thì cuộc đánh giá trung gian phải được tiến hành trong khoảng giữa các ngày ấn định hàng năm lần thứ hai và thứ ba của Giấy chứng nhận quản lý an toàn. Nếu chỉ có một cuộc đánh giá trung gian được tiến hành và thời hạn của Giấy chứng nhận quản lý an toàn là ba năm, thì cuộc đánh giá trung gian phải được tiến hành trong khoảng giữa các ngày ấn định hàng năm lần thứ nhất và thứ hai của Giấy chứng nhận quản lý an toàn.

2.5 Đánh giá đề cấp mới giấy chứng nhận

Đánh giá cấp mới được thực hiện trong thời hạn ba tháng trước ngày hết hiệu lực của Giấy chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận quản lý an toàn và

phải được hoàn thành trước ngày hết hiệu lực của các giấy chứng nhận đó. Phạm vi của đánh giá cấp mới bao gồm tất cả các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn và các hoạt động mà Quy chuẩn này yêu cầu.

2.6 Đánh giá bổ sung

Đánh giá bổ sung được tiến hành khi có yêu cầu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, Công ty, Chính quyền cảng hoặc Chính quyền Hàng hải ủy quyền cho Cục Đăng kiểm Việt Nam, hoặc nhằm mục đích xác minh hiệu lực của các hành động khắc phục sự không phù hợp nghiêm trọng được phát hiện tại các cuộc đánh giá lần đầu, đánh giá hàng năm, đánh giá trung gian, đánh giá cấp mới.

2.7 Đánh giá sơ bộ

2.7.1 Đánh giá sơ bộ để cấp Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời có thể được thực hiện để tạo điều kiện thuận lợi cho việc tuân thủ Quy chuẩn này trong thời gian đầu, khi:

1. Công ty mới được thành lập;
2. Loại tàu mới được bổ sung vào Giấy chứng nhận phù hợp hiện có.

Với điều kiện Công ty có hệ thống quản lý an toàn đảm bảo đạt được các mục tiêu đề ra trong điểm 1.1.3 và 1.1.4 khoản 1.1 Mục 1 Phần II của Quy chuẩn này và Công ty phải chứng minh được những kế hoạch để thực hiện hệ thống quản lý an toàn đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của Quy chuẩn này trong khoảng thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời.

2.7.2 Đánh giá sơ bộ để cấp Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời có thể được thực hiện cho tàu, khi:

1. Một tàu mới được đưa vào hoạt động;
2. Công ty nhận trách nhiệm quản lý khai thác một con tàu mới đối với Công ty; hoặc
3. Tàu đổi chủ.

2.7.3 Cục Đăng kiểm Việt Nam có thể cấp Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời cho tàu, sau khi đã đánh giá:

1. Bản sao Giấy chứng nhận phù hợp, hoặc bản sao Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời thích hợp với tàu và có trên tàu;
2. Hệ thống quản lý an toàn được Công ty áp dụng trên tàu bao gồm những yếu tố thiết yếu theo quy định của Quy chuẩn này và đã được đánh giá để cấp Giấy chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời;
3. Công ty đã lập kế hoạch đánh giá nội bộ tàu trong thời hạn ba tháng;
4. Thuyền trưởng và các sỹ quan trên tàu đã làm quen với Hệ thống quản lý an toàn và với kế hoạch triển khai thực hiện Hệ thống quản lý an toàn;
5. Những hướng dẫn thiết yếu được cung cấp trước khi tàu khởi hành;
6. những thông tin liên quan đến Hệ thống quản lý an toàn phải được thể hiện và phổ biến bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ mà mọi người trên tàu đều hiểu được.

2.8 Các bước đánh giá quản lý an toàn

2.8.1 Yêu cầu đánh giá

- 2.8.1.1** Công ty phải gửi các yêu cầu đánh giá cho Cục Đăng kiểm Việt Nam để cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận quản lý an toàn.
- 2.8.1.2** Cục Đăng kiểm Việt Nam phải xem xét yêu cầu của Công ty, nếu thỏa mãn quy định thì chỉ định Đội trưởng đội đánh giá hoặc các thành viên đội đánh giá nếu thấy cần thiết để thực hiện yêu cầu.

2.8.2 Xem xét tài liệu Hệ thống quản lý an toàn

Để làm cơ sở cho việc lập kế hoạch đánh giá, đánh giá viên phải xem xét tài liệu (sổ tay) quản lý an toàn do Công ty cung cấp để xác định tính đầy đủ của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu của Quy chuẩn. Nếu phát hiện sự không phù hợp, thì cuộc đánh giá phải hoãn lại cho đến khi Công ty hoàn thành các hành động khắc phục.

2.8.3 Chuẩn bị cho cuộc đánh giá

- 2.8.3.1** Đội trưởng đội đánh giá được chỉ định phải liên hệ với Công ty và lập kế hoạch đánh giá.
- 2.8.3.2** Đánh giá viên chuẩn bị các tài liệu cần thiết để thực hiện cuộc đánh giá, tuân thủ theo các quy trình, hướng dẫn, biểu mẫu do Cục Đăng kiểm Việt Nam ban hành để đảm bảo tính nhất quán của các hoạt động đánh giá.
- 2.8.3.3** Đội đánh giá phải có khả năng giao tiếp hiệu quả với những người được đánh giá.

2.8.4 Thực hiện đánh giá

- 2.8.4.1** Cuộc đánh giá phải bắt đầu bằng cuộc họp khai mạc để giới thiệu đội đánh giá với ban lãnh đạo và quản lý của Công ty, giới thiệu tóm tắt các phương pháp đánh giá, thống nhất các phương tiện hỗ trợ, thời gian và địa điểm họp kết thúc và giải thích hoặc thống nhất những vấn đề còn chưa rõ khác.
- 2.8.4.2** Đội đánh giá phải đánh giá hệ thống quản lý an toàn dựa trên cơ sở là các tài liệu được Công ty đưa ra và dựa vào các bằng chứng khách quan về việc thực hiện có hiệu lực hệ thống quản lý an toàn.
- 2.8.4.3** Khi xác định hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn đáp ứng các yêu cầu cụ thể về an toàn và bảo vệ môi trường được nêu trong Quy chuẩn này, Đánh giá viên phải quan sát các hoạt động và tình trạng thực tế, thu thập bằng chứng thông qua các cuộc trao đổi, phỏng vấn và xem xét hồ sơ, tài liệu.
- 2.8.4.4** Mọi sự ghi nhận được phát hiện khi đánh giá phải được lập thành văn bản. Sau khi kết thúc hoạt động đánh giá, Đội đánh giá phải soát xét lại các sự ghi nhận để quyết định xem sự ghi nhận nào được báo cáo là sự không phù hợp. Sự không phù hợp phải được viện dẫn theo các điều khoản cụ thể của Quy chuẩn này hoặc của Bộ luật ISM.
- 2.8.4.5** Khi kết thúc cuộc đánh giá, trước khi chuẩn bị báo cáo đánh giá, Đội đánh giá phải tổ chức cuộc họp kết thúc như đã thống nhất ban đầu với ban lãnh đạo quản lý Công ty và những người phụ trách các bộ phận có liên quan. Mục đích của cuộc họp là để trình bày các sự ghi nhận và sự không phù hợp phát hiện được trong quá trình đánh giá và giải thích để đảm bảo mọi người đều hiểu rõ

kết quả của cuộc đánh giá

2.8.5 Báo cáo đánh giá

2.8.5.1 Đội trưởng đội đánh giá phải chuẩn bị Báo cáo đánh giá sau khi hoàn thành cuộc đánh giá.

2.8.5.2 Báo cáo đánh giá phải bao gồm kế hoạch đánh giá, danh sách các thành viên của đội đánh giá, thời gian và địa điểm đánh giá, các thông tin về Công ty hoặc tàu, các bằng chứng về sự không phù hợp, các ghi nhận và kết luận về hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn trong việc đạt được các mục tiêu.

2.8.5.3 Đội đánh giá phải gửi bản sao báo cáo đánh giá cho Công ty và tàu.

2.8.6 Các hành động khắc phục sau đánh giá

2.8.6.1 Công ty chịu trách nhiệm xác định và thực hiện các hành động khắc phục sự không phù hợp. Hiệu lực của Giấy chứng nhận phù hợp và các Giấy chứng nhận quản lý an toàn liên quan sẽ bị ảnh hưởng nếu không khắc phục những sự không phù hợp đã nêu trong báo cáo đánh giá.

2.8.6.2 Các hành động khắc phục và các cuộc kiểm tra xác nhận việc khắc phục sự không phù hợp phải được hoàn thành trong thời hạn đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam thống nhất với Công ty. Công ty phải gửi yêu cầu đề nghị thực hiện các cuộc kiểm tra xác nhận này.

2.8.6.3 Nếu có sự không phù hợp nghiêm trọng, Đội trưởng đội đánh giá phải yêu cầu Công ty hoặc tàu thực hiện biện pháp khắc phục ngay lập tức để hạ cấp sự không phù hợp nghiêm trọng xuống thành sự không phù hợp. Sự không phù hợp nghiêm trọng phát hiện trong đánh giá tàu phải được hạ cấp trước khi tàu hành trình. Các sự không phù hợp còn lại sau khi đã được hạ cấp phải được khắc phục theo thời hạn đã thống nhất, nhưng không quá ba tháng kể từ ngày phát hiện. Một cuộc đánh giá bổ sung phải được thực hiện trong thời hạn đề xuất theo kế hoạch khắc phục sự không phù hợp để kiểm tra xác nhận hiệu lực của các hành động khắc phục đã thực hiện. Nếu công ty và tàu không thể hạ cấp sự không phù hợp nghiêm trọng, các giấy chứng nhận liên quan sẽ không thể được cấp hoặc xác nhận, hoặc có thể sẽ bị kiến nghị đình chỉ hiệu lực hoặc thu hồi tùy theo mức độ vi phạm.

Phần III. QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ

- 1 Giấy chứng nhận phù hợp (DOC) và Giấy chứng nhận quản lý an toàn (SMC)**
 - 1.1** Tàu phải được khai thác bởi một Công ty đã được cấp Giấy chứng nhận phù hợp (DOC) hoặc một Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời (I_DOC) thích hợp với con tàu đó.
 - 1.2** Cục Đăng kiểm Việt Nam theo ủy quyền của Bộ Giao thông vận tải, hoặc của Chính quyền Hàng hải nước ngoài, sẽ cấp DOC cho Công ty thỏa mãn các yêu cầu của Quy chuẩn này với thời hạn không vượt quá năm năm. DOC được xem là bằng chứng chứng tỏ Công ty có khả năng tuân thủ các yêu cầu của Quy chuẩn này và Bộ luật ISM.
 - 1.3** DOC chỉ có hiệu lực đối với những loại tàu được ghi rõ trên đó. Loại tàu được xác định dựa trên cơ sở đánh giá lần đầu Công ty. Loại tàu mới chỉ được bổ sung vào DOC sau khi đã đánh giá Công ty có khả năng đáp ứng các yêu cầu của Quy chuẩn này và Bộ luật ISM đối với loại tàu đó.
 - 1.4** Hiệu lực của DOC được duy trì phụ thuộc vào kết quả đánh giá hàng năm Hệ thống quản lý an toàn do Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện trong thời hạn ba tháng trước hoặc sau ngày ấn định hàng năm.
 - 1.5** Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ thu hồi DOC khi có yêu cầu, khi việc đánh giá hàng năm theo quy định trong Khoản 2.3 Chương 2 Mục 2 Phần II của Quy chuẩn này không được Công ty đề nghị thực hiện, hoặc nếu có bằng chứng về sự không phù hợp nghiêm trọng với Quy chuẩn này.
 - 1.6** Nếu công ty có DOC bị thu hồi, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ thu hồi tất cả các Giấy chứng nhận quản lý an toàn (SMC) và/ hoặc Giấy chứng nhận quản lý an toàn tạm thời (I_SMC) liên quan.
 - 1.7** Tàu phải lưu một bản sao DOC còn hiệu lực để khi được yêu cầu, thuyền trưởng có thể trình cho Chính quyền Hàng hải, Cục Đăng kiểm Việt Nam hoặc cảng vụ, để kiểm tra xác nhận hoặc nhằm mục đích kiểm soát theo quy định IX/6.2 của Công ước SOLAS1974. Bản sao DOC không cần phải công chứng hay chứng thực.
 - 1.8** Cục Đăng kiểm Việt Nam, theo ủy quyền của Bộ Giao thông vận tải hoặc của Chính quyền Hàng hải nước ngoài, sẽ cấp SMC có thời hạn không quá năm năm cho tàu. SMC được cấp sau khi đã đánh giá hoạt động quản lý của Công ty và trên tàu phù hợp với hệ thống quản lý an toàn đã được phê duyệt. SMC được xem là bằng chứng chứng tỏ tàu tuân thủ với các yêu cầu của Quy chuẩn này và Bộ luật ISM. Trong một số trường hợp nhất định, căn cứ vào bản chất và số lượng của sự không phù hợp, trong chu kỳ đầu thực hiện hệ thống quản lý an toàn, hoặc khi tàu bị chính quyền cảng lưu giữ nhiều lần do khiếm khuyết của hệ thống quản lý an toàn, Cục Đăng kiểm Việt Nam có thể giảm thời hạn hiệu lực của SMC xuống còn không quá ba năm.

- 1.9 Để duy trì hiệu lực của SMC, Hệ thống quản lý an toàn trên tàu phải được đánh giá trung gian ít nhất một lần do Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện như quy định ở Khoản 2.4 Chương 2 Mục 2 Phần II của Quy chuẩn này.
- 1.10 Ngoài yêu cầu nêu trong Khoản 1.6 Phần III của Quy chuẩn này, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ thu hồi SMC khi có yêu cầu, khi việc đánh giá trung gian theo quy định không được Công ty đề nghị hoặc nếu có bằng chứng về sự không phù hợp nghiêm trọng với Quy chuẩn này và Bộ luật ISM.
- 1.11 Khi hoàn tất việc đánh giá cấp mới trong thời hạn ba tháng trước ngày hết hạn của DOC hiện có, DOC mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn tất cuộc đánh giá cấp mới với thời hạn không quá năm năm kể từ ngày hết hạn của DOC hiện có. Khi hoàn tất việc đánh giá cấp mới trong thời hạn ba tháng trước ngày hết hạn của SMC hiện có, SMC mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn tất cuộc đánh giá cấp mới với thời hạn không quá năm năm hoặc không quá ba năm (tùy từng trường hợp hiệu lực) kể từ ngày hết hạn của SMC hiện có.
- 1.12 Nếu đánh giá cấp mới được hoàn thành sớm hơn ba tháng trước ngày hết hạn của DOC hoặc SMC hiện có, DOC mới hoặc SMC sẽ có hiệu lực như quy định tại Khoản 1.11 Phần III của Quy chuẩn này, nhưng kể từ ngày hoàn tất cuộc đánh giá cấp mới.
- 1.13 Nếu đánh giá cấp mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của SMC hiện có, SMC mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc đánh giá cấp mới với thời hạn không quá năm năm hoặc không quá ba năm, tùy từng trường hợp, kể từ ngày từ ngày hết hạn của SMC hiện có.
- 1.14 Nếu đánh giá cấp mới được hoàn thành và SMC mới không thể cấp hoặc chuyển cho tàu trước ngày hết hạn của SMC hiện có, Cục Đăng kiểm Việt Nam có thể xác nhận vào giấy chứng nhận hiện có để gia hạn hiệu lực thêm không quá năm tháng tính từ ngày hết hạn.
- 1.15 Khi SMC hết hạn vào thời điểm tàu không ở trong cảng để có thể thực hiện đánh giá, Cục Đăng kiểm Việt Nam có thể gia hạn hiệu lực của SMC. Tuy nhiên việc gia hạn này chỉ được áp dụng với mục đích cho phép tàu hoàn tất chuyến đi tới cảng để có thể bố trí thực hiện đánh giá và chỉ trong trường hợp tàu có lý do xác đáng được chấp thuận. Trong trường hợp này, không được gia hạn SMC quá ba tháng và tàu được gia hạn giấy chứng nhận như vậy để tới cảng thực hiện đánh giá không được phép rời cảng đó nếu chưa được cấp SMC mới. Sau khi hoàn thành đánh giá cấp mới, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ cấp cho tàu SMC mới có hiệu lực không quá năm năm, hoặc không quá ba năm, tùy từng trường hợp, kể từ ngày hết hạn trước khi được gia hạn của SMC hiện có.

2 Giấy chứng nhận tạm thời

- 2.1 Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời (I_DOC) do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp có hiệu lực không quá mười hai tháng. Bản sao I_DOC phải được giữ trên tàu để khi được yêu cầu, thuyền trưởng có thể trình cho Chính quyền Hàng hải, Cục Đăng kiểm Việt Nam hoặc Cảng vụ Hàng hải để kiểm tra xác nhận hoặc nhằm mục đích kiểm soát theo quy định IX/6.2 của Công ước SOLAS1974. Bản sao I_DOC không cần phải công chứng hay chứng thực.
- 2.2 Giấy chứng nhận quản lý an toàn tạm thời (I_SMC) do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp có hiệu lực không quá sáu tháng. Trong trường hợp đặc biệt, Cục Đăng

kiểm Việt Nam có thể gia hạn hiệu lực của I_SMC thêm không quá sáu tháng kể từ ngày hết hiệu lực của I_SMC được cấp lần đầu tiên.

3 Mẫu giấy chứng nhận

DOC, SMC, I_DOC và I_SMC phải theo mẫu quy định trong Phụ lục A, B, C, D của Quy chuẩn này.

4 Thủ tục cấp giấy chứng nhận

Thủ tục cấp giấy chứng nhận tuân thủ theo các Quy định tại Thông tư số 32/2011/TT-BGTVT ngày 19/4/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung một số điều của Quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 51/2005/QĐ-BGTVT ngày 12 tháng 10 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Phần IV. TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN

1 Trách nhiệm của Công ty

- 1.1** Việc tuân thủ với các yêu cầu của Quy chuẩn này không làm giảm nhẹ hoặc thay thế nghĩa vụ của Công ty, ban lãnh đạo, các sỹ quan, thuyền viên đối với việc tuân thủ luật pháp quốc gia và quốc tế khác liên quan tới an toàn và bảo vệ môi trường trong hàng hải.
- 1.2** Công ty chịu trách nhiệm xây dựng, thực hiện và duy trì hệ thống quản lý an toàn tuân thủ theo các yêu cầu của Quy chuẩn này.
- 1.3** Công ty phải chịu sự đánh giá chứng nhận của Cục Đăng kiểm Việt Nam phù hợp với các yêu cầu của Quy chuẩn này, chịu trách nhiệm:
 1. Thông báo cho tất cả các nhân viên liên quan về mục tiêu và phạm vi chứng nhận theo quy định của Quy chuẩn này;
 2. Cử người có trách nhiệm đi cùng các thành viên của đội đánh giá;
 3. Cung cấp các nguồn lực cần thiết cho đội đánh giá để đảm bảo quá trình đánh giá có hiệu lực và hiệu quả;
 4. Tạo điều kiện cho đánh giá viên tiếp cận tài liệu và cung cấp bằng chứng theo đề nghị của đánh giá viên;
 5. Hợp tác với đội đánh giá để đạt được mục tiêu chứng nhận.

2 Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam

- 2.1** Cục Đăng kiểm Việt Nam chịu trách nhiệm xây dựng và thực hiện hệ thống đánh giá chứng nhận để đảm bảo rằng quá trình chứng nhận tuân thủ Quy chuẩn này. Hệ thống chứng nhận phải kiểm soát tất cả các khía cạnh của quá trình chứng nhận và tối thiểu phải bao gồm các quy trình về các nội dung sau:
 1. Thỏa thuận về đánh giá chứng nhận với Công ty;
 2. Chuẩn bị, lập kế hoạch, và thực hiện đánh giá;
 3. Báo cáo đánh giá;
 4. Soát xét kết quả đánh giá, quyết định chứng nhận, cấp phát giấy chứng nhận;
 5. Kiểm tra các hành động khắc phục, kể cả các hành động được thực hiện trong các trường hợp có sự không phù hợp nghiêm trọng;
 6. Quản lý hồ sơ và cơ sở dữ liệu đánh giá;
 7. Đào tạo, kiểm soát và duy trì năng lực của đánh giá viên.
- 2.2** Đào tạo, bổ nhiệm, bố trí và giám sát các đánh giá viên có năng lực, đủ tiêu chuẩn để thực hiện công việc đánh giá, chứng nhận phù hợp với các yêu cầu nêu trong Quy chuẩn này.
- 2.3** Tổ chức in ấn, phổ biến, tuyên truyền, hướng dẫn thực hiện các quy định của

Quy chuẩn này cho các với các Công ty, chủ tàu, tổ chức, cá nhân có liên quan.

- 2.4** Đề nghị Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Quy chuẩn này khi cần thiết hoặc theo thời hạn quy định của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật.

3 Kiểm tra thực hiện của Bộ Giao thông vận tải

Vụ Khoa học - Công nghệ chủ trì, phối hợp với các đơn vị, có trách nhiệm định kỳ hoặc đột xuất kiểm tra việc tuân thủ Quy chuẩn này và báo cáo lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải.

Phần V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- 1.1** Cục Đăng Kiểm Việt Nam tổ chức in ấn, phổ biến, tuyên truyền, hướng dẫn thực hiện các quy định của Quy chuẩn này cho các với các Công ty, chủ tàu, tổ chức, cá nhân có liên quan; tổ chức hệ thống kiểm tra, đánh giá, chứng nhận theo các quy định của Quy chuẩn này.
- 1.2** Trường hợp có điều khoản Công ước mà Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Quy chuẩn này, thì áp dụng quy định của điều khoản Công ước đó.
- 1.3** Khi có các văn bản tài liệu được viện dẫn trong Quy chuẩn này có sự thay đổi, bổ sung hoặc thay thế thì thực hiện theo quy định trong văn bản mới.

PHỤ LỤC A MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN PHÙ HỢP (DOC)

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

No.:

GIẤY CHỨNG NHẬN PHÙ HỢP DOCUMENT OF COMPLIANCE

Theo ủy quyền của Chính phủ nước

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp theo các điều khoản của

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN BIỂN, năm 1974, đã được bổ sung.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,

Under the authority of the Government of the

SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

by VIETNAM REGISTER

Tên và địa chỉ của Công ty:
Name and address of the Company

Số nhận dạng của Công ty:
Company Identification Number

CHỨNG NHẬN RẰNG hệ thống quản lý an toàn của Công ty đã được đánh giá và hệ thống này thỏa mãn theo các yêu cầu của Bộ luật quản lý quốc tế về Khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM) đối với các loại tàu liệt kê dưới đây:

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below:

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến
This Document of Compliance is valid until

, với điều kiện phải được kiểm tra xác nhận hàng năm.
, subject to annual verification.

Ngày hoàn tất cuộc đánh giá làm cơ sở cấp giấy chứng nhận này:
Completion date of the verification on which this certificate is based:

Cấp tại: **Hanoi, Vietnam**
Issued at

Ngày cấp:
Date of issue

**CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER**

KIỂM TRA XÁC NHẬN HÀNG NĂM ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATION

CHỨNG NHẬN RẰNG, tại cuộc kiểm tra xác nhận hàng năm theo qui định IX/6.1 của Công ước và mục 13.4 của Bộ luật ISM, hệ thống quản lý an toàn đã thỏa mãn các yêu cầu của Bộ luật ISM.

THIS IS TO CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Thời hạn đánh giá hàng năm trong khoảng từ ngày
Due range for annual verification from

đến ngày
to

KIỂM TRA XÁC NHẬN HÀNG NĂM LẦN THỨ NHẤT
1st ANNUAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

KIỂM TRA XÁC NHẬN HÀNG NĂM LẦN THỨ HAI
2nd ANNUAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

KIỂM TRA XÁC NHẬN HÀNG NĂM LẦN THỨ BA
3rd ANNUAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

KIỂM TRA XÁC NHẬN HÀNG NĂM LẦN THỨ TƯ
4th ANNUAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

PHỤ LỤC B MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN QUẢN LÝ AN TOÀN (SMC)

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

Certificate No.
Page 1/3

GIẤY CHỨNG NHẬN QUẢN LÝ AN TOÀN SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Theo ủy quyền của Chính phủ nước

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp theo các điều khoản của

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN BIỂN, năm 1974, đã được sửa đổi.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,

Under the authority of the Government of the

SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

by VIETNAM REGISTER

Tên tàu:

Name of ship

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

Distinctive number or letters

Cảng đăng ký:

Port of registry

Loại tàu:

Type of ship

Tổng dung tích:

Gross tonnage

Số IMO:

IMO Number

Tên và địa chỉ Công ty:

Name and address of Company

Số nhận dạng của Công ty:

Company Identification Number

CHỨNG NHẬN RẰNG hệ thống quản lý an toàn của tàu đã được đánh giá và hệ thống này thỏa mãn theo yêu cầu của Bộ luật quản lý quốc tế về Khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM), sau khi đã kiểm tra xác nhận Giấy chứng nhận Phù hợp của Công ty áp dụng cho loại tàu này.

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following the verification that the Document of Compliance of the Company is applicable to this type of ship.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến

This Safety Management Certificate is valid until

, với điều kiện phải được kiểm tra xác nhận trung gian.

, subject to intermediate verification.

và Giấy chứng nhận Phù hợp của Công ty còn hiệu lực.

and the validity of the Document of Compliance remaining valid.

Ngày hoàn tất cuộc đánh giá làm cơ sở cấp giấy chứng nhận này:

Completion date of the verification on which this certificate is based:

Cấp tại: **Hanoi, Vietnam**

Issued at

Ngày cấp:

Date of issue

**CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER**

**XÁC NHẬN KIỂM TRA XÁC NHẬN TRUNG GIAN VÀ
KIỂM TRA BẤT THƯỜNG (NẾU YÊU CẦU)**
**ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION AND
ADDITIONAL VERIFICATION (IF REQUIRED)**

CHỨNG NHẬN RẰNG, tại cuộc kiểm tra xác nhận trung gian theo qui định IX/6.1 của Công ước và mục 13.8 của Bộ luật ISM, hệ thống quản lý an toàn đã thỏa mãn các yêu cầu của Bộ luật ISM.
THIS IS TO CERTIFY THAT, at the intermediate verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

KIỂM TRA XÁC NHẬN TRUNG GIAN

INTERMEDIATE VERIFICATION

phải được thực hiện trong khoảng từ ngày
to be completed between

đến ngày
and

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

KIỂM TRA BẤT THƯỜNG
ADDITIONAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

KIỂM TRA BẤT THƯỜNG
ADDITIONAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

KIỂM TRA BẤT THƯỜNG
ADDITIONAL VERIFICATION

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Nơi kiểm tra:
Place

Ngày:
Date

**XÁC NHẬN KHI HOÀN TẤT VIỆC KIỂM TRA XÁC NHẬN CẤP MỚI
VÀ ÁP DỤNG PHẦN B 13.13 CỦA BỘ LUẬT ISM
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL VERIFICATION HAS BEEN
COMPLETED AND PART B 13.13 OF THE ISM CODE APPLIES**

Tàu thỏa mãn các điều khoản liên quan của phần B của Bộ luật ISM và theo yêu cầu của phần B 13.13 của Bộ luật ISM, giấy chứng nhận này được chấp nhận có hiệu lực đến:

The ship complies with the relevant provisions of part B of the ISM Code, and the Certificate should, in accordance with part B 13.13 of the ISM Code, be accepted as valid until

.....
Ký tên:
Signed
Tại:
Place
Ngày:
Date

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN TỚI KHI TÀU
TỚI CẢNG KIỂM TRA XÁC NHẬN KHI ÁP DỤNG PHẦN B 13.12 CỦA BỘ
LUẬT ISM HOẶC GIA HẠN THEO PHẦN B 13.14 CỦA BỘ LUẬT ISM
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL
REACHING THE PORT OF VERIFICATION WHERE PART B 13.12
OF THE ISM CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE PART B 13.14 OF THE ISM CODE APPLIES**

Theo phần B 13.12 hoặc phần B 13.14, giấy chứng nhận này được chấp nhận có hiệu lực đến:
Certificate should, in accordance with part B 13.12 or part B 13.14 of the ISM Code, be accepted as valid until

.....
Ký tên:
Signed
Tại:
Place
Ngày:
Date

PHỤ LỤC C MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN PHÙ HỢP TẠM THỜI (I_DOC)

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

No.:

GIẤY CHỨNG NHẬN PHÙ HỢP TẠM THỜI
INTERIM DOCUMENT OF COMPLIANCE

Theo ủy quyền của Chính phủ nước

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Cục Đăng kiểm Việt nam cấp theo các điều khoản của

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN BIỂN, năm 1974, đã được bổ sung.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,

Under the authority of the Government of the

SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

by VIETNAM REGISTER

Tên và địa chỉ của Công ty
Name and address of the Company

Số nhận dạng của Công ty:
Company Identification Number

CHỨNG NHẬN RẰNG hệ thống quản lý an toàn của Công ty đã được công nhận là đã đáp ứng các mục tiêu của điều 1.2.3 của Bộ luật quản lý quốc tế về Khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM) đối với các loại tàu liệt kê dưới đây:

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been recognized as meeting the objectives of Paragraph 1.2.3 of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below:

Giấy chứng nhận Tạm thời này có hiệu lực đến
This Interim Document of Compliance is valid until

Cấp tại: **Hanoi, Vietnam**
Issued at

Ngày cấp:
Date of issue

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

PHỤ LỤC D MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN QUẢN LÝ AN TOÀN TẠM THỜI (I_SMC)

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

No.:

GIẤY CHỨNG NHẬN QUẢN LÝ AN TOÀN TẠM THỜI INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Theo ủy quyền của Chính phủ nước

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp theo các điều khoản của

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ AN TOÀN SINH MẠNG CON NGƯỜI TRÊN BIỂN, năm 1974, đã được bổ sung.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,

Under the authority of the Government of the

SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

by VIETNAM REGISTER

Tên tàu:

Name of ship

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

Distinctive number or letters

Cảng đăng ký:

Port of registry

Loại tàu:

Type of ship

Tổng dung tích:

Gross tonnage

Số IMO:

IMO Number

Tên và địa chỉ Công ty:

Name and address of Company

Số nhận dạng của Công ty:

Company Identification Number

CHỨNG NHẬN RẰNG các yêu cầu trong mục 14.4 của Bộ luật quản lý an toàn quốc tế (Bộ luật ISM) đều được thỏa mãn và Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời của Công ty là phù hợp với tàu.

THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of paragraph 14.4 of the ISM Code have been met and that the Interim Document of Compliance of the Company is relevant to this ship.

Giấy chứng nhận quản lý an toàn tạm thời này có hiệu lực đến

This Interim Safety Management Certificate is valid until

với điều kiện Giấy chứng nhận phù hợp tạm thời còn hiệu lực.

subject to the Interim Document of Compliance remaining valid.

Cấp tại: Hanoi, Vietnam

Issued at

Ngày cấp:

Date of issue

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

Hiệu lực của Giấy chứng nhận Tạm thời này được gia hạn đến

The validity of this Safety Management Certificate is extended to

Ngày gia hạn:

Date of extension

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER