

**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER**
PHÒNG TÀU BIỂN

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ
ADDRESS 18 PHAM HUNG, HA NOI

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION**Ngày 26 tháng 12 năm 2007****Số thông báo: 046KT/07TB**

Nội dung: Thông tư MSC-MEPC.4/Circ.2 của IMO liên quan đến Quy tắc về thực hành đúng dẫn đối với nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng.

**Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Ủy ban Bảo vệ môi trường biển, tại khoá họp thứ 56 (từ ngày 09 đến 13 tháng 07 năm 2007), và Ủy ban An toàn Hàng hải, tại khoá họp thứ 83 (từ ngày 03 đến 12 tháng 10 năm 2007) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), đã phê chuẩn Quy tắc về thực hành đúng dẫn đối với nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng. Quy tắc này được nêu trong Thông tư MSC-MEPC.4/Circ.2 ngày 01 tháng 11 năm 2007 của IMO.

Trong thời gian vừa qua Cục Đăng kiểm Việt Nam đã nhận được phản ánh từ một số chủ tàu và thuyền trưởng về sự thiên vị và xử sự không thích hợp của nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng nước ngoài trong quá trình kiểm tra tàu.

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan, kèm theo Thông báo kỹ thuật này, Thông tư MSC-MEPC.4/Circ.2 của IMO để tham khảo, phục vụ cho công việc.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo của VR/ Thông báo kỹ thuật TB* của trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>

Nếu Quý cơ quan cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam, Phòng Tàu biển

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: + 4 7684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +4 7684722

Thư điện tử: hainv@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Cơ quan lời chào trân trọng.

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Như trên

-QP, CTB, CN, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải

TỔ CHỨC HẢI QUỐC TẾ
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Điện thoại: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



Số: T5/1.11(f)

MSC-MEPC.4/Circ.2
Ngày 01 tháng 11 năm 2007

VẤN ĐỀ KIỂM TRA CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG
QUY TẮC VỀ THỰC HÀNH ĐÚNG ĐẮN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA
CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG

1 Ủy ban Bảo vệ môi trường biển, tại khoá họp thứ 56 (từ ngày 09 đến 13 tháng 07 năm 2007), và Ủy ban An toàn Hàng hải, tại khoá họp thứ 83 (từ ngày 03 đến 12 tháng 10 năm 2007), đã phê chuẩn Quy tắc về thực hành đúng đắn đối với nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng.

2 Yêu cầu các Chính phủ thành viên và các cơ quan thực hiện việc kiểm tra của Chính quyền cảng tại các khu vực áp dụng Quy tắc về thực hành đúng đắn đối với nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng, nếu thích hợp, và thông báo Quy tắc này cho các nhân viên thực hiện các công tác của Chính quyền cảng, Chính quyền ven bờ và các bên liên quan khác, nếu thích hợp.

PHỤ LỤC

QUY TẮC VỀ THỰC HÀNH ĐÚNG ĐẮN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG THỰC HIỆN VIỆC KIỂM TRA TRONG KHUÔN KHỔ CỦA CÁC BẢN GHI NHỚ VỀ SỰ HIỂU BIẾT VÀ THỎA THUẬN KHU VỰC LIÊN QUAN ĐẾN KIỂM TRA CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG

Giới thiệu

1 Tài liệu này đưa ra hướng dẫn về tiêu chuẩn liêm chính, trình độ nghiệp vụ và tính minh bạch mà các cơ quan thực hiện công tác kiểm tra của Chính quyền cảng (PSC) mong muốn với tất cả các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng (PSCO), là những người thực hiện hoặc liên quan đến công tác kiểm tra của Chính quyền cảng.

Mục đích

2 Mục đích của Quy tắc này là để hỗ trợ cho các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng thực hiện việc kiểm tra của mình với mức độ chuyên nghiệp cao nhất. Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng là trung tâm để đạt được mục tiêu của cơ quan thực hiện công tác kiểm tra của Chính quyền cảng tại khu vực. Hàng ngày họ tiếp xúc với cộng đồng hàng hải. Họ phải làm việc trong khuôn khổ của pháp luật, quy định của Chính phủ và theo cách thức thẳng thắn, cởi mở, công bằng và nhất quán.

Các nguyên tắc cơ bản của Quy tắc này

3 Quy tắc về thực hành đúng đắn này bao gồm ba nguyên tắc cơ bản mà theo đó tất cả các hành động của nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng được đánh giá, đó là: sự liêm chính, trình độ nghiệp vụ và tính minh bạch. Các nguyên tắc này được định nghĩa như sau:

- .1 Sự liêm chính là đạo đức đúng đắn, trung thực và không bị ảnh hưởng của sự tham nhũng hay có động cơ tham nhũng;
- .2 Trình độ nghiệp vụ là việc áp dụng các tiêu chuẩn ứng xử có tính chuyên nghiệp được chấp nhận và kiến thức kỹ thuật. Tiêu chuẩn ứng xử của nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng được cơ quan có thẩm quyền trong lĩnh vực hàng hải quy định và được sự nhất trí chung của các thành viên Chính quyền cảng; và
- .3 Tính minh bạch là sự cởi mở và có trách nhiệm giải trình.

4 Danh mục các hành động và cách ứng xử được mong muốn đối với các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng được nêu trong phụ lục của tài liệu này.

5 Việc tuân thủ các tiêu chuẩn nghiệp vụ tạo ra sự tin tưởng cao hơn đối với các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng và làm cho những vấn đề mà họ phát hiện thấy trong quá trình kiểm tra có ý nghĩa hơn.

6 Quy tắc này không miễn trừ các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng trong việc tuân thủ các yêu cầu cụ thể của các văn kiện về kiểm tra của Chính quyền cảng và pháp luật quốc gia.

PHỤ LỤC

QUY TẮC VỀ THỰC HÀNH ĐÚNG ĐẮN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KIỂM TRA CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG

Hành động và cách ứng xử của nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng

Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng phải:

1 Sử dụng sự đánh giá chuyên môn của mình khi thực hiện nhiệm vụ;

Sự tôn trọng

2 Cần nhớ rằng tàu là nhà cũng như nơi làm việc của những người trên tàu và không được làm xáo trộn một cách không thích hợp đến sự nghỉ ngơi hoặc riêng tư của họ;

3 Tuân thủ các quy định về trật tự, vệ sinh của tàu, chẳng hạn như phải cởi bỏ giày hoặc quần áo bảo hộ bản;

4 Không được có thành kiến về dân tộc, giới tính, tôn giáo hoặc quốc tịch của thuyền viên khi đưa ra quyết định và phải xử sự với sự tôn trọng đối với tất cả mọi người trên tàu;

5 Tôn trọng quyền của Thuyền trưởng hoặc người đại diện của Thuyền trưởng;

6 Lịch sự nhưng phải chuyên nghiệp và cương quyết theo quy định;

7 Không bao giờ đe dọa, làm tổn hại hoặc độc đoán hay sử dụng ngôn ngữ có thể tạo ra sự xúc phạm;

8 Mong muốn được đối xử lịch sự và tôn trọng;

Thực hiện kiểm tra

9 Tuân thủ tất cả các yêu cầu về sức khỏe và an toàn của tàu và của Chính quyền tàu treo cờ, chẳng hạn như phải mặc quần áo bảo hộ, và không thực hiện bất kỳ hành động nào hoặc gây ra bất kỳ hành động nào có thể làm tổn hại đến an toàn của nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng hoặc của thuyền viên trên tàu;

10 Tuân thủ tất cả các yêu cầu về an ninh của tàu và phải đợi để có sự hộ tống của người có trách nhiệm trên tàu khi đi lại quanh tàu;

11 Xuất trình thẻ nhận dạng cho Thuyền trưởng hoặc đại diện của chủ tàu tại thời điểm bắt đầu việc kiểm tra;

12 Giải thích lý do cho việc kiểm tra, tuy nhiên nếu việc kiểm tra được thực hiện do có sự phản ánh hoặc khiếu nại, thì nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng không được phép tiết lộ người đưa ra phản ánh hoặc khiếu nại;

13 Áp dụng các quy trình kiểm tra của Chính quyền cảng và các yêu cầu của công ước theo cách thức nhất quán, chuyên nghiệp và phải có giải thích thực tế khi cần thiết;

14 Không cố gắng đánh lừa thuyền viên, chẳng hạn như yêu cầu thuyền viên làm những việc trái với quy định của công ước;

15 Yêu cầu thuyền viên chứng minh sự hoạt động của các trang thiết bị và cách sử dụng, chẳng hạn như việc thực tập, và nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng không được tự mình thử các trang thiết bị;

- 16 Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng cần tìm kiếm sự hỗ trợ tư vấn nếu họ không chắc chắn về các yêu cầu liên quan hoặc các vấn đề họ phát hiện thấy hơn là đưa ra quyết định không có đủ thông tin. Ví dụ như việc hỗ trợ tư vấn này có thể được thực hiện thông qua các đồng nghiệp, các ấn phẩm, Chính quyền Hàng hải, tổ chức được công nhận;
- 17 Nếu điều kiện an toàn cho phép, cần làm hài hoà các nhu cầu hoạt động của cảng và của tàu;
- 18 Giải thích rõ ràng cho Thuyền trưởng về các vấn đề phát hiện thấy trong quá trình thực hiện kiểm tra, các hành động khắc phục được yêu cầu; và đảm bảo rằng báo cáo kiểm tra được hiểu bởi người có trách nhiệm;
- 19 Cấp cho Thuyền trưởng báo cáo kiểm tra hoàn chỉnh và có thể đọc rõ ràng trước khi rời tàu;

Sự bất đồng

- 20 Giải quyết bất kỳ sự bất đồng nào về thực hiện kiểm tra hoặc các vấn đề phát hiện thấy trong quá trình kiểm tra một cách bình tĩnh và kiên trì;
- 21 Khuyến nghị cho thuyền trưởng quy trình khiếu nại nếu sự bất đồng không được giải quyết trong thời hạn hợp lý;
- 22 Khuyến nghị cho Thuyền trưởng quyền kháng cáo và các quy trình thích hợp trong trường hợp lưu giữ tàu;

Sự liêm chính

- 23 Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng phải độc lập và không được có bất kỳ lợi ích về tài chính nào tại các cảng họ thực hiện công việc, tàu họ thực hiện việc kiểm tra hoặc các công ty cung cấp các dịch vụ tại cảng họ thực hiện công việc. Ví dụ, nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng không được tuyển dụng theo thời vụ bởi các công ty khai thác tàu có tàu ghé vào cảng hoặc nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng không được có lợi ích trong các công ty sửa chữa tàu tại các cảng họ thực hiện công việc;
- 24 Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng phải không bị ràng buộc khi đưa ra quyết định dựa trên các vấn đề phát hiện thấy trong quá trình kiểm tra, và không được dựa trên bất kỳ sự cân nhắc về tài chính nào của cảng;
- 25 Luôn tuân theo các quy định của Chính quyền về việc nhận quà tặng, đồ lưu niệm, các bữa ăn trên tàu,
- 26 Cương quyết từ chối bất kỳ cố gắng đưa hối lộ nào và báo cáo các trường hợp rõ ràng lên Chính quyền;
- 27 Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng không được lạm dụng quyền cho mục đích lợi ích, tài chính hoặc các vấn đề khác; và

Cập nhật kiến thức

- 26 Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng phải thường xuyên cập nhật kiến thức kỹ thuật.
-



IMO

E

Ref. T5/1.11(f)

MSC-MEPC.4/Circ.2
1 November 2007

PORT STATE CONTROL-RELATED MATTERS*

CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS

1 The Marine Environment Protection Committee, at its fifty-sixth session (9 to 13 July 2007), and the Maritime Safety Committee, at its eighty-third session (3 to 12 October 2007), approved the text of the Code of good practice for port State control officers.

2 Member Governments and regional port State control regimes are invited to apply the Code of good practice for port State control officers as appropriate and to bring it to the attention of officials exercising port and coastal State actions and other parties, as appropriate.

* In order to facilitate the identification and retrieval of information circulated by means of joint MSC-MEPC circulars, from now on such information will be disseminated through the following circular series:

- 1 Organization and methods of work, as MSC-MEPC.1/Circ...
- 2 General matters, as MSC-MEPC.2/Circ...
- 3 Casualty-related matters, as MSC-MEPC.3/Circ...
- 4 Port State control-related matters, as MSC-MEPC.4/Circ...
- 5 Survey and certification-related matters, as MSC-MEPC.5/Circ...
- 6 National contact points for safety and pollution prevention and response, as MSC-MEPC.6/Circ...
- 7 Human element-related matters, as MSC-MEPC.7/Circ...

ANNEX

CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS CONDUCTING INSPECTIONS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE REGIONAL MEMORANDA OF UNDERSTANDING AND AGREEMENT ON PORT STATE CONTROL

Introduction

1 This document provides guidelines regarding the standards of integrity, professionalism and transparency that regional port State control (PSC) regimes expect of all port State control officers (PSCOs) who are involved in or associated with port State control inspections.

Objective

2 The object of this Code is to assist PSCOs in conducting their inspections to the highest professional level. PSCOs are central to achieving the aims of the regional PSC regime. They are the daily contact with the shipping world. They are expected to act within the law, within the rules of their Government and in a fair, open, impartial and consistent manner.

Fundamental principles of the Code

3 The Code of good practice encompasses three fundamental principles against which all actions of PSCOs are judged: integrity, professionalism and transparency. These are defined as follows:

- .1 integrity is the state of moral soundness, honesty and freedom from corrupting influences or motives;
- .2 professionalism is applying accepted professional standards of conduct and technical knowledge. For PSCOs' standards of behaviour are established by the maritime Authority and the general consent of the port State members; and
- .3 transparency implies openness and accountability.

4 The list of the actions and behaviour expected of PSCOs in applying these principles are set in the annex to this document.

5 Adhering to professional standards provides greater credibility to PSCOs and places more significance on their findings.

6 Nothing in the Code shall absolve the PSCOs from complying with the specific requirements of the PSC instruments and applicable national laws.

* * *

ANNEX

CODE OF GOOD PRACTICE FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS

Actions and behaviour of PSCOs

The PSCOs should:

- 1 use their professional judgement in carrying out their duties;

Respect

- 2 remember that a ship is a home as well as a workplace for the ship's personnel and not unduly disturb their rest or privacy;
- 3 comply with any ship housekeeping rules such as removing dirty shoes or work clothes;
- 4 not be prejudiced by the race, gender, religion or nationality of the crew when making decisions and treat all personnel on board with respect;
- 5 respect the authority of the Master or his deputy;
- 6 be polite but professional and firm as required;
- 7 never become threatening, abrasive or dictatorial or use language that may cause offence;
- 8 expect to be treated with courtesy and respect;

Conduct of inspections

- 9 comply with all health and safety requirements of the ship and their administration e.g., wearing of personal protective clothing, and not take any action or cause any action to be taken which could compromise the safety of the PSCO or the ship's crew;
- 10 comply with all security requirements of the ship and wait to be escorted around the ship by a responsible person;
- 11 present their identity cards to the Master or the representative of the owner at the start of the inspection;
- 12 explain the reason for the inspection – however where the inspection is triggered by a report or complaint they must not reveal the identity of the person making the complaint;
- 13 apply the procedures of PSC and the convention requirements in a consistent and professional way and interpret them pragmatically when necessary;
- 14 not try to mislead the crew, for example by asking them to do things that are contrary to the Conventions;

- 15 request the crew to demonstrate the functioning of equipment and operational activities, such as drills and not make tests themselves;
- 16 seek advice when they are unsure of a requirement or of their findings rather than making an uninformed decision, for example by consulting colleagues, publications, the flag Administration, the recognized organization;
- 17 where it is safe to do so accommodate the operational needs of the port and the ship;
- 18 explain clearly to the Master the findings of the inspection and the corrective action required and ensure that the report of inspection is clearly understood;
- 19 issue to the Master a legible and comprehensible report of inspection before leaving the ship;

Disagreements

- 20 deal with any disagreement over the conduct or findings of the inspection calmly and patiently;
- 21 advise the Master of the complaints procedure in place if the disagreement cannot be resolved within a reasonable time;
- 22 advise the Master of the right of appeal and relevant procedures in the case of detention;

Integrity

- 23 be independent and not have any commercial interest in their ports and the ships they inspect or companies providing services in their ports. For example, the PSCOs should not be employed from time to time by companies which operate ships in their ports or the PSCOs should not have an interest in the repair companies in their ports;
- 24 be free to make decisions based on the findings of their inspections and not on any commercial considerations of the port;
- 25 always follow the rules of their administrations regarding the acceptance of gifts and favours e.g., meals on board;
- 26 firmly refuse any attempts of bribery and report any blatant cases to the maritime Authority;
- 27 not misuse their authority for benefit, financial or otherwise; and

Updating knowledge

- 28 update their technical knowledge regularly.
-