

ASSEMBLY  
28th session  
Agenda item 10

A 28/Res.1070  
10 December 2013  
Original: ENGLISH

**Resolution A.1070(28)**

**Adopted on 4 December 2013  
(Agenda item 10)**

**IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO that, through resolution A.1018(26), it approved the time frame and schedule of activities for the consideration and introduction of an institutionalized IMO Member State Audit Scheme,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1054(27), it adopted the *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011*, which provides guidance for the implementation and enforcement of IMO instruments and forms the basis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, in particular concerning the identification of the auditable areas,

BEING AWARE of the request of the seventh session of the United Nations Commission on Sustainable Development (CSD 7) that measures be developed to ensure that flag States give full and complete effect to the IMO and other relevant conventions to which they are party, so that the ships of all flag States meet international rules and standards,

RECOGNIZING that parties to the relevant international conventions have, as part of the ratification process, accepted to fully meet their responsibilities and to discharge their obligations under the conventions and other instruments to which they are party,

REAFFIRMING that States have the primary responsibility to have in place an adequate and effective system to exercise control over ships entitled to fly their flag, and to ensure that they comply with relevant international rules and regulations in respect of maritime safety, security and protection of the marine environment,

REAFFIRMING ALSO that States, in their capacity as port and coastal States, have other obligations and responsibilities under applicable international law in respect of maritime safety, security and protection of the marine environment,

NOTING that, while States may realize certain benefits by becoming party to instruments aiming at promoting maritime safety, security and the prevention of pollution from ships, these benefits can only be fully realized when all parties carry out their obligations as required by the instruments concerned,

NOTING ALSO that the ultimate effectiveness of any instrument depends, inter alia, upon all States:

- (a) becoming party to all instruments related to maritime safety, security and pollution prevention and control;
- (b) implementing and enforcing such instruments fully and effectively; and
- (c) reporting to the Organization, as required,

BEING DESIROUS to further assist Member Governments to improve their capabilities and overall performance in order to be able to comply with the IMO instruments to which they are party,

CONSCIOUS of the difficulties some Member States may face in complying fully with all the provisions of the various IMO instruments to which they are party,

MINDFUL of the need for any such difficulties to be eliminated to the extent possible; and recalling that the Organization has established an Integrated Technical Cooperation Programme for that reason and purpose,

NOTING FURTHER that the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee have developed requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978, respectively, which will make the use of the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

RECALLING FURTHER its consideration of requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 and the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, which will also make the use of the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-fourth session, and the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session,

1 ADOPTS the IMO Instruments Implementation Code (III Code), set out in the annex to the present resolution;

2 REQUESTS the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Code under review and, in coordination with the Council, to propose amendments thereto to the Assembly; and

3 REVOKES resolution A.1054(27) on the *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011*.

Annex

**IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)**

**Table of Contents**

**PART 1 – COMMON AREAS**

Objective  
Strategy  
General  
Scope  
Initial actions  
Communication of information  
Records  
Improvement

**PART 2 – FLAG STATES**

Implementation  
Delegation of authority  
Enforcement  
Flag State surveyors  
Flag State investigations  
Evaluation and review

**PART 3 – COASTAL STATES**

Implementation  
Enforcement  
Evaluation and review

**PART 4 – PORT STATES**

Implementation  
Enforcement  
Evaluation and review

## **PART 1 – COMMON AREAS**

### **Objective**

1 The objective of this Code is to enhance global maritime safety and protection of the marine environment and assist States in the implementation of instruments of the Organization.

2 Different States will view this Code according to their own circumstances and should be bound only for the implementation of those instruments to which they are Contracting Governments or Parties. By virtue of geography and circumstance, some States may have a greater role as a flag State than as a port State or as a coastal State, whilst others may have a greater role as a coastal State or a port State than as a flag State.

### **Strategy**

3 In order to meet the objective of this Code, a State is recommended to:

- .1 develop an overall strategy to ensure that its international obligations and responsibilities as a flag, port and coastal State are met;
- .2 establish a methodology to monitor and assess that the strategy ensures effective implementation and enforcement of relevant international mandatory instruments; and
- .3 continuously review the strategy to achieve, maintain and improve the overall organizational performance and capability as a flag, port and coastal State.

### **General**

4 Under the general provisions of treaty law and of IMO conventions, States should be responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give those instruments full and complete effect so as to ensure safety of life at sea and protection of the marine environment.

5 In taking measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment, States should act so as not to transfer, directly or indirectly, damage or hazards from one area to another or transform one type of pollution into another.

### **Scope**

6 The Code seeks to address those aspects necessary for a Contracting Government or Party to give full and complete effect to the provisions of the applicable international instruments to which it is a Contracting Government or Party, pertaining to:

- .1 safety of life at sea;
- .2 prevention of pollution from ships;
- .3 standards of training, certification and watchkeeping for seafarers;
- .4 load lines;
- .5 tonnage measurement of ships; and
- .6 regulations for preventing collisions at sea.

---

7 The following areas should be considered and addressed in the development of policies, legislation, associated rules and regulations and administrative procedures for the implementation and enforcement of those obligations and responsibilities by the State:

- .1 jurisdiction;
- .2 organization and authority;
- .3 legislation, rules and regulations;
- .4 promulgation of the applicable international mandatory instruments, rules and regulations;
- .5 enforcement arrangements;
- .6 control, survey, inspection, audit, verification, approval and certification functions;
- .7 selection, recognition, authorization, empowerment and monitoring of recognized organizations, as appropriate, and of nominated surveyors;
- .8 investigations required to be reported to the Organization; and
- .9 reporting to the Organization and other Administrations.

#### **Initial actions**

8 When a new or amended instrument of the Organization enters into force for a State, the Government of that State should be in a position to implement and enforce its provisions through appropriate national legislation and to provide the necessary implementation and enforcement infrastructure. This means that the Government of the State should have:

- .1 the ability to promulgate laws, which permit effective jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag and, in particular, provide the legal basis for general requirements for registries, the inspection of ships, safety and pollution prevention laws applying to such ships and the making of associated regulations;
- .2 a legal basis for the enforcement of its national laws and regulations including the associated investigative and penal processes; and
- .3 the availability of sufficient personnel with maritime expertise to assist in the promulgation of the necessary national laws and to discharge all the responsibilities of the State, including reporting as required by the respective conventions.

#### **Communication of information**

9 The State should communicate its strategy, as referred to in paragraph 3, including information on its national legislation to all concerned.

## **Records**

10 Records, as appropriate, should be established and maintained to provide evidence of conformity to requirements and of the effective operation of the State. Records should remain legible, readily identifiable and retrievable. A documented procedure should be established to define the controls needed for the identification, storage, protection, retrieval, retention time and disposition of records.

## **Improvement**

11 States should continually improve the adequacy of the measures which are taken to give effect to those conventions and protocols which they have accepted. Improvement should be made through rigorous and effective application and enforcement of national legislation, as appropriate, and monitoring of compliance.

12 The State should stimulate a culture which provides opportunities for improvement of performance in maritime safety and environmental protection activities, which may include, inter alia:

- .1 continual training programmes relating to safety and pollution prevention;
- .2 regional and national drills on safety and pollution prevention, which engage a broad spectrum of maritime-related national, regional and international organizations, companies and seafarers; and
- .3 using reward and incentive mechanisms for shipping companies and seafarers regarding improving safety and pollution prevention.

13 Further, the State should take action to identify and eliminate the cause of any non-conformities in order to prevent recurrence, including:

- .1 review and analysis of non-conformities;
- .2 implementation of necessary corrective action; and
- .3 review of the corrective action taken.

14 The State should determine action needed to eliminate the causes of potential non-conformities in order to prevent their occurrence.

## **PART 2 – FLAG STATES**

### **Implementation**

15 In order to effectively discharge their responsibilities and obligations, flag States should:

- .1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which they are parties; and
- .2 assign responsibilities within their Administrations to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

---

16 A flag State should establish resources and processes capable of administering a safety and environmental protection programme, which, as a minimum, should consist of the following:

- .1 administrative instructions to implement applicable international rules and regulations as well as developing and disseminating any interpretative national regulations that may be needed including certificates issued by a classification society, which is recognized by the flag State in accordance with the provisions of SOLAS regulation XI-1/1, and which certificate is required by the flag State to demonstrate compliance with structural, mechanical, electrical, and/or other requirements of an international convention to which the flag State is a party or compliance with a requirement of the flag State's national regulations;
- .2 compliance with the requirements of the applicable international instruments, using an audit and inspection programme, independent of any administrative bodies issuing the required certificates and relevant documentation and/or of any entity which has been delegated authority by the State to issue the required certificates and relevant documentation;
- .3 compliance with the requirements related to international standards of training, certification and watchkeeping of seafarers. This includes, inter alia:
  - .1 training, assessment of competence and certification of seafarers;
  - .2 certificates and endorsements that accurately reflect the competencies of the seafarers, using the appropriate terminology as well as terms that are identical to those used in any safe manning document issued to the ship;
  - .3 impartial investigation to be held of any reported failure, whether by act or omission that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by the State;
  - .4 arrangements for the withdrawal, suspension or cancellation of certificates or endorsements issued by the State when warranted and when necessary to prevent fraud; and
  - .5 administrative arrangements, including those involving training, assessment and certification activities conducted under the purview of another State, which are such that the flag State accepts its responsibility for ensuring the competence of masters, officers and other seafarers serving on ships entitled to fly its flag;
- .4 the conduct of investigations into casualties and adequate and timely handling of cases involving ships with identified deficiencies; and
- .5 the development, documentation and provision of guidance concerning those requirements found in the relevant international instruments that are to the satisfaction of the Administration.

17 A flag State should ensure that ships entitled to fly its flag are sufficiently and efficiently manned, taking into account relevant and existing measures such as the Principles of Safe Manning adopted by the Organization.

### **Delegation of authority**

18 With regard only to ships entitled to fly its flag a flag State authorizing a recognized organization to act on its behalf, in conducting the surveys, inspections and audits, issuing of certificates and documents, marking of ships and other statutory work required under the conventions of the Organization or under its national legislation, should regulate such authorization(s) in accordance with the applicable requirements of the international mandatory instruments to:

- .1 determine that the recognized organization has adequate resources in terms of technical, managerial and research capabilities to accomplish the tasks being assigned, in accordance with the required standards for recognized organizations acting on behalf of the Administration set out in the relevant instruments of the Organization<sup>1</sup>;
- .2 have as its basis a formal written agreement between the Administration and the recognized organization which, as a minimum, includes the elements set out in the relevant instruments of the Organization<sup>2</sup>, or equivalent legal arrangements, and which may be based on the model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration<sup>3</sup>;
- .3 issue specific instructions detailing actions to be followed in the event that a ship is found unfit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board, or is found to present an unreasonable threat of harm to the marine environment;
- .4 provide the recognized organization with all appropriate instruments of national law and interpretations thereof giving effect to the provisions of the conventions and specify, only for application to ships entitled to fly its flag, whether any additional standards of the Administration go beyond convention requirements in any respect; and
- .5 require that the recognized organization maintain records, which will provide the Administration with data to assist in interpretation of requirements contained in the applicable international instruments.

19 No flag State should mandate its recognized organizations to apply to ships, other than those entitled to fly its flag, any requirement pertaining to their classification rules, requirements, procedures or performance of other statutory certification processes, beyond convention requirements and the mandatory instruments of the Organization.

---

<sup>1</sup> Appendix 1 of the *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (resolution A.739(18)).

<sup>2</sup> Appendix 2 of the *Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration* (resolution A.739(18)).

<sup>3</sup> MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.



---

20 The flag State should establish or participate in an oversight programme with adequate resources for monitoring of, and communication with, its recognized organization(s) in order to ensure that its international obligations are fully met, by:

- .1 exercising its authority to conduct supplementary surveys to ensure that ships entitled to fly its flag effectively comply with the requirements of the applicable international instruments;
- .2 conducting supplementary surveys as it deems necessary to ensure that ships entitled to fly its flag comply with national requirements, which supplement the international mandatory requirements; and
- .3 providing staff who have a good knowledge of the rules and regulations of the flag State and those of the recognized organizations and who are available to carry out effective oversight of the recognized organizations.

21 A flag State nominating surveyor(s) for the purpose of carrying out surveys, audits and inspections on its behalf should regulate such nominations, as appropriate, in accordance with the guidance provided in paragraph 18, in particular subparagraphs .3 and .4.

### **Enforcement**

22 A flag State should take all necessary measures to secure observance of international rules and standards by ships entitled to fly its flag and by entities and persons under its jurisdiction so as to ensure compliance with its international obligations. Such measures should include, inter alia:

- .1 prohibiting ships entitled to fly its flag from sailing until such ships can proceed to sea in compliance with the requirements of international rules and standards;
- .2 the periodic inspection of ships entitled to fly its flag to verify that the actual condition of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries;
- .3 the surveyor to ensure, during the periodic inspection referred to in subparagraph .2, that seafarers assigned to the ships are familiar with:
  - .1 their specific duties; and
  - .2 ship arrangements, installations, equipment and procedures;
- .4 ensuring that the ship's complement, as a whole, can effectively coordinate activities in an emergency situation and in the performance of functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution;
- .5 providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships entitled to fly its flag;
- .6 instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against ships entitled to fly its flag, which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred;

- .7 providing, in national laws and regulations, for penalties of adequate severity to discourage violations of international rules and standards by individuals issued with certificates or endorsements under its authority; and
- .8 instituting proceedings, after an investigation has been conducted, against individuals holding certificates or endorsements who have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred.

23 A flag State should develop and implement a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

- .1 provide for prompt and thorough casualty investigations, with reporting to the Organization as appropriate;
- .2 provide for the collection of statistical data, so that trend analyses can be conducted to identify problem areas; and
- .3 provide for a timely response to deficiencies and alleged pollution incidents reported by port or coastal States.

24 Furthermore, the flag State should:

- .1 ensure compliance with the applicable international instruments through national legislation;
- .2 provide an appropriate number of qualified personnel to implement and enforce the national legislation referred to in subparagraph 15.1, including personnel for performing investigations and surveys;
- .3 provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where ships entitled to fly its flag have been detained by port States;
- .4 provide a sufficient number of qualified flag State personnel to investigate incidents where the validity of a certificate or endorsement or of the competence of individuals holding certificates or endorsements issued under its authority are questioned by port States; and
- .5 ensure the training and oversight of the activities of flag State surveyors and investigators.

25 When a flag State is informed that a ship entitled to fly its flag has been detained by a port State, the flag State should oversee that appropriate corrective measures are taken to bring the ship in question into immediate compliance with the applicable international instruments.

26 A flag State, or a recognized organization acting on its behalf, should only issue or endorse an international certificate to a ship after it has determined that the ship meets all applicable requirements.

27 A flag State should only issue an international certificate of competency or endorsement to a person after it has determined that the person meets all applicable requirements.

## Flag State surveyors

28 The flag State should define and document the responsibilities, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

29 Personnel responsible for, or performing surveys, inspections and audits on ships and companies covered by the relevant international mandatory instruments should have as a minimum the following:

- .1 appropriate qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certificated ship's officer holding or having held a valid management level certificate of competency and having maintained their technical knowledge of ships and their operation since gaining their certificate of competency; or
- .2 a degree or equivalent from a tertiary institution within a relevant field of engineering or science recognized by the flag State; or
- .3 accreditation as a surveyor through a formalized training programme that leads to the same standard of surveyor's experience and competency as that required in paragraphs 29.1, 29.2 and 32.

30 Personnel qualified under paragraph 29.1 should have served for a period of not less than three years at sea as an officer in the deck or engine department.

31 Personnel qualified under paragraph 29.2 should have worked in a relevant capacity for at least three years.

32 In addition, such personnel should have appropriate practical and theoretical knowledge of ships, their operation and the provisions of the relevant national and international instruments necessary to perform their duties as flag State surveyors obtained through documented training programmes.

33 Other personnel assisting in the performance of such work should have education, training and supervision commensurate with the tasks they are authorized to perform.

34 Previous relevant experience in the field of expertise is recommended to be considered an advantage; in case of no previous experience, the Administration should provide appropriate field training.

35 The flag State should implement a documented system for qualification of personnel and continuous updating of their knowledge as appropriate to the tasks they are authorized to undertake.

36 Depending on the function(s) to be performed, the qualifications should encompass:

- .1 knowledge of applicable, international and national, rules and regulations for ships, their companies, their crew, their cargo and their operation;
- .2 knowledge of the procedures to be applied in survey, certification, control, investigative and oversight functions;

- .3 understanding of the goals and objectives of the international and national instruments dealing with maritime safety and protection of the marine environment, and of related programmes;
- .4 understanding of the processes both on board and ashore, internal as well as external;
- .5 possession of professional competency necessary to perform the given tasks effectively and efficiently;
- .6 full safety awareness in all circumstances, also for one's own safety; and
- .7 training or experience in the various tasks to be performed and preferably also in the functions to be assessed.

37 The flag State should issue an identification document for the surveyor to carry when performing his/her tasks.

### **Flag State investigations**

38 Marine safety investigations should be conducted by impartial and objective investigators, who are suitably qualified and knowledgeable in matters relating to the casualty. Subject to any agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s), the flag State should provide qualified investigators for this purpose, irrespective of the location of the casualty or incident.

39 The flag State is recommended to ensure that individual investigators have working knowledge and practical experience in those subject areas pertaining to their normal duties. Additionally, in order to assist individual investigators in performing duties outside their normal assignments, the flag State is recommended to ensure ready access to expertise in the following areas, as necessary:

- .1 navigation and the Collision Regulations;
- .2 flag State regulations on certificates of competency;
- .3 causes of marine pollution;
- .4 interviewing techniques;
- .5 evidence gathering; and
- .6 evaluation of the effects of the human element.

40 It is recommended that any accident involving personal injury necessitating absence from duty of three days or more and any deaths resulting from occupational accidents and casualties to ships of the flag State should be investigated, and the results of such investigations made public.

41 Ship casualties should be investigated and reported in accordance with the relevant international instruments, taking into account the Casualty Investigation Code, as may be amended, and guidelines developed by the Organization<sup>4</sup>. The report on the investigation should be forwarded to the Organization together with the flag State's observations, in accordance with the guidelines referred to above.

### Evaluation and review

42 A flag State should, on a periodic basis, evaluate its performance with respect to the implementation of administrative processes, procedures and resources necessary to meet its obligations as required by the international instruments to which it is a party.

43 Measures to evaluate the performance of flag States should include, inter alia, port State control detention rates, flag State inspection results, casualty statistics, communication and information processes, annual loss statistics (excluding constructive total losses (CTLs)) and other performance indicators as may be appropriate, in order to determine whether staffing, resources and administrative procedures are adequate to meet its flag State obligations.

44 Areas recommended for regular review may include, inter alia:

- .1 fleet loss and accident ratios to identify trends over selected time periods;
- .2 the number of verified cases of detained ships in relation to the size of the fleet;
- .3 the number of verified cases of incompetence or wrongdoing by individuals holding certificates or endorsements issued under the flag State's authority;
- .4 responses to port State deficiency reports or interventions;
- .5 investigations into very serious and serious casualties and lessons learned from them;
- .6 technical and other resources committed;
- .7 results of inspections, surveys and controls of the ships in the fleet;
- .8 investigation of occupational accidents;
- .9 the number of incidents and violations that occur under the applicable international maritime pollution prevention regulations; and
- .10 the number of suspensions or withdrawals of certificates, endorsements, approvals, or similar.

---

<sup>4</sup> Refer to the mandatory *Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)*, adopted by the Organization by resolution MSC.255(84) and the *Guidelines to assist investigators in the implementation of the Casualty Investigation Code*, adopted by the Organization by resolution A.1075(28).

## **PART 3 – COASTAL STATES<sup>5</sup>**

### **Implementation**

45 Coastal States have certain rights and obligations under various international instruments. When exercising their rights under those instruments coastal States incur additional obligations.

46 In order to effectively meet its obligations, a coastal State should:

- .1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which it is a party; and
- .2 assign responsibilities to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

47 A coastal State should ensure that its legislation, guidance and procedures are established for the consistent implementation and verification of its rights, obligations and responsibilities contained in the relevant international instruments to which it is a party.

48 Those rights, obligations and responsibilities may include, inter alia:

- .1 radiocommunication services;
- .2 meteorological services and warnings;
- .3 search and rescue services;
- .4 hydrographic services;
- .5 ships' routing;
- .6 ship reporting systems;
- .7 vessel traffic services; and
- .8 aids to navigation.

### **Enforcement**

49 Coastal States should take all necessary measures to ensure their observance of international rules when exercising their rights and fulfilling their obligations.

50 A coastal State should consider, develop and implement a control and monitoring programme, as appropriate, in order to:

- .1 provide for the allocation of statistical data so that trend analyses can be conducted to identify problem areas;

---

<sup>5</sup> The requirements contained in this section should apply to the extent that ships, subject to IMO mandatory instruments, can access the ports of the Contracting Government.

- 
- .2 establish mechanisms for timely response to pollution incidents in its waters; and
  - .3 cooperate with flag States and/or port States, as appropriate, in investigations of maritime casualties.

### **Evaluation and review**

51 A coastal State should periodically evaluate its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the applicable international instruments.

## **PART 4 – PORT STATES<sup>6</sup>**

### **Implementation**

52 Port States have certain rights and obligations under various international instruments. When exercising their rights under those instruments, port States incur additional obligations.

53 Port States can play an integral role in the achievement of maritime safety and environmental protection, including pollution prevention. The role and responsibilities of the port State with respect to maritime safety and environmental protection is derived from a combination of international treaties, conventions and national laws as well as, in some instances, from bilateral and multilateral agreements.

54 In order to effectively meet its obligations, a port State should:

- .1 implement policies through issuing national legislation and guidance, which will assist in the implementation and enforcement of the requirements of all safety and pollution prevention conventions and protocols to which it is a party; and
- .2 assign responsibilities to update and revise any relevant policies adopted, as necessary.

55 A port State should ensure that its legislation, guidance and procedures are established for the consistent implementation and verification of its rights, obligations and responsibilities contained in the relevant international instruments to which it is a party.

56 Those rights, obligations and responsibilities may include, inter alia:

- .1 provision of appropriate reception facilities or capability to accept all waste streams regulated under the instruments of the Organization;
- .2 port State control<sup>7</sup>; and
- .3 keeping a register of fuel oil suppliers.

---

<sup>6</sup> The requirements contained in this section should apply to the extent that ships, subject to IMO mandatory instruments, can access the ports of the Contracting Government.

<sup>7</sup> Refer to the *Procedures for Port State Control, 2011* (resolution A.1052(27)).

## **Enforcement**

57 Port States should take all necessary measures to ensure their observance of international rules when exercising their rights and fulfilling their obligations.

58 Several international maritime instruments on safety and maritime pollution prevention contain specific provisions that permit port State control.

59 Also, a number of those instruments obligate port States to treat non-parties to those conventions no more favourably than those that are parties. This means that port States should impose the conditions of those instruments on parties, as well as on non-parties.

60 When exercising its right to carry out port State control, a port State should establish processes to administer a port State control programme consistent with the relevant resolution adopted by the Organization<sup>7</sup>.

61 Port State control should be carried out only by authorized and qualified port State control officers in accordance with the relevant procedures adopted by the Organization.

62 Port State control officers and persons assisting them should be free from any commercial, financial, and other pressures and have no commercial interest, either in the port of inspection or in the ships inspected, in ship repair facilities or in any support services in the port or elsewhere, nor should the port State control officers be employed by or undertake work on behalf of recognized organizations or classification societies. Further procedures should be implemented to ensure that persons or organizations external to the port State cannot influence the results of port State inspection and control carried out.

## **Evaluation and review**

63 A port State should periodically evaluate its performance in respect of exercising its rights and meeting its obligations under the applicable instruments of the Organization.

---



Đại hội đồng  
Phiên họp thứ 28  
Chương trình nghị sự 10

A 28/Res.1070  
10/12/2013  
Bản dịch: Tiếng Việt

**Nghị quyết A. 1070(28)**

**Thông qua ngày 4 tháng 12 năm 2013  
(Chương trình nghị sự 10)**

**BỘ LUẬT THI HÀNH CÁC VĂN KIỆN IMO  
(BỘ LUẬT III)**

HỘI ĐỒNG,

Nhắc lại Điều 15 (j) của Công ước về Tổ chức Hàng hải quốc tế liên quan đến các chức năng của hội đồng trong quan hệ với các quy định và hướng dẫn liên quan đến an toàn hàng hải và phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển từ các tàu,

Nhắc lại rằng, thông qua Nghị quyết A.1018 (26), nó đã được phê duyệt khung thời gian và lịch trình các hoạt động cho việc xem xét và giới thiệu một Đề án đánh giá thành viên IMO được thể chế hoá,

CŨNG NHẮC LẠI rằng, theo Nghị quyết A.1054 (27), được thông qua *Luật về việc thực hiện bắt buộc văn kiện IMO, 2011*, cung cấp hướng dẫn cho việc thực hiện và thực thi các văn kiện IMO và là cơ sở của Đề án đánh giá tự nguyện thành viên IMO, đặc biệt liên quan đến việc xác định các khu vực có thể kiểm tra,

Nhận thức được yêu cầu của kỳ họp thứ bảy của Ủy ban Liên hợp quốc về phát triển bền vững (CSD 7) rằng các biện pháp được phát triển để đảm bảo rằng các quốc gia có cờ có hiệu lực đầy đủ và hoàn toàn theo IMO và các công ước có liên quan khác để mà họ tham gia, do đó các tàu của tất cả các quốc gia có cờ đáp ứng các quy định và tiêu chuẩn quốc tế,

CÔNG NHẬN rằng các bên tham gia công ước quốc tế có liên quan, như là một phần của quá trình phê chuẩn, chấp nhận đáp ứng đầy đủ trách nhiệm của mình và thực hiện nghĩa vụ của mình theo Công ước và các văn kiện khác mà họ tham gia,

KHẢNG ĐỊNH rằng các quốc gia có trách nhiệm chính để có một hệ thống đầy đủ và hiệu quả để thực hiện kiểm soát tàu được treo cờ của họ, và để đảm bảo rằng họ tuân thủ các quy tắc và quy định quốc tế có liên quan trong lĩnh vực an toàn hàng hải, an ninh và bảo vệ môi trường biển,

CŨNG KHẢNG ĐỊNH rằng các quốc gia, có cảng và quốc gia ven biển, có nghĩa vụ và trách nhiệm khác theo luật quốc tế áp dụng đối với an toàn hàng hải, an ninh và bảo vệ môi trường biển,

GHI NHẬN rằng, trong khi các quốc gia có thể nhận ra những lợi ích nhất định bằng cách trở thành thành viên nhằm thúc đẩy an toàn hàng hải, an ninh và phòng ngừa ô nhiễm từ tàu, những lợi ích này chỉ có thể được thực hiện đầy đủ khi tất cả các bên thực hiện nghĩa vụ của

minh theo yêu cầu của các văn kiện có liên quan,

CŨNG GHI NHẬN rằng hiệu quả cuối cùng của bất kỳ văn kiện nào ,ngoài những điều khác, phụ thuộc theo các Quốc gia:

- (a) trở thành thành viên với tất cả văn kiện liên quan đến an toàn hàng hải, an ninh và phòng ngừa ô nhiễm và kiểm soát
- (b) thực hiện và thi hành các văn kiện đó đầy đủ và có hiệu quả; và
- (c) báo cáo tới Tổ chức, theo yêu cầu,

MONG MUỐN LÀ để hỗ trợ hơn nữa các Chính phủ thành viên để cải thiện khả năng của họ và thực hiện đầy đủ để có thể tuân thủ các văn kiện IMO mà họ tham gia,

NHẬN THỨC được những khó khăn một số quốc gia thành viên có thể phải đối mặt trong việc tuân thủ đầy đủ các quy định của các văn kiện IMO khác nhau mà họ tham gia,

QUAN TÂM tới sự cần thiết cho bất kỳ khó khăn như vậy để được loại bỏ đến mức có thể, và nhắc lại rằng Tổ chức đã thành lập một Chương trình hợp tác kỹ thuật hợp nhất cho lý do và mục đích đó,

GHI NHẬN THÊM rằng Ủy ban an toàn hàng hải và Ủy ban Bảo vệ Môi trường đã trình bày các yêu cầu thông qua bởi ký kết của Chính phủ các nước đối với Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển, năm 1974, Nghị định thư năm 1988 liên quan đến Công ước quốc tế về món nước, năm 1966, Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển, năm 1973, được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan ngoài ra, Nghị định thư năm 1997 sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển, năm 1973, được sửa đổi bởi Nghị định thư năm 1978 liên quan ngoài ra, và Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca, năm 1978, tương ứng, mà sẽ làm cho việc sử dụng của Bộ luật được nêu tại khoản 1 có tác dụng bắt buộc,

NHẮC LẠI THÊM việc xem xét các yêu cầu thông qua bởi ký kết của Chính phủ các nước đối với Công ước Quốc tế về món nước, năm 1966, Công ước quốc tế về đo lường dung tích tàu biển, năm 1969 và Công ước về các quy định quốc tế đối với phòng ngừa đâm va trên biển, năm 1972, cũng sẽ làm cho việc sử dụng của Bộ luật được nêu tại khoản 1 có tác dụng bắt buộc,

SAU KHI XEM XÉT các đề xuất của Ủy ban Bảo vệ Môi trường, tại kỳ họp 64, và Ủy ban an toàn hàng hải, tại kỳ họp 91,

- 1 Thông qua Bộ luật thực hiện các văn kiện IMO (Bộ luật III), được quy định trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;
- 2 YÊU CẦU Ủy ban An toàn Hàng hải và Ủy ban Bảo vệ Môi trường để tiếp tục xem xét và phối hợp với Hội đồng, để đề xuất sửa đổi Bộ luật tới Hội đồng; và
- 3 Thu hồi nghị quyết A.1054 (27) về *Bộ luật cho việc thực hiện bắt buộc*

Phụ lục

## **BỘ LUẬT THI HÀNH CÁC VĂN KIẾN IMO (BỘ LUẬT III)**

### **Mục lục**

#### **PHẦN 1- PHẦN CHUNG**

Mục tiêu  
Chiến lược  
Tổng quát  
Phạm vi  
Những hành động ban đầu  
Thông tin tuyên thông  
Hồ sơ  
Sự cải thiện

#### **PHẦN 2 – CÁC QUỐC GIA MANG CỜ**

Sự thi hành  
Ủy quyền  
Thực thi  
Các giám định viên quốc gia có cờ  
Sự điều tra của quốc gia có cờ  
Đánh giá và xem xét

#### **PHẦN 3 – CÁC QUỐC GIA VEN BIỂN**

Sự thi hành  
Thực thi  
Đánh giá và xem xét

#### **PHẦN 4 – CÁC QUỐC GIA CÓ CẢNG**

Sự thi hành  
Thực thi  
Đánh giá và xem xét

## **PHẦN 1 – PHẦN CHUNG**

### **Mục tiêu**

1 Mục tiêu của Bộ luật này là để tăng cường an toàn hàng hải toàn cầu và bảo vệ môi trường biển và hỗ trợ các quốc gia trong việc thực hiện các văn kiện của Tổ chức.

2 Các quốc gia khác nhau sẽ xem Bộ luật này theo hoàn cảnh riêng của họ và nên bị ràng buộc duy nhất để thực hiện những văn kiện mà họ được ký kết chính phủ hoặc các bên. Nhờ vị trí địa lý và hoàn cảnh, một số quốc gia có thể có một vai trò lớn hơn như một Quốc gia mang cờ hơn là một Quốc gia có cảng hoặc là một quốc gia ven biển, trong khi những quốc gia khác có thể có một vai trò lớn hơn như là một quốc gia ven biển hoặc một Quốc gia có cảng hơn là một Quốc gia mang cờ.

### **Chiến lược**

3 Để đáp ứng mục tiêu của Bộ luật này, một Quốc gia được khuyến khích để:

- .1 phát triển một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của như một Quốc gia có cờ, có cảng và ven biển được đáp ứng;
- .2 thiết lập một phương pháp để giám sát và đánh giá rằng chiến lược đảm bảo thực hiện hiệu quả và thực thi các văn kiện quốc tế bắt buộc có liên quan; và
- .3 liên tục xem xét lại các chiến lược để đạt được, duy trì và cải thiện tổng thể việc thực thi và khả năng tổ chức như một quốc gia có cờ, có cảng và ven biển.

### **Tổng quát**

4 Theo quy định chung của luật hiệp ước và công ước IMO, các Quốc gia phải chịu trách nhiệm về việc ban hành luật và các quy định và cho tất cả các bước khác có thể cần thiết để cung cấp những văn kiện có hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh để bảo đảm an toàn sinh mạng trên biển và bảo vệ môi trường biển.

5 Có biện pháp để ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển, các quốc gia nên hành động như vậy là không chuyển, trực tiếp hoặc gián tiếp, thiệt hại hoặc nguy hiểm từ vùng này sang vùng khác hoặc biến đổi một loại ô nhiễm vào vùng khác.

### **Phạm vi**

6 Bộ luật nhằm giải quyết những khía cạnh cần thiết cho một Ký kết của Chính phủ hoặc các Bên để đem lại hiệu quả đầy đủ và hoàn toàn theo quy định của các văn kiện quốc tế có thể áp dụng với một Ký kết của Chính phủ hoặc các Bên, liên quan đến:

- .1 an toàn sinh mạng trên biển;
- .2 ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu;
- .3 tiêu chuẩn đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên;
- .4 môn nước tải trọng;

- .5 đo tải trọng tàu; và
- .6 các quy định về ngăn ngừa đâm va trên biển.

7 Các khu vực sau cần được xem xét và giải quyết trong sự phát triển của các chính sách, pháp luật, quy định liên quan và các quy định và thủ tục hành chính cho việc thực hiện và thực thi trách nhiệm và nghĩa vụ bởi quốc gia:

- .1 quyền tài phán;
- .2 tổ chức và thẩm quyền;
- .3 pháp luật, quy tắc và quy định;
- .4 ban hành các quy tắc và quy định, văn kiện quốc tế bắt buộc có thể áp dụng;
- .5 sắp xếp thực thi;
- .6 kiểm soát, điều tra, kiểm tra, kiểm toán, thẩm định, phê duyệt và cấp giấy chứng nhận chức năng;
- .7 lựa chọn, công nhận, ủy quyền, trao quyền và giám sát của các tổ chức được công nhận, một cách thích hợp, và các điều tra viên được đề cử;
- .8 các điều tra quy định phải được báo cáo cho Tổ chức; và
- .9 báo cáo với tổ chức và cơ quan hành chính khác.

### **Những hành động ban đầu**

8 Khi một văn kiện mới hoặc sửa đổi của Tổ chức có hiệu lực đối với một quốc gia, Chính phủ của Quốc gia đó phải ở trong một vị trí để thực hiện và thực thi các quy định của mình thông qua luật pháp quốc gia phù hợp và cung cấp việc thực hiện cần thiết và thực thi cơ sở hạ tầng. Điều này có nghĩa rằng Chính phủ quốc gia đó cần có:

- .1 khả năng ban hành luật, trong đó cho phép thẩm quyền có hiệu quả và kiểm soát trong vấn đề hành chính, kỹ thuật và xã hội trên tàu nhanh chóng và, đặc biệt, cung cấp cơ sở pháp lý cho các yêu cầu chung của cơ quan đăng ký, kiểm tra tàu, an toàn và phòng ngừa ô nhiễm áp dụng pháp luật cho tàu và lập các quy định có liên quan;
- .2 cơ sở pháp lý cho việc thi hành luật pháp quốc gia và các quy định bao gồm cả các quá trình điều tra và hình sự liên quan; và
- .3 sự sẵn có đủ nhân viên với chuyên môn hàng hải để hỗ trợ trong việc ban hành các luật quốc gia là cần thiết và thực hiện các tất cả các trách nhiệm của Quốc gia, bao gồm cả báo cáo theo yêu cầu của các công ước tương ứng

### **Thông tin truyền thông**

9 Quốc gia cần truyền đạt chiến lược của mình, như nêu tại khoản 3, bao gồm cả thông tin về pháp luật quốc gia tới tất cả các bên liên quan.

## **Hồ sơ**

10 Hồ sơ, nếu phù hợp, cần thiết lập và duy trì để cung cấp bằng chứng về sự phù hợp với các yêu cầu và hiệu quả hoạt động của Quốc gia. Hồ sơ phải luôn rõ ràng, dễ nhận biết và sử dụng. Một thủ tục dạng văn nên được thành lập để xác định các quản lý cần thiết cho việc xác định, lưu trữ, bảo vệ, sử dụng, thời gian lưu giữ và huỷ bỏ hồ sơ.

## **Sự cải thiện**

11 Các quốc gia cần tiếp tục cải thiện tính đầy đủ của các biện pháp được thực hiện để có hiệu lực cho những công ước và nghị định thư mà họ đã chấp nhận. Cải tiến phải được thực hiện thông qua ứng dụng nghiêm ngặt, có hiệu quả và thực thi luật pháp quốc gia, phù hợp, và tuân thủ giám sát.

12 Quốc gia nên khuyến khích một nền văn hóa mà cung cấp cơ hội để cải thiện hiệu suất hoạt động an toàn và bảo vệ môi trường biển, trong đó có thể bao gồm, không kể những cái khác:

- .1 chương trình đào tạo liên tục liên quan đến công tác ngăn ngừa ô nhiễm và an toàn;
- .2 các cuộc thực tập trong khu vực và quốc gia về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm, mà có sự tham gia trên diện rộng của các thuyền viên, các công ty hàng hải, các quốc gia, tổ chức khu vực và quốc tế liên quan, và
- .3 trao phần thưởng và cơ chế khuyến khích cho các công ty vận tải biển và thuyền viên về cải thiện an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.

13 Hơn nữa, Quốc gia cần có hành động để xác định và loại bỏ các nguyên nhân gây ra bất kỳ sự không phù hợp để ngăn ngừa tái phát, bao gồm cả:

- .1 xem xét và phân tích sự không phù hợp;
- .2 thực hiện các hành động khắc phục cần thiết; và
- .3 xem xét các hành động khắc phục được thực hiện.

14 Quốc gia cần xác định hành động cần thiết để loại bỏ những nguyên nhân không phù hợp tiềm năng để ngăn chặn xuất hiện của chúng.

## **PHẦN 2 - CÁC QUỐC GIA MANG CỜ**

### **Sự thi hành**

15 Để mà thực hiện có hiệu quả trách nhiệm và nghĩa vụ của mình, các Quốc gia mang cờ nên:

- .1 thực hiện chính sách thông qua ban hành luật pháp quốc gia và hướng dẫn, mà sẽ hỗ trợ trong việc thực hiện và thực thi các yêu cầu của tất cả các công ước an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm và các văn kiện mà họ là thành viên, và
- .2 phân công trách nhiệm trong cơ quan hành chính để cập nhật và sửa đổi các chính sách có liên quan được thông qua, khi cần thiết.

16 Một quốc gia mang cờ cần thiết lập nguồn lực và quy trình có khả năng quản lý một chương trình an toàn và bảo vệ môi trường, là mức tối thiểu, nên bao gồm những điều sau đây:

- .1 hướng dẫn hành chính để thực hiện việc áp dụng các quy tắc và quy định quốc tế cũng như phát triển và phổ biến bất kỳ quy định quốc gia rằng có thể cần thiết bao gồm cả giấy chứng nhận bởi xã hội phân loại, được công nhận bởi Quốc gia mang cờ theo quy định của quy định XI-1 / 1 SOLAS, và chứng chỉ mà được yêu cầu bởi Quốc gia mang cờ để chứng minh phù hợp với cấu trúc, cơ khí, điện, và/hoặc các yêu cầu khác của công ước quốc tế mà Quốc gia mang cờ là thành viên hoặc phù hợp với yêu cầu quy định quốc gia của Quốc gia mang cờ;
- .2 phù hợp với các yêu cầu của việc áp dụng các văn kiện quốc tế, cách sử dụng một chương trình kiểm toán và thanh tra, độc lập của bất kỳ cơ quan hành chính cấp giấy chứng nhận cần thiết và tài liệu liên quan và / hoặc của bất kỳ tổ chức đã được giao thẩm quyền của Quốc gia để cấp giấy chứng nhận cần thiết và có liên quan tài liệu;
- .3 phù hợp với các yêu cầu liên quan đến tiêu chuẩn quốc tế về đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên. Điều này bao gồm, ngoài những điều khác;
  - .1 đào tạo, đánh giá năng lực và chứng nhận của thuyền viên;
  - .2 giấy chứng nhận và xác nhận rằng phản ánh chính xác năng lực của thuyền viên, bằng cách sử dụng thuật ngữ thích hợp cũng như các điều khoản đúng với những người sử dụng trong bất kỳ tài liệu an toàn cấp cho tàu;
  - .3 Sự điều tra công tâm sẽ được tổ chức khi có bất kỳ báo cáo sai sót, cho dù bằng hành động hay thiếu sót có thể gây ra một mối đe dọa trực tiếp đến an toàn của sinh mạng hoặc tài sản trên biển hoặc môi trường biển, của người có chứng chỉ hoặc xác nhận cấp bởi Quốc gia;
  - .4 sắp xếp cho việc thu hồi, đình chỉ, hủy bỏ giấy chứng nhận hoặc xác nhận cấp bởi Quốc gia khi đảm bảo và khi cần thiết để ngăn chặn gian lận; và
  - .5 sắp xếp hành chính, bao gồm cả những thứ liên quan hoạt động đào tạo, đánh giá và cấp giấy chứng nhận thực hiện trong khuôn khổ của một quốc gia khác, như vậy Quốc gia mang cờ chấp nhận trách nhiệm của mình trong việc đảm bảo năng lực của các thuyền trưởng, sĩ quan và thuyền viên khác phục vụ trên tàu được treo cờ quốc gia đó;
- .4 việc tiến hành điều tra về thương vong và xử lý đầy đủ và kịp thời các trường hợp liên quan đến tàu bị thiếu hụt được xác định, và
- .5 sự phát triển, tài liệu hướng dẫn và cung cấp các hướng dẫn liên quan đến những yêu cầu được tìm thấy trong các văn kiện quốc tế có liên quan đó là sự hoàn thành của Cơ quan Quản lý.

17 Mang cờ quốc gia cần đảm bảo rằng tàu được treo cờ quốc gia đó có người điều khiển đầy đủ và hiệu quả, có tính đến các biện pháp có liên quan và hiện có như các nguyên tắc điều động an toàn được thông qua bởi Tổ chức.

### Ủy quyền

18 Về vấn đề duy nhất để tàu được treo cờ của một Quốc gia là căn cứ một tổ chức được công nhận hành động thay mặt của quốc gia, trong việc thực hiện các cuộc điều tra, thanh tra và kiểm toán, phát hành giấy chứng nhận và các tài liệu, đánh dấu của tàu và làm việc theo luật định khác theo yêu cầu của các công ước của Tổ chức hoặc theo pháp luật quốc gia đó, nên điều chỉnh việc cấp phép đó phù hợp với các yêu cầu áp dụng các văn kiện bắt buộc quốc tế để:

- .1 xác định rằng tổ chức được công nhận có nguồn lực thích hợp về kỹ thuật, năng lực quản lý và nghiên cứu để thực hiện các nhiệm vụ được giao, phù hợp với các tiêu chuẩn cần thiết cho tổ chức được công nhận đại diện cho Cơ quan Quản lý nêu ra trong các văn kiện có liên quan của Tổ chức<sup>1</sup>;
- .2 làm căn cứ cho một văn bản thỏa thuận chính thức giữa Cơ quan Quản lý và các tổ chức được công nhận mà, tối thiểu, bao gồm các yếu tố quy định trong các văn kiện có liên quan của tổ chức<sup>2</sup>, hoặc các thỏa thuận pháp lý tương đương, và có thể được dựa trên mô hình thỏa thuận cho việc ủy quyền của các tổ chức được công nhận đại diện cho Cơ quan Quản lý<sup>3</sup>;
- .3 ban hành hướng dẫn cụ thể chi tiết các hành động phải tuân theo trong trường hợp một con tàu được tìm thấy không thích hợp để tiến hành đi biển mà không gây nguy hiểm cho tàu hoặc người trên tàu, hoặc được tìm thấy để lộ ra một sự chỉ dẫn bất hợp lý gây nguy hiểm cho môi trường biển;
- .4 cung cấp cho tổ chức được công nhận với tất cả các văn kiện thích hợp của pháp luật quốc gia và giải thích đó gây ảnh hưởng tới các quy định của các công ước và chỉ định, chỉ áp dụng đối với tàu được treo cờ của quốc gia, cho dù bất kỳ tiêu chuẩn bổ sung của Cơ quan Quản lý vượt quá yêu cầu công ước với bất kỳ khía cạnh nào ; và
- .5 yêu cầu các tổ chức được công nhận duy trì hồ sơ, mà sẽ cung cấp tới Cơ quan Quản lý với dữ liệu để hỗ trợ trong việc giải thích các yêu cầu được nêu trong các văn kiện quốc tế có thể được áp dụng.

19 Không mang cờ quốc gia nên ủy thác các tổ chức được công nhận để áp dụng đối với tàu, trừ các quyền treo cờ của tàu, bất kỳ yêu cầu liên quan đến quy tắc phân loại, các yêu cầu, thủ tục của họ hoặc hiệu suất của quá trình cấp giấy chứng nhận theo luật định khác, vượt quá yêu cầu Công ước và các văn kiện bắt buộc của Tổ chức

---

<sup>1</sup> Phụ lục 1 của Hướng dẫn về việc ủy quyền của các tổ chức đại diện cho Cơ quan Quản lý (Nghị quyết A.739 (18))

<sup>2</sup> Phụ lục 2 của Hướng dẫn về việc ủy quyền của các tổ chức hành động thay mặt cho Cơ quan Quản lý (Nghị quyết A.739 (18))

<sup>3</sup> MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.



20 Quốc gia mang cờ cần thành lập hoặc tham gia vào một chương trình giám sát với nguồn lực thích hợp cho giám sát, và thông tin liên lạc với tổ chức công nhận của họ để đảm bảo rằng các nghĩa vụ quốc tế của mình được đáp ứng đầy đủ, bởi vì:

- .1 thực hiện thẩm quyền để tiến hành điều tra bổ sung để đảm bảo rằng tàu được treo cờ của quốc gia có hiệu quả phù hợp với các yêu cầu của văn kiện quốc tế có thể được áp dụng;
- .2 tiến hành điều tra bổ sung, nếu xét thấy cần thiết để đảm bảo rằng tàu được treo cờ của quốc gia phù hợp với yêu cầu quốc gia, trong đó bổ sung các yêu cầu quốc tế bắt buộc; và
- .3 cung cấp nhân viên có kiến thức tốt về các quy tắc và quy định của Quốc gia mang cờ và những người của các tổ chức công nhận và những người có sẵn để thực hiện giám sát hiệu quả của các tổ chức được công nhận

21 Quốc gia mang cờ đề cử giám sát viên với mục đích thực hiện các cuộc điều tra, kiểm toán, thanh tra đại diện quốc gia nên điều chỉnh đề cử đó, nếu thích hợp, phù hợp với hướng dẫn tại khoản 18, trong các tiêu mục cụ thể .3 và .4

### **Thực thi**

22 Một quốc gia mang cờ phải tiến hành mọi biện pháp cần thiết để bảo đảm tuân thủ các quy định quốc tế và các tiêu chuẩn của tàu được treo cờ của mình và của các tổ chức và những người thuộc thẩm quyền của mình để bảo đảm tuân thủ các nghĩa vụ quốc tế của mình. Ngoài những điều khác, các biện pháp đó phải bao gồm:

- .1 Cấm các tàu treo cờ quốc gia hành hải cho tới khi tàu có thể xuất phát đi biển mà đáp ứng được các tiêu chuẩn và các quy tắc quốc tế;
- .2 việc kiểm tra định kỳ của tàu được treo cờ của quốc gia để xác minh rằng các điều kiện thực tế của con tàu và thủy thủ đoàn của nó là phù hợp với giấy chứng nhận nó mang theo
- .3 giám định viên để đảm bảo, trong quá trình việc kiểm tra định kỳ nêu tại tiêu mục .2, rằng thuyền viên được cử xuống các tàu đã quen thuộc với
  - .1 nhiệm vụ cụ thể của họ; và
  - .2 Bố trí, lắp đặt, thiết bị và các thủ tục của tàu
- .4 đảm bảo rằng phần bổ sung của tàu, như một tổng thể, có thể có hiệu quả phối hợp hoạt động trong tình huống khẩn cấp và trong việc thực hiện các chức năng quan trọng đối với an toàn hoặc để phòng ngừa hoặc giảm thiểu ô nhiễm;
- .5 cung cấp, trong các luật và quy định quốc gia, đối với các hình phạt tương xứng với mức độ nghiêm trọng để ngăn cản hành vi vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế bởi các tàu được treo cờ quốc gia đó.
- .6 tiến hành tố tụng, sau khi một cuộc điều tra đã được tiến hành, đối với tàu được treo cờ của quốc gia, mà đã vi phạm các quy định và tiêu chuẩn quốc tế, không phân biệt nơi vi phạm đã xảy ra;

- .7 cung cấp, trong luật và quy định quốc gia, hình phạt tương xứng với mức độ nghiêm trọng các đề ngăn cản hành vi vi phạm các quy tắc quốc tế và tiêu chuẩn của các cá nhân cấp giấy chứng nhận hoặc xác nhận theo thẩm quyền; và
- .8 tiến hành tố tụng, sau khi một cuộc điều tra đã được tiến hành, đối với cá nhân nắm giữ chứng chỉ hoặc xác nhận đã vi phạm các quy định và tiêu chuẩn quốc tế, không phân biệt nơi vi phạm đã xảy ra.

23 Quốc gia có cờ cần xây dựng và thực hiện kiểm soát và giám sát chương trình, phù hợp, nội dung như sau:

- .1 cung cấp kịp thời và triệt để các bằng chứng điều tra, cùng với báo cáo phù hợp tới Tổ chức;
- .2 cung cấp các thu thập số liệu thống kê, do đó hướng phân tích có thể được tiến hành để xác định vấn đề khu vực; và
- .3 cung cấp một câu trả lời kịp thời về những khiếm khuyết và sự cố ô nhiễm bị cáo buộc được báo cáo bởi cảng hoặc quốc gia ven biển.

24 Hơn nữa, Quốc gia có cờ nên:

- .1 đảm bảo phù hợp với các văn kiện quốc tế được áp dụng thông qua luật pháp quốc gia;
- .2 cung cấp một số lượng thích hợp về nhân viên đủ điều kiện để thực hiện và thi hành luật pháp quốc gia nêu tại tiểu đoạn 15.1, bao gồm cả nhân viên để thực hiện điều tra và khảo sát;
- .3 cung cấp đủ số lượng nhân viên chính phủ có trình độ để điều tra sự cố, nơi tàu được treo cờ của nó đã bị giam giữ bởi các Chính quyền cảng;
- .4 cung cấp đủ số lượng nhân viên chính phủ có trình độ để điều tra sự cố về hiệu lực của giấy chứng nhận hoặc chứng thực hoặc thẩm quyền của các cá nhân nắm giữ chứng chỉ hoặc xác nhận đã ban hành theo thẩm quyền được hỏi bởi các Chính quyền cảng; và
- .5 đảm bảo rằng việc đào tạo và giám sát các hoạt động của điều tra viên Chính phủ và các nhà điều tra.

25 Khi một Quốc gia có cờ được thông báo rằng một con tàu được treo cờ của quốc gia đó đã bị giam giữ bởi một Chính quyền cảng, Quốc gia đó cần giám sát rằng các biện pháp khắc phục thích hợp được thực hiện để đưa tàu về vấn đề tuân thủ ngay lập tức với các văn kiện quốc tế hiện hành.

26 Một Quốc gia có cờ, hoặc một tổ chức được công nhận đại diện cho mình, chỉ nên cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận quốc tế đối với tàu sau khi đã xác định rằng con tàu đáp ứng tất cả các yêu cầu áp dụng.

27 Một Quốc gia có cờ chỉ nên cấp Giấy chứng nhận quốc tế về năng lực hoặc chứng thực cho một người sau khi đã xác định rằng người đó đáp ứng tất cả các yêu cầu áp dụng.

## **Các giám định viên quốc gia có cờ**

28 Quốc gia có cờ nên xác định và dẫn chứng bằng tài liệu các trách nhiệm, quyền hạn và mối tương quan của tất cả các nhân viên quản lý, thực hiện và kiểm tra công việc liên quan và ảnh hưởng đến an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.

29 Nhân viên chịu trách nhiệm, hoặc thực hiện các cuộc điều tra, thanh tra và kiểm toán về tàu và các công ty được bảo hiểm bằng các văn kiện quốc tế liên quan bắt buộc cần phải có tối thiểu sau đây:

- .1 trình độ thích hợp từ ngành hàng hải hoặc cơ sở hàng hải và kinh nghiệm đi biển liên quan như sĩ quan hàng hải được cấp giấy chứng nhận đang nắm giữ hoặc đã nắm giữ giấy chứng nhận trình độ quản lý hợp lệ về năng lực và đã duy trì kiến thức kỹ thuật về tàu và hoạt động kể từ khi đạt được chứng nhận về năng lực; hoặc
- .2 một văn bằng hoặc tương đương từ một cơ sở được thành lập thứ ba trong một lĩnh vực có liên quan về kỹ thuật hoặc khoa học được công nhận bởi Quốc gia có cờ; hoặc
- .3 công nhận như là một giám định viên thông qua một chương trình đào tạo chính thức mà dẫn đến kinh nghiệm và năng lực của điều tra viên có cùng một tiêu chuẩn như yêu cầu tại các khoản 29.1, 29.2 và 32

30 Nhân viên đủ điều kiện theo khoản 29.1 nên được phục vụ trong thời gian không ít hơn ba năm trên biển như một sỹ quan boong hoặc sỹ quan máy.

31 Nhân viên đủ điều kiện theo khoản 29.2 nên trải qua công việc có liên quan ít nhất là ba năm.

32 Ngoài ra, nhân viên đó phải có kiến thức phù hợp thực tế thu được thông qua các chương trình đào tạo và lý thuyết về tàu, hoạt động của nó và các quy định của các văn kiện quốc gia và quốc tế liên quan cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của mình như những điều tra viên Quốc gia có cờ.

33 Nhân viên khác hỗ trợ trong việc thực hiện công việc này cần phải có giáo dục, đào tạo và giám sát tương xứng với nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện.

34 Kinh nghiệm trước đây có liên quan trong lĩnh vực chuyên môn nên được coi là một lợi thế; trong trường hợp không có kinh nghiệm trước đó, Cơ quan Quản lý phải quy định lĩnh vực đào tạo thích hợp.

35 Quốc gia có cờ nên thực hiện một hệ thống tài liệu dẫn chứng về trình độ của các nhân viên và liên tục cập nhật kiến thức của họ cho phù hợp với nhiệm vụ mà họ được phép thực hiện.

36 Tùy thuộc vào những chức năng sẽ được thực hiện, trình độ chuyên môn nên bao gồm:

- .1 kiến thức về áp dụng, quốc tế và quốc gia, các quy tắc và quy định đối với tàu, các công ty của họ, thuyền viên của họ, hàng hóa và hoạt động của họ;
- .2 kiến thức về các thủ tục được áp dụng trong giám định, chứng nhận, kiểm soát, điều tra và chức năng giám sát;

- .3 sự hiểu biết về các mục tiêu và mục tiêu của văn kiện quốc tế và quốc gia đối xử với an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển, và các chương trình có liên quan;
- .4 sự hiểu biết về các quá trình cả trên tàu và trên bờ, bên trong cũng như bên ngoài;
- .5 sở hữu năng lực chuyên môn cần thiết để thực hiện các nhiệm vụ được giao một cách hiệu quả và có hiệu quả;
- .6 nhận thức an toàn đầy đủ trong mọi tình huống, cũng cho an toàn của chính mình; và
- .7 huấn luyện hoặc kinh nghiệm về những nhiệm vụ khác nhau được thực hiện và tốt hơn cả là trong các chức năng được đánh giá.

37 Quốc gia có cờ cần ban hành một tài liệu xác định cho các điều tra viên để khi họ thực hiện nhiệm vụ của mình.

### **Điều tra của quốc gia có cờ**

38 Điều tra an toàn hàng hải nên được chỉ đạo bởi các nhà điều tra vô tư và khách quan, những người có trình độ phù hợp và hiểu biết về các vấn đề liên quan đến nạn nhân. Tùy thuộc vào bất kỳ thỏa thuận do Quốc gia hoặc các quốc gia sẽ là quốc gia điều tra an toàn hàng hải, Quốc gia có cờ cần cung cấp cho các nhà điều tra có trình độ cho mục đích này, không phân biệt vị trí của nạn nhân hoặc sự cố.

39 Quốc gia có cờ được khuyến khích để đảm bảo rằng các nhà điều tra riêng lẻ có kiến thức và kinh nghiệm thực tế trong những lĩnh vực liên quan đến nhiệm vụ bình thường của họ làm việc. Ngoài ra, để hỗ trợ các nhà điều tra riêng lẻ trong thực hiện nhiệm vụ bên ngoài nhiệm vụ bình thường của họ, Quốc gia có cờ được khuyến khích để đảm bảo sẵn sàng tiếp cận chuyên môn trong các lĩnh vực sau, khi cần thiết:

- .1 điều động và các Quy tắc tránh va;
- .2 Các quy định của Quốc gia có cờ về chứng nhận năng lực;
- .3 nguyên nhân của ô nhiễm biển;
- .4 các kỹ thuật phòng vãn;
- .5 thu thập chứng cứ; và
- .6 đánh giá về các tác động của yếu tố con người.

40 Khuyến cáo rằng bất kỳ vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân đòi hỏi phải nhiệm vụ từ ba ngày trở lên và bất kỳ trường hợp tử vong do tai nạn lao động và thương vong từ tàu của Quốc gia có cờ cần được điều tra, và kết quả của cuộc điều tra như vậy được công bố.

41 Tồn thất tàu phải được điều tra và báo cáo theo quy định của văn kiện quốc tế liên quan, có tính đến Bộ luật điều tra tai nạn, có thể được sửa đổi và hướng dẫn được khai thác bởi Tổ chức<sup>4</sup>. Báo cáo điều tra sẽ được chuyển tới Tổ chức cùng với các quan sát của Quốc gia có cờ, phù hợp với các hướng dẫn nói trên.

### **Đánh giá và xem xét**

42 Trên cơ sở định kỳ, một Quốc gia có cờ cần đánh giá hiệu quả đối với việc thực hiện các thủ tục hành chính, thủ tục và nguồn lực cần thiết để đáp ứng nghĩa vụ của mình theo yêu cầu của văn kiện quốc tế mà quốc gia là thành viên.

43 Ngoài những điều khác, các biện pháp đánh giá hiệu quả của quốc gia có cờ cần bao gồm tỷ lệ bị giam giữ bởi an ninh cảng biển, kết quả kiểm tra Nhà cảng biển, thống kê thương vong, quá trình truyền thông và thông tin, thống kê thiệt hại hàng năm (không bao gồm tổng số thiệt hại dự tính (CTLs)) và các chỉ số khác có thể thích hợp, để xác định xem nhân viên, nguồn lực và thủ tục hành chính đủ để đáp ứng các nghĩa vụ Quốc gia có cờ.

44 Ngoài những điều khác, khu vực được đề nghị để xem xét thường xuyên có thể bao gồm:

- .1 tỷ lệ tồn thất đội tàu và tai nạn để xác định xu hướng trong từng giai đoạn cụ thể;
- .2 số trường hợp xác nhận tàu bị bắt giữ liên quan đến kích thước của tàu;
- .3 số trường hợp xác nhận về thiếu năng lực hoặc hành động phạm pháp của các cá nhân nắm giữ chứng chỉ hoặc xác nhận đã ban hành thuộc thẩm quyền của Quốc gia có cờ;
- .4 phản ứng với báo cáo thiếu sót của chính quyền cảng hoặc các can thiệp
- .5 điều tra thương vong nghiêm trọng và rất nghiêm trọng và bài học rút ra từ họ;
- .6 kỹ thuật và các nguồn lực thực hiện khác;
- .7 kết quả kiểm tra, khảo sát và giám sát tàu trong đội tàu;
- .8 điều tra về các tai nạn nghề nghiệp;
- .9 số lượng các vụ tai nạn và vi phạm mà xảy ra khi các quy định quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển có thể được áp dụng; và
- .10 số lượng các giấy chứng nhận, xác nhận, chấp thuận bị đình chỉ hoặc rút, hoặc tương tự.

---

<sup>4</sup> Tham khảo Bộ luật bắt buộc về các tiêu chuẩn quốc tế và Đề xuất thực tiễn cho một cuộc điều tra an toàn vào một tai nạn hàng hải hoặc sự cố hàng hải (Bộ luật điều tra tai nạn), được thông qua bởi Tổ chức theo Nghị quyết MSC.255 (84) và Hướng dẫn để hỗ trợ các nhà điều tra trong việc thực hiện Bộ luật điều tra tai nạn, được thông qua bởi Tổ chức theo Nghị quyết A.1075 (28)

## PHẦN 3 – CÁC QUỐC GIA VEN BIỂN<sup>5</sup>

### Sự thi hành

45 Quốc gia ven biển có quyền và nghĩa vụ nhất định theo văn kiện quốc tế khác nhau. Khi thực hiện các quyền của mình theo những văn kiện đó quốc gia ven biển phải chịu nghĩa vụ bổ sung.

46 Để đáp ứng các nghĩa vụ của mình một cách hiệu quả, một quốc gia ven biển nên:

- .1 thực hiện chính sách thông qua phát hành luật pháp quốc gia và hướng dẫn, mà sẽ hỗ trợ trong việc thực hiện và thực thi các yêu cầu của tất cả các công ước và nghị định thư an toàn và phòng ngừa ô nhiễm mà quốc gia là thành viên; và
- .2 phân công trách nhiệm cập nhật và sửa đổi các chính sách có liên quan được thông qua, khi cần thiết.

47 Một quốc gia ven biển phải đảm bảo rằng pháp luật, hướng dẫn và thủ tục được thiết lập cho việc thực hiện nhất quán và kiểm tra quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của mình chứa trong các văn kiện quốc tế có liên quan mà quốc gia là thành viên.

48 Ngoài ra, các quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm có thể bao gồm:

- .1 các dịch vụ thông tin vô tuyến;
- .2 các dịch vụ khí tượng và cảnh báo;
- .3 các dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn;
- .4 các dịch vụ thủy văn;
- .5 tuyến hàng hải;
- .6 các hệ thống báo cáo tàu;
- .7 các dịch vụ điều tiết luồng tàu; và
- .8 trợ giúp hàng hải

### Thực thi

49 Các quốc gia ven biển cần thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để đảm bảo tuân thủ các quy tắc quốc tế khi thực hiện các quyền và hoàn thành nghĩa vụ của họ

50 Một quốc gia ven biển nên xem xét, phát triển và thực hiện một chương trình kiểm soát giám sát phù hợp, để:

- .1 cung cấp cho việc phân bổ số liệu thống kê để phân tích xu hướng có thể được tiến hành để xác định các khu vực vấn đề;
- .2 thiết lập cơ chế để phản ứng kịp thời sự cố ô nhiễm trong vùng nước của quốc gia; và
- .3 nếu thích hợp, hợp tác với các quốc gia có cờ và/hoặc các quốc gia có cảng trong những việc điều tra về các thương vong hàng hải.

---

<sup>5</sup> Các yêu cầu nêu trong phần này được áp dụng trong phạm vi mà tàu, tùy thuộc vào các văn kiện IMO bắt buộc, có thể tiến vào các cảng của Chính phủ ký kết.

## **Đánh giá và xem xét**

51 Một quốc gia ven biển phải định kỳ đánh giá hiệu quả của nó đối với thực hiện các quyền và các nghĩa vụ của mình theo các văn kiện quốc tế có thể áp dụng được.

## **PHẦN 4 - CÁC QUỐC GIA CÓ CẢNG<sup>6</sup>**

### **Sự thi hành**

52 Quốc gia có cảng các cơ quyền và nghĩa vụ nhất định theo các văn kiện quốc tế khác nhau. Khi thực hiện các quyền của mình theo những văn kiện đó, quốc gia có cảng phải chịu các nghĩa vụ bổ sung.

53 Các quốc gia có cảng có thể đóng một vai trò quan trọng trong việc đạt được an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường, bao gồm cả công tác ngăn ngừa ô nhiễm. Vai trò và trách nhiệm của quốc gia có cảng đối với an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường được bắt nguồn từ một sự kết hợp các điều ước quốc tế, công ước và luật pháp quốc gia, trong một số trường hợp, từ các hiệp định song phương và đa phương

54 Để đáp ứng nghĩa vụ của mình một cách hiệu quả, một quốc gia có cảng nên

- .1 thực hiện chính sách thông qua ban hành luật pháp quốc gia và hướng dẫn, mà sẽ hỗ trợ trong việc thực hiện và thực thi các yêu cầu của tất cả các công ước và nghị định thư về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm mà quốc gia là thành viên; và
- .2 phân công trách nhiệm cập nhật và sửa đổi các chính sách có liên quan được thông qua, khi cần thiết.

55 Một quốc gia có cảng cần đảm bảo rằng luật pháp, hướng dẫn và thủ tục được thiết lập cho việc thực hiện nhất quán và kiểm tra về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của mình nêu trong các văn kiện quốc tế có liên quan mà quốc gia là thành viên

56 Ngoài ra, các quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm có thể bao gồm:

- .1 cung cấp các cơ sở tiếp nhận phù hợp hoặc khả năng chấp nhận tất cả các nguồn chất thải quy định theo các văn kiện của Tổ chức
- .2 kiểm tra nhà nước cảng biển<sup>7</sup>; và
- .3 duy trì sổ đăng ký nhà cung cấp nhiên liệu.

---

<sup>6</sup> Các yêu cầu nêu trong phần này được áp dụng trong phạm vi mà tàu, tùy thuộc vào các văn kiện IMO bắt buộc, có thể tiến vào các cảng của Chính phủ ký kết.

<sup>7</sup> Tham khảo các thủ tục kiểm tra Nhà nước cảng biển, 2011 (nghị quyết A.1052 (27)).

## **Thực thi**

57 Các quốc gia có cảng cần thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để đảm bảo tuân thủ các quy tắc quốc tế khi thực hiện các quyền và thực hiện nghĩa vụ của mình

58 Một số các văn kiện hàng hải quốc tế về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm hàng hải có quy định cụ thể việc cung cấp giấy phép kiểm tra nhà nước cảng biển.

59 Ngoài ra, một số những các văn kiện bắt buộc quốc gia có cảng để đối xử với quốc gia chưa là thành viên công ước không thuận lợi hơn so với những quốc gia thành viên. Điều này có nghĩa rằng quốc gia có cảng nên áp đặt các điều kiện của những văn kiện đó lên quốc gia thành viên, cũng như không thành viên.

60 Khi sử dụng quyền của mình để thực hiện kiểm tra nhà nước cảng biển, một quốc gia có cảng nên thiết lập các quy trình để quản lý một chương trình kiểm tra nhà nước cảng biển phù hợp với nghị quyết có liên quan được thông qua bởi các Tổ chức.

61 Kiểm tra nhà nước cảng biển phải được thực hiện chỉ bởi các sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển có thẩm quyền và đủ điều kiện theo quy định của thủ tục có liên quan được thông qua bởi Tổ chức.

62 Sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển và những người hỗ trợ họ nên được miễn bất kỳ thuế mại, tài chính, và các áp lực khác và không có lợi ích thương mại, hoặc trong kiểm tra cảng hoặc trong kiểm tra các tàu, tại các cơ sở sửa chữa tàu biển hoặc trong bất kỳ dịch vụ hỗ trợ tại cảng hay ở nơi khác, sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển cũng không nên được sử dụng bởi hoặc thực hiện công việc thay mặt cho các tổ chức được công nhận hoặc tổ chức phân cấp. Thủ tục tiếp theo cần được thực hiện để đảm bảo rằng người hoặc tổ chức bên ngoài quốc gia có cảng không thể ảnh hưởng đến kết quả thanh tra nhà nước cảng và kiểm soát thực hiện.

## **Đánh giá và xem xét**

63 Một quốc gia có cảng nên định kỳ đánh giá hiệu quả đối với thực hiện các quyền và các nghĩa vụ của mình theo các văn kiện được áp dụng bởi Tổ chức.