

**BỘ LUẬT
QUẢN LÝ AN TOÀN QUỐC TẾ
(BỘ LUẬT ISM)**

**International Safety Management Code
(ISM Code)**

và

**Các hướng dẫn đã được bổ sung sửa đổi cho
Chính quyền Hành chính triển khai Bộ luật
Quản lý an toàn quốc tế**

and

*Revised Guidelines on Implementation
of the ISM Code by Administrations*

**CỤC ĐĂNG KÍỂM VIỆT NAM
2002**

Foreword

With the entry into force, on 1 **July 1998, of the 1994** amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). 1974, which introduced a new chapter IX into the Convention, the International Safety Management (ISM) Code has been made mandatory. Chapter IX was amended by resolution MSC.99(73), which was accepted on 1 January 2002 and will enter into force on 1 July 2002. This is the date on which the ISM Code will become mandatory for a wider range of cargo ships and for mobile offshore drilling units.

The Code's origins go back to the late 1980s, when there was mounting concern about poor management standards in shipping. Investigations into accidents revealed major errors on the part of management and in 1987 the IMO Assembly adopted resolution A.596(15), which called upon the Maritime Safety Committee to develop guidelines concerning shipboard and shore-based management to ensure the safe operation of ro-ro passenger ferries.

The ISM Code evolved through the development of the Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, adopted in 1989 by the IMO Assembly as resolution A.647(16), and the revised Guidelines, adopted two years later as resolution A.680(17), to its current form, the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), which was adopted in 1993 as resolution A.741(18). This Code was amended in December 2000 by resolution MSC.104(73). This resolution was accepted on 1 January 2002, and the amendments will enter into force on 1 July 2002.

In 1995, the IMO Assembly, recognizing the need for uniform implementation of the ISM Code and that there might be a need for Administrations to enter into agreements in respect of the issuance of certificates by other Administrations in accordance with SOLAS chapter IX and the ISM Code, adopted the Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations by resolution A.788(19). These Guidelines were replaced with Revised Guidelines, which were adopted by resolution A.913(22) in November 2001. This resolution revokes resolution A.788(19) as of 1 July 2002.

This publication includes the texts of SOLAS chapter IX, the ISM Code and the Revised Guidelines referred to in the previous paragraphs.

Lời nói đầu

Vào ngày 01/07/1998, bổ sung sửa đổi năm 1994 đối với Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS) 1974 bắt đầu có hiệu lực. Bổ sung sửa đổi đó đã đưa ra chương IX mới vào SOLAS 1974. Chương IX của SOLAS 1974 quy định việc bắt buộc tuân thủ Bộ luật ISM. Sau đó, Chương IX SOLAS 1974 đã được bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết MSC.99(73). Nghị quyết này đã được thông qua vào ngày 01/01/2002 và có hiệu lực vào ngày 01/07/2002. Đây cũng chính là ngày Bộ luật ISM mở rộng phạm vi áp dụng bắt buộc đối với các tàu chở hàng và các giàn khoan biển di động.

Bộ luật này ra đời bắt nguồn từ thập kỷ 80, khi mà có rất nhiều vấn đề đáng lo ngại về trình độ quản lý yếu kém trong quản lý tàu. Việc điều tra các tai nạn đã cho thấy có rất nhiều sai sót trầm trọng trong công tác quản lý và vào năm 1997, Đại hội đồng IMO đã thông qua nghị quyết A.596(15) do Ủy ban An toàn hàng hải đưa ra. Nghị quyết này đưa ra các hướng dẫn liên quan tới công tác quản lý đối tàu và công tác quản lý trên bờ để đảm bảo an toàn trong các hoạt động của phà chở khách RO-RO

Bộ luật ISM được xây dựng, hoàn thiện bắt đầu từ các hướng dẫn về công tác quản lý đối với các hoạt động an toàn của tàu và ngăn ngừa ô nhiễm. Năm 1989, Hướng dẫn này được Đại hội đồng thông qua bằng nghị quyết A.647(16). Hai năm sau, hướng dẫn này được bổ sung sửa đổi và được thông qua bằng nghị quyết A.680(17). Dưới hình thức nh hiện nay, Bộ luật quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM) được Đại hội đồng IMO thông qua vào năm 1993 bằng nghị quyết A.741(18). Tháng 12 năm 2002, Bộ luật ISM đã được bổ sung sửa đổi bởi nghị quyết MSC.104(73). Nghị quyết này đã được chấp thuận vào ngày 01/01/2002 và các bổ sung sửa đổi sẽ bắt đầu có hiệu lực vào 01/07/2002.

Năm 1995, nhận thức được sự cần thiết phải triển khai áp dụng một cách thống nhất Bộ luật ISM và các Chính quyền Hành chính có thể cần thiết phải ký kết các thỏa thuận về việc cấp các giấy chứng nhận bởi các Chính quyền Hành chính khác - phù hợp với chương IX của SOLAS và Bộ luật ISM, Đại hội đồng IMO đã thông qua Hướng dẫn cho các Chính quyền Hành chính triển khai việc áp dụng Bộ luật ISM bằng nghị quyết A.788(19). Tháng 11 năm 2001, IMO đã thông qua nghị quyết A.913(22) quy định việc thay thế Hướng dẫn này bằng Hướng dẫn đã được sửa đổi. Nghị quyết này hủy bỏ nghị quyết A.788(19) vào ngày 01/07/2002.

Ấn phẩm này bao gồm chương IX của SOLAS, Bộ luật ISM và Hướng dẫn đã được sửa đổi nêu trên.

Contents

**International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended**

Chapter IX - Management for the safe operation of ships 1

Resolution A.741 (18) as amended by MSC.104(73)

International Safety Management (ISM) Code 7

Resolution A.913 (22)

**Revised Guidelines on implementation of
the ISM Code by Administrations** 29

Nội dung

Công ước Quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển 1974 được bổ sung sửa đổi

Chương IX - Quản lý khai thác tàu an toàn 2

Nghị quyết A.741 được bổ sung sửa đổi bởi MSC.104(73)

Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (Bộ luật ISM) 8

Nghị quyết A.913 (22)

Hướng dẫn được sửa đổi cho các Chính quyền Hành chính triển
khai việc áp dụng Bộ luật ISM 30

Management for the safe operation of ships

Chapter IX of the annex to the 1974 SOLAS Convention*

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by resolution A.741(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code.

3 *Oil tanker* means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.[†]

4 *Chemical tanker* means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.[‡]

5 *Gas carrier* means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.[§]

* Chapter IX of the annex to the 1974 SOLAS Convention was adopted by the 1994 SOLAS Conference. It was accepted on 1 January 1998 and entered into force on 1 July 1998. The text was amended by resolution MSC.99(73) in December 2002, and these amendments were accepted on 1 January 2002. The amended text will enter into force on 1 July 2002.

[†] i.e., "the oil tanker defined in regulation 1 of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

[‡] i.e., "a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code".

[§] i.e., "a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other product listed in chapter 19 of the International Gas Carrier Code.

Quản lý về khai thác tàu an toàn

Chương IX trong phụ lục của Công ước SOLAS, 1974*

Quy định 1

Các định nghĩa

Để dùng cho chương này trừ khi có các quy định khác:

1 *Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM)* là Bộ luật quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.741(18), có thể được Tổ chức bổ sung sửa đổi, khi mà những bổ sung sửa đổi này được thông qua, có hiệu lực và được thi hành theo các quy định ở điều VIII của Công ước này liên quan tới các thủ tục bổ sung sửa đổi áp dụng cho phụ lục không phải là chương I.

2 *Công ty* là chủ tàu hoặc một tổ chức hay cá nhân nào đó nh 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 chở dầu nh được định nghĩa ở quy định II-1/2.12. †

4 *Tàu chở hóa chất* là tàu chở hóa chất nh được định nghĩa ở quy định VII/8.2. ‡

5 *Tàu chở khí* là tàu chở khí nh được định nghĩa ở quy định VII/11.2. §

* Chương IX trong phụ lục của Công ước SOLAS 1974, được chấp thuận tại cuộc hội thảo về SOLAS năm 1994. Chương này được chấp thuận vào ngày 1 tháng 1 năm 1998, và có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1998. Nội dung của chương này đã được bổ sung sửa đổi bởi nghị quyết MSC.99(73) vào tháng 12 năm 2000, và các bổ sung sửa đổi này đã được chấp thuận vào ngày 1 tháng 1 năm 2002. Nội dung sửa đổi sẽ bắt đầu có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 2002.

† nghĩa là: tàu dầu được định nghĩa ở quy định 1 của Phụ lục I thuộc Nghị định 1978 liên quan đến Công ước MARPOL 73.

‡ nghĩa 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 IBC.

§ nghĩa 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 IGC*.

6 *Bulk carrier* means a ship which is constructed generally with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk, and includes such types as ore carriers and combination carriers.

7 *Mobile offshore drilling unit (MODU)* means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt.

8 *High speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.*

Regulation 2

Application

1 This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, as follows:

- .1** passenger ships including passenger high-speed craft, not later than 1 July 1998;
- .2** oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998; and
- .3** other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2002.

2 This chapter does not apply to government-operated ships used for non-commercial purposes.

Regulation 3

Safety management requirements

1 The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2 The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4.

* i.e., "a craft capable of a maximum speed, in metres per second (m/s), equal to or exceeding $3.7\sqrt{\nabla}^{0.1667}$ where ∇ = Volume of displacement corresponding to the design waterline (m^3) excluding craft the hull of which is supported completely clear about the water surface in non-displacement mode by aerodynamic forces generated by ground effect".

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 nh 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 nh cacbua hydro, lu huỳnh hoặc muối ở thể khí hoặc lỏng.

8 *Tàu cao tốc* là tàu nh được định nghĩa ở quy định X/1.*

Quy định 2

Phạm vi áp dụng

1 Chương này áp dụng cho các tàu, không xét tới ngày đóng, nh sau:

- .1 các tàu khách bao gồm cả tàu khách cao tốc, không muộn hơn ngày 1 tháng 7 năm 1998;
- .2 các tàu chở dầu, tàu chở hóa chất, tàu chở khí, tàu chở hàng xô và tàu hàng cao tốc có tổng dung tích từ 500 trở lên, không muộn hơn ngày 1 tháng 7 năm 1998; và
- .3 các tàu hàng khác và các giàn khoan biển di động có tổng dung tích từ 500 trở lên, không muộn hơn ngày 1 tháng 7 năm 2002.

2 Chương này không áp dụng cho những tàu được chính phủ khai thác dùng cho những mục đích phi thương mại.

Quy định 3

Các yêu cầu về quản lý an toàn

1 Công ty và tàu phải tuân theo các yêu cầu của Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế. Quy định này nhằm mục đích bắt buộc áp dụng các yêu cầu của Bộ luật ISM.

2 Tàu phải được khai thác bởi một Công ty có Giấy chứng nhận Phù hợp nh được nêu ở quy định 4.

* nghĩa là: một tàu có khả năng đạt tốc độ tối đa theo đơn vị mét trên giây (m/s) bằng hoặc vọt: $3,7\sqrt{0,1667}$ với ∇ = thể tích lợng chiếm nớc tưng ứng với đờng nớc thiết kế (m^3) trừ tàu có thân nằm hoàn toàn bên trên mặt nớc trong tình trạng không có lợng chiếm nớc do hiệu ứng khí động lực gây ra.

Regulation 4

Certification

1 A Document of Compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the International Safety Management Code. This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government.

2 A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification.

3 A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

Regulation 5

Maintenance of conditions

The safety management system shall be maintained in accordance with the provisions of the International Safety Management Code.

Regulation 6

Verification and control

1 The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2 A ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

Quy định 4

Chứng nhận

1 Giấy chứng nhận Phù hợp sẽ được cấp cho mỗi Công ty thỏa mãn các yêu cầu của Bộ luật quản lý an toàn quốc tế. Chính quyền Hành chính, một tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc một Chính phủ ký kết khác nếu Chính quyền Hành chính yêu cầu sẽ cấp giấy chứng nhận này.

2 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 xác nhận.

3 Giấy chứng nhận, được gọi là Giấy chứng nhận Quản lý an toàn, sẽ được cấp cho mỗi tàu bởi Chính quyền Hành chính hoặc bởi một tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận. Trước khi cấp Giấy chứng nhận Quản lý An toàn, Chính quyền Hành chính hoặc một tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận phải kiểm tra xem Công ty và các hoạt động quản lý trên tàu của Công ty có phù hợp với hệ thống quản lý an toàn nh đã được phê chuẩn hay không.

Quy định 5

Duy trì các điều kiện

Hệ thống quản lý an toàn phải được duy trì phù hợp các điều khoản của Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế.

Quy định 6

Kiểm tra xác nhận và kiểm soát

1 Chính quyền Hành chính, Chính phủ ký kết khác theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính hoặc một tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận sẽ kiểm tra xác nhận theo định kỳ việc thực hiện chức năng thích hợp của hệ thống quản lý an toàn của tàu.

2 Tàu được yêu cầu phải có giấy chứng nhận được cấp theo các điều khoản của quy định 4.3 sẽ phải chịu sự kiểm soát theo các điều khoản của quy định XI/4. Quy định này nhằm mục đích khẳng định: giấy chứng nhận đó sẽ được xem nh giấy chứng nhận được cấp theo quy định I/12 hoặc I/13.

International Safety Management Code

PREAMBLE

- 1 The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.
- 2 The Assembly adopted resolution A.443(XI) by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.
- 3 The Assembly also adopted resolution A.680(17) by which it further recognized the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.
- 4 Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.
- 5 The Code is expressed in broad terms so that it can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.
- 6 The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

PART A - IMPLEMENTATION

1 GENERAL

1.1 Definitions

The following definitions apply to parts A and B of this Code.

Bộ luật

Quản lý an toàn quốc tế

GIỚI THIỆU

- 1 Mục đích của Bộ luật này là đưa ra một tiêu chuẩn quốc tế về quản lý và khai thác tàu an toàn và về ngăn ngừa ô nhiễm.
- 2 Đại hội đồng đã thông qua nghị quyết A.443(XI) khuyến nghị các Chính phủ áp dụng những biện pháp cần thiết để bảo vệ thuyền trưởng thực thi một cách đúng đắn trách nhiệm của mình liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển.
- 3 Đại hội đồng cũng đã thông qua nghị quyết A.680(17) công nhận cần phải tổ chức quản lý một cách thích hợp để có khả năng đáp ứng nhu cầu của thuyền bộ trên tàu nhằm đạt được và duy trì các tiêu chuẩn cao về an toàn và bảo vệ môi trường.
- 4 Nhận thấy rằng không có hai Công ty tàu biển hoặc hai chủ tàu giống nhau và các tàu hoạt động trong một phạm vi rộng với các điều kiện khác nhau, do đó Bộ luật này được xây dựng trên các nguyên tắc và các mục tiêu chung.
- 5 Bộ luật này sử dụng những thuật ngữ khái quát để có thể áp dụng rộng rãi. Do mức độ quản lý trên bờ hay trên biển khác nhau, nên các yêu cầu về hiểu biết và nhận thức về các điều khoản đã được nêu ra sẽ khác nhau.
- 6 Nền tảng của quản lý an toàn tốt chính là sự cam kết từ cấp lãnh đạo cao nhất. Trong lĩnh vực an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm, sự cam kết, năng lực, thái độ và động cơ của mỗi thành viên ở tất cả các cấp sẽ quyết định kết quả cuối cùng.

PHẦN A-THỰC HIỆN

1 QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Các định nghĩa

Những định nghĩa sau được áp dụng cho phần A và B của Bộ luật này

1.1.1 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organization.

1.1.2 *Company* means the Owner of the ship or any other organization or person such as the Manager, or the Bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code.

1.1.3 *Administration* means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

1.1.4 *Safety Management System* means a structured and documented system enabling Company personnel to implement effectively the Company safety and environmental protection policy.

1.1.5 *Document of Compliance* means a document issued to a Company which complies with the requirements of this Code.

1.1.6 *Safety Management Certificate* means a document issued to a ship which signifies that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

1.1.7 *Objective evidence* means quantitative or qualitative information, records or statements of fact pertaining to safety or to the existence and implementation of a safety management system element, which is based on observation, measurement or test and which can be verified.

1.1.8 *Observation* means a statement of fact made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.

1.1.9 *Non-conformity* means an observed situation where objective evidence indicates the non-fulfilment of a specified requirement.

1.1.10 *Major non-conformity* means an identifiable deviation that poses a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action and includes the lack of effective and systematic implementation of a requirement of this Code.

1.1.11 *Anniversary date* means the day and month of each year that corresponds to the date of expiry of the relevant document or certificate.

1.1.12 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

1.1.1 *Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM)* nghĩa là Bộ luật Quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm đã được Đại hội đồng thông qua và có thể được Tổ chức bổ sung sửa đổi.

1.1.2 *Công ty* nghĩa là chủ tàu hoặc một tổ chức hay cá nhân nào đó nh 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 này.

1.1.3 *Chính quyền Hành chính* nghĩa là Chính phủ của quốc gia mà tàu treo cờ.

1.1.4 *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.

1.1.5 *Giấy chứng nhận Phù hợp* nghĩa là giấy chứng nhận cấp cho Công ty tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật này.

1.1.6 *Giấy chứng nhận Quản lý an toàn* nghĩa 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.

1.1.7 *Bảng chứng xác thực* nghĩa 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 xác thực có được dựa trên việc quan sát, đo đạc hoặc thử và có thể kiểm tra xác nhận được.

1.1.8 *Sự ghi nhận* nghĩa 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 xác thực.

1.1.9 *Sự không phù hợp* nghĩa là một tình huống quan sát được và có các bằng chứng xác thực chỉ ra sự không tuân thủ với một yêu cầu cụ thể.

1.1.10 *Sự không phù hợp nghiêm trọng* nghĩa là một sai lệch được xác định rằng nó đe dọa nghiêm trọng tới an toàn của con người, tàu hoặc môi trường và yêu cầu phải có hành động khắc phục ngay lập tức. Sự không phù hợp nghiêm trọng còn bao gồm cả việc thực hiện một yêu cầu của Bộ luật này một cách thiếu hệ thống và thiếu hiệu lực.

1.1.11 *Ngày đến ấn định kiểm tra hàng năm* nghĩa là ngày và tháng của năm trùng với ngày hết hạn hiệu lực của giấy chứng nhận liên quan.

1.1.12 *Công ớc* nghĩa là Công ớc quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974, đã được bổ sung sửa đổi.

1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular, to the marine environment and to property.

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia:

- .1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- .2 establish safeguards against all identified risks; and
- .3 continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety and management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

1.4 Functional requirements for a Safety Management System

Every Company should develop, implement and maintain a Safety Management System which includes the following functional requirements:

- .1 a safety and environmental protection policy;
- .2 instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;
- .3 defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
- .4 procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;
- .5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- .6 procedures for internal audits and management reviews.

1.2 Mục tiêu

1.2.1 Mục tiêu của Bộ luật này là đảm bảo an toàn trên biển, ngăn ngừa thương vong về người, và tránh các thiệt hại đối với môi trường, đặc biệt là môi trường biển và đối với tài sản.

1.2.2 Mục tiêu quản lý an toàn của Công ty tối thiểu phải:

- .1 lập ra các tác nghiệp an toàn trong khai thác tàu và môi trường làm việc an toàn;
- .2 thiết lập các phương án phòng chống mọi nguy cơ đã xác định; và
- .3 liên tục hoàn thiện kỹ năng quản lý an toàn của những người trên bờ và đối 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.

1.2.3 Hệ thống quản lý an toàn phải đảm bảo:

- .1 tuân thủ các quy phạm và các quy định bắt buộc; và
- .2 lu tâm tới các bộ luật, hướng dẫn và tiêu chuẩn thích hợp do Tổ chức hàng hải quốc tế, các Chính quyền Hành chính, các tổ chức phân cấp và các tổ chức công nghiệp hàng hải khuyến nghị.

1.3 Áp dụng

Các yêu cầu của Bộ luật này có thể áp dụng cho tất cả các tàu.

1.4 Các yêu cầu chức năng đối với hệ thống quản lý an toàn

Mỗi Công ty phải xây dựng, triển khai thực hiện và duy trì một hệ thống quản lý an toàn bao gồm các yêu cầu chức năng 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 Bộ luật này;
- .5 các quy trình chuẩn bị và đối phó với các tình huống khẩn cấp; và
- .6 các quy trình đánh giá nội bộ và xem xét công tác quản lý.

2 SAFETY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY

2.1 The Company should establish a safety and environmental-protection policy which describes how the objectives, given in paragraph 1.2 will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization, both ship based as well as shore based.

3 COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

4 DESIGNATED PERSON(S)

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the company and those on board, every company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation of each ship and ensuring that adequate resources and shore based support are applied, as required.

5 MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

- .1** implementing the safety and environmental protection policy of the Company;
- .2** motivating the crew in the observation of that policy;
- .3** issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;

2 CHÍNH SÁCH AN TOÀN VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

2.1 Công ty phải thiết lập một chính sách an toàn và bảo vệ môi trường trong mô tả cách thức để đạt được những mục tiêu đã đề ra trong mục 1.2.

2.2 Công ty phải đảm bảo rằng chính sách này được thực hiện và duy trì ở tất cả các cấp, cả ở trên bờ và dưới tàu.

3 TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN CỦA CÔNG TY

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

3.2 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 Công ty có trách nhiệm cung cấp đủ nguồn lực và sự hỗ trợ trên bờ giúp người phụ trách hoặc những người phụ trách thực thi các chức năng của mình.

4 NGƯỜI PHỤ TRÁCH

Công ty phải cử ra một hoặc nhiều người phụ trách ở trên bờ, người có quyền gặp trực tiếp lãnh đạo cao nhất để đảm bảo khai thác tàu an toàn và duy trì mối liên lạc giữa Công ty và tàu. Trách nhiệm và quyền hạn của (những) 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.

5 TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN CỦA THUYỀN TRỞNG

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

- .1** việc thực hiện chính sách an toàn và bảo vệ môi trường của Công ty;
- .2** việc thúc đẩy thuyền viên tuân thủ chính sách này;
- .3** việc đưa ra các mệnh lệnh và các chỉ dẫn thích hợp một cách rõ ràng và đơn giản;

- .4 verifying that specified requirements are observed; and
- .5 reviewing the safety management system and reporting its deficiencies to the shore based management.

5.2 The Company should ensure that the safety management system operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the Master's authority. The Company should establish in the safety management system that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

6 RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's safety management system; and
- .3 given the necessary support so that the Master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's safety management system have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the safety management system and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the safety management system in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the safety management system.

- .4 việc kiểm tra xác nhận rằng các yêu cầu đề ra đã được tuân thủ; và
- .5 việc xem xét hệ thống quản lý an toàn và báo cáo những khiếm khuyết của hệ thống quản lý an toàn cho ban quản lý trên bờ.

5.2 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 khẳng định rằng thuyền trưởng có quyền vượt quyền hạn và chịu trách nhiệm đưa ra các quyết định liên quan đến an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm và phải yêu cầu sự trợ giúp của Công ty khi xét thấy cần thiết.

6 NGUỒN LỰC VÀ NHÂN LỰC

6.1 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; và
- .3 được hỗ trợ cần thiết để thực thi các nhiệm vụ của mình một cách an toàn.

6.2 Công ty phải đảm bảo mọi thuyền viên trên tàu 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 Công ty phải thiết lập các quy trình để đảm bảo những người mới tuyển vào 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. Những hướng dẫn thiết yếu phải đưa ra trước khi khởi hành phải được xác định, lập thành văn bản và cung cấp.

6.4 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 cần thiết về các quy phạm, quy định, bộ luật và hướng dẫn liên quan.

6.5 Công ty phải thiết lập và duy trì các quy trình về xác định công tác đào tạo 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 Công ty phải thiết lập các quy trình đảm bảo mọi thuyền viên của 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.

6.7 Công ty phải đảm bảo mọi thuyền viên của tàu có khả năng giao tiếp một cách có hiệu quả khi thực thi các nhiệm vụ của mình liên quan tới hệ thống quản lý an toàn.

7 DEVELOPMENT OF PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS

The Company should establish procedures for the preparation of plans and instructions, including checklists as appropriate, for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved should be defined and assigned to qualified personnel.

8 EMERGENCY PREPAREDNESS

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The safety management system should provide for measures ensuring that the Company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

9 REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES

9.1 The safety management system should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analyzed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

10 MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- .1** inspections are held at appropriate intervals;
- .2** any non-conformity is reported with its possible cause, if known;
- .3** appropriate corrective action is taken; and
- .4** records of these activities are maintained.

7 TRIỂN KHAI CÁC KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG TRÊN TÀU

Công ty phải thiết lập các quy trình về việc chuẩn bị các kế hoạch và các 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 tàu và ngăn ngừa ô nhiễm. Những nhiệm vụ khác nhau có liên quan đến vấn đề trên phải được xác định và phân công cho người có đủ năng lực.

8 SẴN SÀNG ĐỐI PHÓ TÌNH HUỐNG KHẨN CẤP

8.1 Công ty phải thiết lập các quy trình để xác định, mô tả và đối phó với các tình huống khẩn cấp tiềm tàng trên tàu.

8.2 Công ty phải thiết lập các chương trình huấn luyện và thực tập để sẵn sàng thực hiện các hành động khẩn cấp.

8.3 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.

9 BÁO CÁO VÀ PHÂN TÍCH VỀ SỰ KHÔNG PHÙ HỢP, TAI NẠN VÀ TÌNH HUỐNG NGUY HIỂM

9.1 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 được báo cáo về Công ty, được điều tra và phân tích nhằm mục đích nâng cao an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.

9.2 Công ty phải thiết lập các quy trình về thực hiện hành động khắc phục.

10 BẢO DỠNG TÀU VÀ TRANG THIẾT BỊ

10.1 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 các yêu cầu khác của Công ty.

10.2 Để đáp ứng các yêu cầu này Công ty phải đảm bảo:

- .1 việc kiểm tra được thực hiện theo chu kỳ 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
- .4 hồ sơ về những hoạt động này được lưu giữ.

10.3 The Company should establish procedures in its safety management system to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The safety management system should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to 10.3 should be integrated in the ship's operational maintenance routine.

11 DOCUMENTATION

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the safety management system.

11.2 The Company should ensure that:

- .1 valid documents are available at all relevant locations;
- .2 changes to documents are reviewed and approved by authorized personnel; and
- .3 obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the safety management system may be referred to as the Safety Management Manual. Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

12 COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution prevention activities comply with the safety management system.

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency, and when needed, review the safety management system in accordance with procedures established by the Company.

12.3 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.4 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

10.3 Công ty phải thiết lập các quy trình trong hệ thống quản lý an toàn để xác định thiết bị và hệ thống kỹ thuật mà sự hỏng bất ngờ trong hoạt động của chúng 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 thường xuyên các trang thiết bị dự phòng, và các trang thiết bị hoặc hệ thống kỹ thuật không được sử dụng thường xuyên.

10.4 Việc kiểm tra nêu trong mục 10.2 và các biện pháp nêu trong mục 10.3 phải là một phần của lịch trình bảo dưỡng thường xuyên.

11 TÀI LIỆU

11.1 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 Công ty phải đảm bảo:

- .1 các tài liệu còn hiệu lực phải có sẵn ở các vị trí cần thiết;
- .2 mọi 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 nhanh chóng loại bỏ.

11.3 Tài liệu sử dụng để mô tả và thực hiện hệ thống quản lý an toàn có thể 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 có liên quan tới tàu mình.

12 KIỂM TRA XÁC NHẬN, XEM XÉT VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA CÔNG TY

12.1 Công ty phải tiến hành các cuộc đánh giá an toàn nội bộ để kiểm tra xác nhận các hoạt động an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm có tuân thủ của với hệ thống quản lý an toàn hay không.

12.2 Công ty phải định kỳ đánh giá tính hiệu quả và, nếu cần thiết, phải xem xét hệ thống quản lý an toàn có tuân thủ các quy trình đã được Công ty thiết lập hay không.

12.3 Các cuộc đánh giá nêu trên và hành động khắc phục cần thiết phải được tiến hành tuân thủ các quy trình đã lập thành văn bản.

12.4 Người thực hiện việc đánh giá phải độc lập với lĩnh vực được đánh giá trừ khi tầm cỡ và bản chất của Công ty không cho phép.

12.5 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.6 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

PART B - CERTIFICATION AND VERIFICATION

13 CERTIFICATION AND PERIODICAL VERIFICATION

13.1 The ship should be operated by a Company which has been issued with a Document of Compliance or with an Interim Document of Compliance in accordance with paragraph 14.1, relevant to that ship.

13.2 The Document of Compliance should be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government to the Convention to any Company complying with the requirements of this Code for a period specified by the Administration which should not exceed five years. Such a document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of this Code.

13.3 The Document of Compliance is only valid for the ship types explicitly indicated in the document. Such indication should be based on the types of ships on which the initial verification was based. Other ship types should only be added after verification of the Company's capability to comply with the requirements of this Code applicable to such ship types. In this context, ship types are those referred to in regulation IX/1 of the Convention.

13.4 The validity of a Document of Compliance should be subject to annual verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration by another Contracting Government within three months before or after the anniversary date.

13.5 The Document of Compliance should be withdrawn by the Administration or, at its request, by the Contracting Government which issued the document, when the annual verification required in paragraph 13.4 is not requested or if there is evidence of major non-conformities with this Code.

13.5.1 All associated Safety Management Certificates and/or Interim Safety Management Certificates should also be withdrawn if the Document of Compliance is withdrawn.

12.5 Kết quả của các cuộc đánh giá và xem xét phải được thông báo cho những người chịu trách nhiệm trong lĩnh vực liên quan.

12.6 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.

PHẦN B - CHỨNG NHẬN VÀ KIỂM TRA XÁC NHẬN

13 CHỨNG NHẬN VÀ KIỂM TRA XÁC NHẬN ĐỊNH KỲ

13.1 Tàu phải được khai thác bởi một Công ty đã được cấp Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc một Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời tuân thủ với mục 14.1, thích hợp với con tàu đó.

13.2 Mọi Công ty thỏa mãn các yêu cầu của Bộ luật này sẽ được cấp một Giấy chứng nhận Phù hợp bởi Chính quyền Hành chính, một tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết Công ước (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính). Thời hạn của giấy chứng nhận được Chính quyền Hành chính ấn định, tuy nhiên không kéo dài quá năm năm. Giấy chứng nhận này phải được xem là bằng chứng chứng tỏ Công ty có khả năng tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật này.

13.3 Giấy chứng nhận Phù hợp chỉ có giá trị đối với những loại tàu được chỉ rõ trên giấy chứng nhận. Loại tàu được xác định dựa trên cơ sở đánh giá lần đầu Công ty. Các loại tàu khác chỉ được bổ sung sau khi đã kiểm tra xác nhận rằng Công ty có khả năng tuân thủ các yêu cầu của Bộ luật đối với những loại tàu đó. Trong điều này, các loại tàu là loại đã được định nghĩa trong quy định IX/1 của Công ước SOLAS 1974 đã được bổ sung sửa đổi.

13.4 Để duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận Phù hợp, hệ thống quản lý an toàn phải được kiểm tra xác nhận hàng năm bởi Chính quyền Hành chính, một tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính) trong thời hạn ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn đánh giá hàng năm.

13.5 Chính quyền Hành chính hoặc Chính phủ ký kết - cơ quan cấp giấy chứng nhận (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính) - sẽ thu hồi giấy chứng nhận nếu việc kiểm tra xác nhận hàng năm theo yêu cầu trong mục 13.4 không được Công ty yêu cầu hoặc nếu có bằng chứng về sự không phù hợp nghiêm trọng với Bộ luật này.

13.5.1 Tất cả các Giấy chứng nhận Quản lý an toàn và/ hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời liên quan phải được thu hồi nếu Giấy chứng nhận Phù hợp bị thu hồi.

13.6 A copy of the Document of Compliance should be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or for the purposes of the control referred to in regulation IX/6.2 of the Convention. The copy of the document is not required to be authenticated or certified.

13.7 The Safety Management Certificate should be issued to a ship for a period which should not exceed five years by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. The Safety Management Certificate should be issued after verifying that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system. Such a certificate should be accepted as evidence that the ship is complying with the requirements of this Code.

13.8 The validity of the Safety Management Certificate should be subject to at least one intermediate verification by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. If only one intermediate verification is to be carried out and the period of validity of the Safety Management Certificate is five years, it should take place between the second and third anniversary dates of the Safety Management Certificate.

13.9 In addition to the requirements of paragraph 13.5.1, the Safety Management Certificate should be withdrawn by the Administration or, at the request of the Administration, by the Contracting Government which has issued it when the intermediate verification required in paragraph 13.8 is not requested or if there is evidence of major non-conformity with this Code.

13.10 Notwithstanding the requirements of paragraphs 13.2 and 13.7, when the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate, the new Document of Compliance or the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate.

13.11 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate, the new Document of Compliance or the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

13.6 Một bản sao Giấy chứng nhận Phù hợp phải được giữ trên tàu để khi có yêu cầu, thuyền trưởng có thể trình cho Chính quyền Hành chính hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính) nhằm mục đích kiểm soát theo quy định IX/6.2 của Công ước. Bản sao Giấy chứng nhận Phù hợp không cần phải xác nhận hay chứng thực.

13.7 Một Giấy chứng nhận Quản lý an toàn có thời hạn không quá năm năm sẽ được cấp cho tàu bởi Chính quyền Hành chính, tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính). Giấy chứng nhận Quản lý an toàn được cấp sau khi đã kiểm tra xác nhận rằng hoạt động quản lý của Công ty và trên tàu phù hợp với hệ thống quản lý an toàn đã được phê duyệt. Giấy chứng nhận này phải được xem là bằng chứng chứng tỏ con tàu tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật này.

13.8 Để duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận Quản lý an toàn, hệ thống quản lý an toàn trên tàu phải được kiểm tra xác nhận trung gian ít nhất một lần bởi Chính quyền Hành chính, tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính). Nếu chỉ có một cuộc kiểm tra xác nhận trung gian được tiến hành và thời hạn của Giấy chứng nhận Quản lý an toàn là năm năm thì cuộc kiểm tra xác nhận trung gian phải được tiến hành trong khoảng giữa các ngày đến hạn đánh giá hàng năm lần thứ hai và thứ ba của Giấy chứng nhận Quản lý an toàn.

13.9 Ngoài những yêu cầu trong mục 13.5.1, Chính quyền Hành chính hoặc Chính phủ ký kết - cơ quan cấp giấy chứng nhận (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính) - sẽ thu hồi Giấy chứng nhận Quản lý an toàn nếu việc kiểm tra xác nhận trung gian theo yêu cầu trong mục 13.8 không được Công ty yêu cầu hoặc nếu có bằng chứng về sự không phù hợp nghiêm trọng với Bộ luật này.

13.10 Ngoài những yêu cầu trong mục 13.2 và 13.7, khi hoàn tất việc đánh giá cấp mới trong thời hạn ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn hiện hành, Giấy chứng nhận Phù hợp mới hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn 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 Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn hiện hành.

13.11 Nếu việc đánh giá cấp mới được hoàn tất ngoài ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn hiện hành, Giấy chứng nhận Phù hợp mới hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn tất cuộc đánh giá cấp mới với thời hạn không quá năm năm kể từ ngày hoàn tất cuộc đánh giá cấp mới.

14 INTERIM CERTIFICATION

14.1 An Interim Document of Compliance may be issued to facilitate initial implementation of this Code when:

- .1 a Company is newly established; or
- .2 new ship types are to be added to an existing Document of Compliance,

following verification that the Company has a safety management system that meets the objectives of paragraph 1.2.3 of this Code, provided the Company demonstrates plans to implement a safety management system meeting the full requirements of this Code within the period of validity of the Interim Document of Compliance. Such an Interim Document of Compliance should be issued for a period not exceeding 12 months by the Administration or by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. A copy of the Interim Document of Compliance should be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or for the purposes of the control referred to in regulation IX/6.2 of the Convention. The copy of the document is not required to be authenticated or certified.

14.2 An Interim Safety Management Certificate may be issued:

- .1 to new ships on delivery;
- .2 when a Company takes on responsibility for the operation of a ship which is new to the Company; or
- .3 when a ship changes flag.

Such an Interim Safety Management Certificate should be issued for a period not exceeding 6 months by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government.

14.3 An Administration or, at the request of the Administration, another Contracting Government may, in special cases, extend the validity of an Interim Safety Management Certificate for a further period which should not exceed 6 months from the date of expiry.

14.4 An Interim Safety Management Certificate may be issued following verification that:

- .1 the Document of Compliance, or the Interim Document of Compliance, is relevant to the ship concerned;

14 CHỨNG NHẬN TẠM THỜI

14.1 Một Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời có thể được cấp để tạo thuận lợi cho việc thực hiện Bộ luật trong thời gian đầu, khi:

- .1 một Công ty mới được thành lập; hoặc
- .2 loại tàu mới được bổ sung vào một Giấy chứng nhận Phù hợp hiện hành.

sau khi đã kiểm tra xác nhận rằng Công ty có hệ thống quản lý an toàn đáp ứng các mục tiêu trong mục 1.2.3 của Bộ luật này, với điều kiện Công ty chứng minh được những kế hoạch để thực hiện hệ thống quản lý an toàn đáp ứng đầy đủ các điều kiện của Bộ luật này trong khoảng thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời. Giấy chứng nhận Phù hợp này có hiệu lực không quá 12 tháng được cấp bởi Chính quyền Hành chính, tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính). Một bản sao Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời phải được giữ trên tàu để khi có yêu cầu, thuyền trưởng có thể trình cho Chính quyền Hành chính hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính) nhằm mục đích kiểm soát theo quy định IX/6.2 của Công ước. Bản sao Giấy chứng nhận Phù hợp không cần phải xác nhận hay chứng thực.

14.2 Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời có thể được cấp:

- .1 cho một tàu mới được đưa vào sử dụng;
- .2 khi Công ty chịu trách nhiệm khai thác một con tàu mới đối với Công ty; hoặc
- .3 khi tàu chuyển chủ.

Giấy chứng nhận Quản lý an toàn này có hiệu lực không quá 6 tháng được cấp bởi Chính quyền Hành chính, tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính).

14.3 Chính quyền Hành chính, tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận, hoặc Chính phủ ký kết (theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính) có thể, trong trường hợp đặc biệt, gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời, nhưng không vượt quá 6 tháng kể từ ngày hết hiệu lực của giấy chứng nhận.

14.4 Giấy chứng nhận Quản lý an toàn có thể được cấp sau khi đã kiểm tra xác nhận:

- .1 Giấy chứng nhận Phù hợp, hoặc Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời phù hợp với con tàu đó;

- .2 the safety management system provided by the Company for the ship concerned includes key elements of this Code and has been assessed during the audit for issuance of the Document of Compliance or demonstrated for issuance of the Interim Document of Compliance;
- .3 the Company has planned the audit of the ship within three months;
- .4 the master and officers are familiar with the safety management system and the planned arrangements for its implementation;
- .5 instructions, which have been identified as being essential, are provided prior to sailing; and
- .6 relevant information on the safety management system has been given in a working language or languages understood by the ship's personnel.

15 VERIFICATION

15.1 All verifications required by the provisions of this Code should be carried out in accordance with procedures acceptable to the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization*.

16 FORMS OF CERTIFICATES

- .1 The Document of Compliance, the Safety Management Certificate, the Interim Document of Compliance and the Interim Safety Management Certificate should be drawn up in a form corresponding to the models given in the appendix to this Code. If the language used is neither English nor French, the text should include a translation into one of these languages.
- .2 In addition to the requirements of paragraph 13.3 the ship types indicated on the Document of Compliance and the Interim Document of Compliance may be endorsed to reflect any limitations in the operations of the ships described in the safety management system.

* Refer to the revised Guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations, adopted by the Organization by resolution A.913(22).

- .2** Hệ thống quản lý an toàn được Công ty áp dụng trên con tàu đó bao gồm những yếu tố thiết yếu của Bộ luật này và đã được đánh giá khi tiến hành đánh giá cấp Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc đã được chứng minh để cấp Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời;
- .3** Công ty có kế hoạch đánh giá tàu trong thời hạn ba tháng;
- .4** thuyền trưởng và các sỹ quan trên tàu phải quen thuộc 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 phải được cung cấp trước khi tàu khởi hành; và
- .6** những thông tin liên quan đến hệ thống quản lý an toàn phải được đưa ra bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ mà mọi người trên tàu đều hiểu được.

15 KIỂM TRA XÁC NHẬN

15.1 Việc kiểm tra xác nhận theo yêu cầu của các điều khoản của Bộ luật này phải được tiến hành tuân thủ với các quy trình được Chính quyền Hành chính chấp thuận, có lu ý tới những hướng dẫn được Tổ chức hàng hải quốc tế đề ra.*

16 MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN

16.1 Giấy chứng nhận Phù hợp, Giấy chứng nhận Quản lý an toàn, Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời và Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời phải theo mẫu tương ứng với những mẫu trong phụ lục của Bộ luật này. Nếu ngôn ngữ sử dụng không phải là tiếng Anh hoặc tiếng Pháp, nội dung trong giấy chứng nhận phải bao gồm bản dịch sang một trong hai ngôn ngữ này.

16.2 Ngoài những yêu cầu trong mục 13.3, loại tàu được chỉ ra trên Giấy chứng nhận Phù hợp và Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời có thể được xác nhận để phản ánh bất kỳ hạn chế nào trong việc khai thác các tàu trong hệ thống Quản lý an toàn.

* Tham khảo Hướng dẫn đã bổ sung sửa đổi cho các Chính quyền Hành chính triển khai thực hiện Bộ luật ISM do IMO thông qua bằng nghị quyết A.913(22).

Revised Guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations

Resolution A.913(22)

INTRODUCTION

The ISM Code

The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code) was adopted by the Organization by resolution A.741(18) and became mandatory by virtue of the entry into force on 1 July 1998 of SOLAS chapter IX on Management for the Safe Operation of Ships. The ISM Code provides an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

The Maritime Safety Committee, at its seventy-third session, adopted amendments to chapter IX of SOLAS by resolution MSC.99(73), and to sections 1, 7, 13, 14, 15 and 16 of the ISM Code by resolution MSC.104(73). As a result it is necessary to revise the previous version of the Guidelines contained in Assembly resolution A.788(19), which is being superseded by the present Guidelines.

The ISM Code requires that Companies establish safety objectives as described in section 1.2 of the ISM Code, and in addition that the Companies develop, implement and maintain a safety management system which includes functional requirements as listed in section 1.4 of the ISM Code.

The application of the ISM Code should *support and encourage* the development of a safety culture in shipping. Success factors for the development of a safety culture are, *inter alia*, commitment, values and beliefs.

Mandatory application of the ISM Code

The appropriate organization of management, ashore and on board, is needed to ensure adequate standards of safety and pollution prevention. A systematic approach to management by those responsible for management of ships is therefore required. The objectives of the mandatory application of the ISM Code are to ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations related to the safe operation of ships and protection of the environment; and

Hướng dẫn đ· đợc sửa đỏi cho các Chính quyền Hành chính triển khai thực hiện Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM) Nghị quyết A.913(22)

GIỚI THIỆU

Bộ luật ISM

Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế về Hoạt động An toàn của Tàu và Ngăn ngừa Ô nhiễm (Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM)) đ· đợc Tổ chức Hàng hải Quốc tế thông qua trong nghị quyết A.741(18) và sẽ trở thành bắt buộc theo hiệu lực của chơng IX SOLAS về Quản lý Hoạt động An toàn của Tàu vào ngày 1/7/1998. Bộ luật ISM đ· ra một tiêu chuẩn quốc tế cho quản lý an toàn và hoạt động của tàu và ngăn ngừa ô nhiễm.

Tại phiên họp thứ 73, ủy ban An toàn hàng hải đ· thông qua các bổ sung sửa đỏi đỏi với chơng IX của SOLAS bằng nghị quyết MSC.99(73), và đỏi với các quy định 1, 7, 13, 14, 15 và 16 của Bộ luật ISM bằng nghị quyết MSC.104(73). Điều này dẫn tới việc phải bổ sung sửa đỏi Hướng dẫn cho các Chính quyền Hành chính triển khai thực hiện Bộ luật ISM trong nghị quyết A.788(19) của Đại hội đồng. Hướng dẫn này sẽ đợc thay thế bằng Hướng dẫn trong nghị quyết A.913(73).

Bộ luật ISM yêu cầu các Công ty thiết lập các mục tiêu về an toàn nh đ· nêu trong điều 1.2 của Bộ luật ISM, và thêm vào đó yêu cầu Công ty xây dựng, thực hiện và duy trì một hệ thống quản lý an toàn bao gồm các yêu cầu chức năng đ· liệt kê trong điều 1.4 của Bộ luật ISM.

Việc áp dụng Bộ luật ISM sẽ hỗ trợ và khuyến khích tạo nên văn hóa an toàn trong ngành hàng hải. Các yếu tố thành công của việc phát triển văn hóa an toàn thông qua sự cam kết, tiêu chuẩn và lòng tin.

Bắt buộc áp dụng của Bộ luật ISM

Tổ chức quản lý phù hợp trên bờ và trên tàu là cần thiết để đảm bảo có các tiêu chuẩn tương xứng về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm. Do đó yêu cầu phải có một phương pháp quản lý một cách hệ thống đợc thực hiện bởi những người chịu trách nhiệm quản lý tàu. Các mục tiêu áp dụng bắt buộc của Bộ luật ISM phải đảm bảo:

- 1 tuân thủ với các qui định, qui phạm bắt buộc liên quan tới khai thác tàu an toàn và bảo vệ môi trường; và

- .2 the effective implementation and enforcement thereof by Administrations.

Effective enforcement by Administrations must include verification that the safety management system complies with the requirements as stipulated in the ISM Code, as well as verification of compliance with mandatory rules and regulations.

The mandatory application of the ISM Code should ensure, support and encourage the taking into account of applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations.

Verification and certification responsibilities

The Administration is responsible for verifying compliance with the requirements of the ISM Code and for issuing Documents of Compliance to Companies and Safety Management Certificates to ships.

Resolutions A.739(18) - Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration and A.789(19) - Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, which have been made mandatory by virtue of SOLAS regulation XI/1, and resolution A.847(20) - Guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments, are applicable when Administrations authorize organizations to issue Documents of Compliance and Safety Management Certificates on their behalf.

1 SCOPE AND APPLICATION

1.1 Definitions

The terms used in these Revised Guidelines have the same meaning as those given in the ISM Code.

1.2 Scope and application

1.2.1 These Guidelines establish basic principles:

- .1 for verifying that the safety management system of a Company responsible for the operation of ships, or the safety management system for the ship or ships controlled by the company, complies with the ISM Code; and.
- .2 for the issue and annual verification of the Document of Compliance and for the issue and intermediate verification of the Safety Management Certificate.

1.2.2 These Guidelines are applicable to Administrations with effect as of 1 July 2002.

- .2** các Chính quyền Hành chính thực hiện và bắt buộc có hiệu quả Bộ luật ISM.

Việc bắt buộc có hiệu quả của Chính quyền Hành chính phải bao gồm việc kiểm tra xác nhận rằng hệ thống quản lý an toàn phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật ISM cũng như phù hợp với các qui định và qui phạm bắt buộc.

Việc áp dụng bắt buộc Bộ luật ISM phải đảm bảo, hỗ trợ, khuyến khích lu tâm tới bộ luật, hướng dẫn, tiêu chuẩn cần phải áp dụng mà IMO, Chính quyền Hành chính, các tổ chức phân cấp, các tổ chức công nghiệp hàng hải đã khuyến nghị.

Trách nhiệm kiểm tra xác nhận và chứng nhận

Chính quyền Hành chính chịu trách nhiệm kiểm tra xác nhận về sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM và chịu trách nhiệm cấp Giấy chứng nhận Phù hợp (DOC) cho Công ty và Giấy chứng nhận Quản lý An toàn (SMC) cho các tàu.

Nghị quyết A.739(18)- Hướng dẫn cho các tổ chức đợc ủy quyền thay mặt Chính quyền Hành chính, và nghị quyết A.789(19) - Quy định cụ thể về chức năng kiểm tra đăng kiểm và chứng nhận của tổ chức đợc công nhận thay mặt Chính quyền Hành chính đã trở thành bắt buộc theo quy định XI/1 mới của SOLAS và nghị quyết A.847(20)- Hướng dẫn hỗ trợ cho các Quốc gia mà tàu mang cờ trong việc triển khai các văn kiện của IMO có thể áp dụng khi Chính quyền Hành chính ủy quyền cho các tổ chức để cấp các Giấy chứng nhận Phù hợp (DOC) và các Giấy chứng nhận Quản lý an toàn (SMC) thay mặt cho Chính quyền Hành chính.

1 PHẠM VI VÀ ÁP DỤNG

1.1 Các định nghĩa

Các thuật ngữ đợc sử dụng trong hướng dẫn đã đợc bổ sung sửa đổi này là các định nghĩa trong Bộ luật ISM.

1.2 Phạm vi và áp dụng

1.2.1 Hướng dẫn này thiết lập các nguyên tắc cơ bản:

- .1** để kiểm tra xác nhận sự tuân thủ Bộ luật ISM của hệ thống quản lý an toàn của Công ty chịu trách nhiệm khai thác tàu hoặc hệ thống quản lý an toàn của một hoặc nhiều tàu chịu sự kiểm soát của Công ty; và
- .2** để cấp phát/ đánh giá hàng năm Giấy chứng nhận Phù hợp và để cấp phát/ kiểm tra xác nhận trung gian Giấy chứng nhận Quản lý an toàn.

1.2.2 Chính quyền Hành chính có thể áp dụng Hướng dẫn này từ 01/07/2002.

2 VERIFYING COMPLIANCE WITH THE ISM CODE

2.1 General

2.1.1 To comply with the requirements of the ISM Code, Companies should develop, implement and maintain a safety management system to ensure that the safety and environmental protection policy of the Company is implemented. The Company policy should include the objectives defined by the ISM Code. *

2.1.2 Administrations should verify compliance with the requirements of the ISM Code by determining:

- .1** the conformity of the Company's safety management system with the requirements of the ISM Code; and
- .2** that the safety management system ensures that the objectives defined in paragraph 1.2.3 of the ISM Code are met.

2.1.3 Determining the conformity or non-conformity of safety management system elements with the requirements specified by the ISM Code may demand that criteria for assessment be developed. Administrations are recommended to limit the development of criteria in the form of prescriptive management system solutions. Criteria for assessment in the form of prescriptive requirements may have the effect that safety management in shipping results in Companies implementing solutions prepared by others, and it may then be difficult for a Company to develop the solutions which best suit that particular Company, that particular operation or that specific ship.

2.1.4 Therefore, Administrations are recommended to ensure that these assessments are based on determining the effectiveness of the safety management system in meeting specified objectives, rather than conformity with detailed requirements in addition to those contained in the ISM Code, so as to reduce the need for developing criteria to facilitate assessment of the Companies' compliance with the Code.

2.2 The ability of the safety management system to meet general safety management objectives

2.2.1 The ISM Code identifies general safety management objectives. These objectives are:

- .1** to provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;

* The ICS/ISF Guidelines on the application of the International Safety Management Code provide useful guidance on important individual elements of a safety management system and its development by Companies.

2 ĐÁNH GIÁ SỰ PHÙ HỢP VỚI BỘ LUẬT ISM

2.1 Qui định chung

2.1.1 Để đáp ứng các yêu cầu của Bộ luật ISM, Công ty phải xây dựng, thực hiện và duy trì một hệ thống quản lý an toàn để đảm bảo rằng chính sách an toàn và bảo vệ môi trường của Công ty được thực hiện. Chính sách của Công ty phải bao gồm các mục tiêu đã chỉ ra trong Bộ luật ISM. *

2.1.2 Chính quyền Hành chính phải kiểm tra sự tuân thủ các yêu cầu của Bộ luật ISM bằng việc xác định rằng:

- .1** Hệ thống quản lý an toàn của Công ty tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM; và
- .2** Hệ thống quản lý an toàn đó đảm bảo đáp ứng các mục tiêu đã đặt ra trong điều 1.2.3 của Bộ luật ISM.

2.1.3 Việc xác định sự tuân thủ hay không tuân thủ của các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn với các yêu cầu đã đặt ra trong Bộ luật ISM đòi hỏi phải xây dựng các tiêu chuẩn đánh giá. Các Chính quyền Hành chính được khuyến nghị hạn chế việc thực hiện các tiêu chuẩn dưới hình thức các giải pháp hệ thống quản lý theo khuôn mẫu. Các tiêu chuẩn đánh giá theo hình thức các yêu cầu theo khuôn mẫu có thể dẫn tới việc các Công ty, đang thực hiện các giải pháp về quản lý an toàn trong vận tải biển do bên ngoài đưa ra, có thể sẽ gặp một số khó khăn khi muốn xây dựng một giải pháp tối ưu cho Công ty mình, cho từng hoạt động hoặc từng con tàu cụ thể.

2.1.4 Do đó, Chính phủ nên đảm bảo rằng việc đánh giá này dựa trên sự xác định tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn trong việc đáp ứng các mục tiêu đã đặt ra hơn là sự tuân thủ các yêu cầu chi tiết khác ngoài các yêu cầu của Bộ luật ISM để hạn chế các tiêu chuẩn, tạo điều kiện đánh giá sự tuân thủ của Công ty theo Bộ luật ISM.

2.2 Năng lực của hệ thống quản lý an toàn để đáp ứng các mục tiêu quản lý an toàn chung

2.2.1 Bộ luật ISM chỉ ra các mục tiêu quản lý an toàn chung. Các mục tiêu đó là:

- .1** đưa ra các việc thực hành an toàn trong hoạt động của tàu và một môi trường làm việc an toàn;

* Các Hóng dẫn của ICS/ISF về việc áp dụng Bộ luật ISM đưa ra các chỉ dẫn hữu ích về từng yếu tố quan trọng riêng biệt của hệ thống quản lý an toàn và việc xây dựng hệ thống quản lý an toàn của các Công ty.

- .2 to establish safeguards against all identified risks; and
- .3 to continuously improve the safety-management skills of personnel ashore and aboard, including preparing for emergencies related both to safety and to environmental protection.

The verification should support and encourage Companies in achieving these objectives.

2.2.2 These objectives provide clear guidance to Companies for the development of safety management system elements in compliance with the ISM Code. Since, however, the ability of the safety management system to achieve these objectives cannot be determined beyond whether the safety management system complies with the requirements of the ISM Code, they should not form the basis for establishing detailed interpretations to be used for determining conformity or non-conformity with the requirements of the ISM Code.

2.3 The ability of the safety management system to meet specific requirements of safety and pollution prevention

2.3.1 The main criterion which should govern the development of interpretations needed for assessing compliance with the requirements of the ISM Code should be the ability of the safety management system to meet the specific requirements defined by the ISM Code in terms of specific standards of safety and pollution prevention.

The specific standards of safety and protection of the environment specified by the ISM Code are:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and other maritime industry organizations are taken into account.

2.3.2 All records having the potential to facilitate verification of compliance with the ISM Code should be open to scrutiny during an examination. For this purpose the Administration should ensure that the Company provide auditors with statutory and classification records relevant to the actions taken by the Company to ensure that compliance with mandatory rules and regulations is maintained. In this regard the records may be examined to substantiate their authenticity and veracity.

2.3.3 Some mandatory requirements may not be subject to statutory or classification surveys, such as:

- .1 maintaining the condition of ship and equipment between surveys; and

- .2 thiết lập sự bảo vệ chống lại mọi nguy cơ đã xác định; và
- .3 tiếp tục hoàn thiện các kỹ năng quản lý an toàn của những người làm việc trên bờ và trên tàu, bao gồm cả việc chuẩn bị đối phó đối với các sự cố khẩn cấp liên quan tới cả an toàn và bảo vệ môi trường.

Việc đánh giá phải giúp đỡ và khuyến khích các Công ty đạt được các mục tiêu trên.

2.2.2 Những mục tiêu này đưa ra hướng dẫn rõ ràng cho Công ty triển khai các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn phù hợp với Bộ luật ISM. Tuy nhiên năng lực của hệ thống quản lý an toàn trong việc đạt được các mục tiêu trên có thể không xác định được ngoại trừ việc xác định hệ thống quản lý an toàn phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật ISM. Chính vì vậy, các mục tiêu này không phải là cơ sở để thiết lập các chỉ dẫn chi tiết nhằm xác định sự phù hợp hay không phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật ISM.

2.3 Năng lực của hệ thống quản lý an toàn trong việc đáp ứng các yêu cầu đặt ra về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm

2.3.1 Các tiêu chuẩn chủ đạo chi phối việc xây dựng các chỉ dẫn cần thiết cho việc đánh giá sự phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật ISM phải là năng lực của hệ thống quản lý an toàn để đạt được các yêu cầu cụ thể đã chỉ ra trong Bộ luật ISM tại các điều khoản của các tiêu chuẩn cụ thể về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.

Các tiêu chuẩn cụ thể về an toàn và bảo vệ môi trường đã chỉ ra trong Bộ luật ISM phải:

- .1 phù hợp với các qui định và qui phạm bắt buộc; và
 - .2 lu tâm tới việc áp dụng các bộ luật, hướng dẫn, tiêu chuẩn có thể được áp dụng đã được Tổ chức, Chính quyền Hành chính, các tổ chức phân cấp và các tổ chức công nghiệp hàng hải khác khuyến nghị.
- 2.3.2** Tất cả các hồ sơ có khả năng tạo điều kiện cho việc đánh giá sự tuân thủ với Bộ luật ISM phải sẵn sàng để xem xét trong suốt quá trình kiểm tra. Vì mục đích này, Chính quyền Hành chính phải đảm bảo rằng các Công ty cung cấp cho các đánh giá viên các hồ sơ phân cấp và theo luật định liên quan tới các hoạt động do Công ty thực hiện để đảm bảo rằng sự phù hợp với các qui phạm, qui định bắt buộc được duy trì. Các hồ sơ này phải được kiểm tra để xác minh tính đúng đắn và tính xác thực.
- 2.3.3** Một số các yêu cầu bắt buộc có thể không chịu sự kiểm tra phân cấp hoặc kiểm tra theo luật, nh là:
- .1 việc duy trì tình trạng của con tàu và trang thiết bị giữa các lần kiểm tra đăng kiểm; và

- .2 certain operational requirements.

Specific arrangements may be required to ensure compliance and to provide for the objective evidence needed for verification in these cases, such as:

- .1 documented procedures and instructions; and
- .2 documentation of the verification carried out by senior officers of day-to-day operation when relevant to ensure compliance

2.3.4 The verification of compliance with mandatory rules and regulations, which is part of the ISM Code certification, neither duplicates nor substitutes surveys for other maritime certificates. The verification of compliance with the ISM Code does not relieve the Company, the master or any other entity or person involved in the management or operation of the ship of their responsibilities.

2.3.5 Administrations should ensure that the Company has:

- .1 taken into account the recommendations, as referred to in 1.2.3.2 of the ISM Code, when establishing the safety management system; and
- .2 developed procedures to ensure that these recommendations are implemented on shore and on board.

2.3.6 Within a safety management system, implementation of codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and other maritime industry organizations does not make these recommendations mandatory under the ISM Code. Nevertheless auditors should encourage companies to adopt these recommendations whenever applicable to the Company.

3 THE CERTIFICATION PROCESS

3.1 Certification activities

3.1.1 The certification process relevant to a Document of Compliance for a Company and a Safety Management Certificate to a ship will normally involve the following steps:

- .1 initial verification;
- .2 annual or intermediate verification;
- .3 renewal verification; and
- .4 additional verification.

.2 một số yêu cầu hoạt động.

Một số yêu cầu cụ thể cần phải có để đảm bảo sự tuân thủ và để cung cấp các bằng chứng xác thực cần thiết cho việc đánh giá trong những trường hợp này, nh là:

- .1** các quy trình và các hớng dẫn bằng văn bản; và
- .2** các tài liệu chứng minh rằng người có trách nhiệm đã thực hiện việc đánh giá để đảm bảo sự phù hợp trong các hoạt động thường lệ liên quan.

2.3.4 Đánh giá việc tuân thủ các qui phạm và các qui định bắt buộc là một phần của việc chứng nhận theo Bộ luật ISM nhng không giống hoặc không thay thế các cuộc kiểm tra cấp giấy chứng nhận hàng hải khác. Đánh giá sự phù hợp với Bộ luật ISM không làm giảm trách nhiệm của Công ty, thuyền trưởng hoặc bất kỳ một thực thể hay một cá nhân nào khác có liên quan đến vấn đề quản lý hoặc khai thác tàu.

2.3.5 Chính quyền Hành chính phải đảm bảo rằng Công ty đã:

- .1** lu tâm tới các khuyến nghị, nh đã đưa ra trong mục 1.2.3.2 của Bộ luật ISM, khi xây dựng hệ thống quản lý an toàn; và
- .2** xây dựng các quy trình để đảm bảo rằng các khuyến nghị này đợc thực hiện cả trên bờ và dới tàu .

2.3.6 Trong một hệ thống quản lý an toàn, việc thực hiện các bộ luật, hớng dẫn và các tiêu chuẩn đã đợc khuyến nghị bởi Tổ chức, Chính quyền Hành chính, các tổ chức phân cấp và các tổ chức công nghiệp hàng hải khác không phải là quy định bắt buộc của Bộ luật ISM. Tuy nhiên các đánh giá viên phải khuyến khích các Công ty chấp nhận và thực hiện các khuyến nghị đó.

3 QUÁ TRÌNH CHỨNG NHẬN

3.1 Hoạt động chứng nhận

Quá trình chứng nhận để cấp Giấy chứng nhận Phù hợp cho một Công ty và cấp Giấy chứng nhận Quản lý an toàn cho một tàu thông thờng theo trình tự sau:

- .1** Đánh giá lần đầu;
- .2** Đánh giá hàng năm hoặc trung gian;
- .3** Đánh giá cấp mới; và
- .4** Đánh giá bổ sung.

These verifications are carried out at the request of the Company to the Administration, or to the organization recognized by the Administration to perform certification functions under the ISM Code, or at the request of the Administration by another Contracting Government to the Convention.

The verifications will include an audit of the safety management system.

3.2 Initial verification

3.2.1 The Company should apply for ISM Code certification to the Administration.

3.2.2 An assessment of the shore side management system undertaken by the Administration would necessitate assessment of the offices where such management is carried out and possibly of other locations, depending on the Company's organization and the functions of the various locations.

3.2.3 On satisfactory completion of the assessment of the shore side safety management system, arrangements/planning may commence for the assessment of the Company's ships.

3.2.4 On satisfactory completion of the assessment, a Document of Compliance will be issued to the Company, copies of which should be forwarded to each shore side premises and each ship in the Company's fleet. As each ship is assessed and issued with a Safety Management Certificate, a copy of it should also be forwarded to the Company's head office.

3.2.5 In cases where certificates are issued by a recognized organization, copies of all certificates should also be sent to the Administration.

3.2.6 The safety management audit for the Company and for a ship will involve the same basic steps. The purpose is to verify that a Company or a ship complies with the requirements of the ISM Code. The audits include:

- .1** the conformity of the Company's safety management system with the requirements of the ISM Code, including objective evidence demonstrating that the Company's safety management system has been in operation for at least three months and that a safety management system has been in operation on board at least one ship of each type operated by the Company for at least three months; and
- .2** that the safety management system ensures that the objectives defined in paragraph 1.2.3 of the ISM Code are met. This includes verification that the Document of Compliance for the Company responsible for the operation of the ship is applicable to that particular type of ship, and assessment of the shipboard safety management system to verify that it complies with the

Việc kiểm tra xác nhận đó được tiến hành theo đề nghị của Công ty tới Chính quyền Hành chính, hoặc tới tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận để thực hiện chức năng chứng nhận theo Bộ luật ISM, hoặc Chính phủ tham gia công ước khác sẽ thực hiện chức năng chứng nhận theo đề nghị của Chính quyền Hành chính.

Việc kiểm tra xác nhận này phải bao gồm một cuộc đánh giá hệ thống quản lý an toàn.

3.2 Đánh giá ban đầu

3.2.1 Công ty phải gửi đơn xin chứng nhận theo Bộ luật ISM cho Chính quyền Hành chính.

3.2.2 Một cuộc đánh giá hệ thống quản lý trên bờ được Chính quyền Hành chính thực hiện phải là sự đánh giá tại các bộ phận mà tại đó hệ thống quản lý đó được thực hiện và có thể tại các đơn vị khác tùy thuộc vào tổ chức của Công ty và vào chức năng của các đơn vị khác nhau.

3.2.3 Khi hoàn tất cuộc đánh giá một hệ thống quản lý an toàn trên bờ, có thể bắt đầu các công việc chuẩn bị/ lập kế hoạch đánh giá các tàu của Công ty.

3.2.4 Khi việc đánh giá đã hoàn tất, một Giấy chứng nhận Phù hợp sẽ được cấp cho Công ty, các bản sao của Giấy chứng nhận Phù hợp sẽ được gửi tới từng phòng/ ban trên bờ và từng tàu trong đội tàu của Công ty. Khi một tàu đã được đánh giá và được cấp một Giấy chứng nhận Quản lý an toàn, một bản sao của Giấy chứng nhận Quản lý an toàn cũng phải được gửi tới trụ sở chính của Công ty.

3.2.5 Trong trường hợp các giấy chứng nhận được cấp bởi một tổ chức được công nhận, bản sao của tất cả các giấy chứng nhận này cũng phải được gửi cho Chính quyền Hành chính.

3.2.6 Đánh giá quản lý an toàn đối với Công ty và tàu sẽ theo các bước cơ bản giống nhau. Mục đích là để kiểm tra xác nhận rằng Công ty hoặc tàu tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM. Việc đánh giá bao gồm:

- .1** sự tuân thủ của hệ thống quản lý an toàn của Công ty với các yêu cầu của Bộ luật ISM, bao gồm các bằng chứng xác thực chứng minh rằng hệ thống quản lý an toàn của Công ty đã được thực hiện tối thiểu là ba tháng và một hệ thống quản lý an toàn đã được thực hiện tối thiểu là ba tháng trên tối thiểu một tàu đối với mỗi loại tàu của Công ty
- .2** Hệ thống quản lý an toàn phải đảm bảo rằng các mục tiêu đã nêu trong điều 1.2.3 của Bộ luật ISM được thỏa mãn. Điều này bao gồm việc kiểm tra xác nhận rằng Giấy chứng nhận Phù hợp của Công ty chịu trách nhiệm quản lý tàu là thích hợp đối với loại tàu cụ thể đó, và 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

requirements of the ISM Code, and that it is implemented. Objective evidence demonstrating that the Company's safety management system has been functioning effectively for at least three months on board the ship should be available, including, *inter alia*, records from the internal audit performed by the Company.

3.3 Annual verification of Document of Compliance

3.3.1 Annual safety management audits are to be carried out to maintain the validity of the Document of Compliance, and should include examining and verifying the correctness of the statutory and classification records presented for at least one ship of each type to which the Document of Compliance applies. The purpose of these audits is to verify the effective functioning of the safety management system, and that any modifications made the Safety Management System comply with the requirements of the ISM Code.

3.3.2 Annual verification is to be carried out within three months before and after each anniversary date of the Document of Compliance. A schedule not exceeding three months is to be agreed for completion of the necessary corrective actions.

3.3.3 Where the Company has more than one shore side premises, each of which may not have been visited at the initial assessment, the annual assessments should endeavour to ensure that all sites are visited during the period of validity of the Document of Compliance.

3.4 Intermediate verification of Safety Management Certificates

3.4.1 Intermediate safety management audits should be carried out to maintain the validity of the Safety Management Certificate. The purpose of these audits is to verify the effective functioning of the safety management system and that any modifications made to the safety management system comply with the requirements of the ISM Code. In certain cases, particularly during the initial period of operation under the safety management system, the Administration may find it necessary to increase the frequency of the intermediate verification. Additionally, the nature of non-conformities may also provide a basis for increasing the frequency of intermediate verifications.

3.4.2 If only one intermediate verification is to be carried out, it should take place between the second and third anniversary date of the issue of the Safety Management Certificate.

các yêu cầu của Bộ luật ISM và hệ thống quản lý an toàn đã được thực hiện. Phải có sẵn các bằng chứng xác thực chứng minh hệ thống quản lý an toàn của Công ty đã thực hiện chức năng một cách có hiệu lực trên tàu tối thiểu là ba tháng, bao gồm tối thiểu các hồ sơ đánh giá nội bộ do Công ty thực hiện.

3.3 Kiểm tra xác nhận hàng năm Giấy chứng nhận Phù hợp

3.3.1 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 hồ sơ theo luật định và phân cấp được trình ra tối thiểu là một tàu đối với mỗi loại tàu được ghi trong Giấy chứng nhận Phù hợp. Mục đích của các cuộc đánh giá này là để xác định việc thực hiện có hiệu quả 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 Bộ luật ISM.

3.3.2 Đánh giá hàng năm phải được thực hiện trong vòng 3 tháng trước hoặc sau mỗi ngày ấn định kiểm tra của Giấy chứng nhận Phù hợp. Thời hạn hoàn thành các hoạt động khắc phục cần thiết không quá 3 tháng phải được thỏa thuận trước.

3.3.3 Nếu một Công ty có nhiều trụ sở, trong lần đánh giá lần đầu không cần thiết phải đánh giá tất cả các trụ sở đó, nhng phải đảm bảo rằng tất cả các trụ sở đều được đánh giá trong thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận Phù hợp.

3.4 Đánh giá trung gian hệ thống quản lý an toàn

3.4.1 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 quả 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 Bộ luật ISM. Trong trường hợp cụ thể nào đó, đặc biệt là trong giai đoạn đầu thực hiện hệ thống quản lý an toàn, Chính quyền Hành chính có thể tăng cường số lần đánh giá trung gian. Ngoài ra, bản chất của các sự không phù hợp cũng có thể là cơ sở cho việc tăng cường số lần đánh giá trung gian.

3.4.2 Nếu chỉ có một cuộc kiểm tra trung gian thì cuộc đánh giá đó phải được thực hiện trong khoảng thời gian giữa các ngày ấn định kiểm tra lần thứ 2 và lần thứ 3 (tính theo ngày cấp) của Giấy chứng nhận Quản lý an toàn.

3.5 Renewal verification

Renewal verifications are to be performed before the validity of the Document of Compliance or the Safety Management Certificate expires. The renewal verification will address all the elements of the safety management system and the activities to which the requirements of the ISM Code apply. Renewal verification may be carried out from six months before the date of expiry of the Document of Compliance or the Safety Management Certificate, and should be completed before their date of expiry.

3.6 Safety management audits

The procedure for safety management audits outlined in the following paragraphs includes all steps relevant for initial verification. Safety management audits for annual verification and renewal verification should be based on the same principles even if their scope may be different.

3.7 Application for audit

3.7.1 The Company should submit a request for audit to the Administration or to the organization recognized by the Administration for issuing a Document of Compliance or a Safety Management Certificate on behalf of the Administration.

3.7.2 The Administration or the recognized organization should then nominate the lead auditor and, if relevant, the audit team.

3.8 Preliminary review

As a basis for planning the audit, the auditor should review the safety management manual to determine the adequacy of the safety management system in meeting the requirements of the ISM Code. If this review reveals that the system is not adequate, the audit will have to be delayed until the Company undertakes corrective action.

3.9 Preparing the audit

3.9.1 The nominated lead auditor should liaise with the Company and produce an audit plan.

3.9.2 The auditor should provide the working documents which are to govern the execution of the audit to facilitate the assessments, investigations and examinations in accordance with the standard procedures, instructions and forms which have been established to ensure consistent auditing practices.

3.9.3 The audit team should be able to communicate effectively with auditees.

3.5 Đánh giá cấp mới

Việc đánh giá cấp mới phải được thực hiện trước khi Giấy chứng nhận Phù hợp và Giấy chứng nhận Quản lý an toàn mất hiệu lực. Việc đánh giá cấp mới sẽ nhằm vào tất cả các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn và các hoạt động mà Bộ luật ISM yêu cầu. Đánh giá cấp mới có thể được thực hiện từ 6 tháng trước ngày mất hiệu lực của Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn và phải được hoàn thành trước ngày mất hiệu lực của các Giấy chứng nhận đó.

3.6 Đánh giá quản lý an toàn

Quy trình đánh giá quản lý an toàn được đưa ra sau đây bao gồm tất cả các bước liên quan tới đánh giá lần đầu. Đánh giá quản lý an toàn đối với việc kiểm tra xác nhận hàng năm và cấp mới phải dựa trên cùng một nguyên lý thậm chí phạm vi của chúng có thể khác nhau.

3.7 Đơn xin đánh giá

3.7.1 Công ty phải đệ trình các đề nghị đánh giá tới Chính quyền Hành chính hoặc tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận để cấp Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn thay mặt Chính quyền Hành chính.

3.7.2 Sau đó Chính quyền Hành chính hoặc tổ chức được công nhận phải chỉ định đội trông đội đánh giá, nếu cần thiết thì lập đội đánh giá.

3.8 Xem xét ban đầu

Để làm cơ sở cho việc lập kế hoạch đánh giá, chuyên gia đánh giá phải xem xét Sổ tay Quản lý an toàn để xác định tính đầy đủ của hệ thống quản lý an toàn trong việc đáp ứng các yêu cầu của Bộ luật ISM. Nếu việc xem xét này phát hiện rằng hệ thống này không đáp ứng một cách đầy đủ thì cuộc đánh giá phải bị hoãn lại đến khi Công ty cam kết sẽ thực hiện các hoạt động khắc phục.

3.9 Chuẩn bị công việc đánh giá

3.9.1 Đội trông đội đánh giá đã được bổ nhiệm sẽ liên hệ với Công ty và lập kế hoạch đánh giá.

3.9.2 Đánh giá viên phải đưa ra các tài liệu làm việc chi phối đến việc thực hiện đánh giá để tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình đánh giá, điều tra và kiểm tra phù hợp với các quy trình, hướng dẫn, hồ sơ đánh giá mẫu. các tài liệu mẫu này được thiết lập để đảm bảo tính nhất quán trong các hoạt động đánh giá.

3.9.3 Đội đánh giá phải có khả năng liên lạc một cách hiệu quả với đơn vị được đánh giá.

3.10 Executing the audit

3.10.1 The audit should start with an opening meeting in order to introduce the audit team to the Company's senior management, summarize the methods for conducting the audit, confirm that all agreed facilities are available, confirm time and date for a closing meeting and clarify possible unclear details relevant to the audit.

3.10.2 The audit team should assess the safety management system on the basis of the documentation presented by the Company and objective evidence as to its effective implementation.

3.10.3 Evidence should be collected through interviews and examination of documents. Observation of activities and conditions may also be included when necessary to determine the effectiveness of the safety management system in meeting the specific standards of safety and protection of the environment required by the ISM Code.

3.10.4 Audit observations should be documented. After activities have been audited, the audit team should review their observations to determine which are to be reported as non-conformities. Non-conformities should be reported in terms of the general and specific provisions of the ISM Code.

3.10.5 At the end of the audit, prior to preparing the audit report, the audit team should hold a meeting with the senior management of the Company and those responsible for the functions concerned. The purpose is to present the observations in such a way as to ensure that the results of the audit are clearly understood.

3.11 Audit report

3.11.1 The audit report should be prepared under the direction of the lead auditor, who is responsible for its accuracy and completeness.

3.11.2 The audit report should include the audit plan, identification of audit team members, dates and identification of the Company, observations on any non-conformities and observations on the effectiveness of the safety management system in meeting the specified objectives.

3.11.3 The Company should receive a copy of the audit report. The Company should be advised to provide a copy of the shipboard audit reports to the ship.

3.12 Corrective action follow-up

3.12.1 The Company is responsible for determining and initiating the corrective action needed to correct a non-conformity or to correct the

3.10 Thực hiện việc đánh giá

3.10.1 Cuộc đánh giá phải bắt đầu bằng cuộc họp mở đầu để giới thiệu đội đánh giá với những cán bộ lãnh đạo của Công ty, tóm tắt các phương pháp chỉ đạo việc đánh giá, xác định rằng có đủ cả các điều kiện đã thỏa thuận, xác định về thời gian và ngày họp kết thúc và làm sáng tỏ những chi tiết cha rõ ràng liên quan đến công việc đánh giá.

3.10.2 Đội đánh giá sẽ đánh giá hệ thống quản lý an toàn dựa trên cơ sở là các tài liệu dẫn chứng đọc Công ty đưa ra và dựa vào các bằng chứng xác thực về việc thực hiện có hiệu quả hệ thống quản lý an toàn.

3.10.3 Bằng chứng sẽ được thu thập thông qua phỏng vấn và xem xét tài liệu. Khi cần xác định tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn trong việc đáp ứng các tiêu chuẩn đã chỉ rõ về an toàn và bảo vệ môi trường đọc nêu trong Bộ luật ISM, việc thu thập bằng chứng có thể bao gồm cả việc quan sát các hoạt động và tình trạng thực tế.

3.10.4 Các phát hiện khi đánh giá phải được lập thành văn bản. Sau khi các hoạt động đã được đánh giá, đội đánh giá phải xem xét lại các phát hiện để quyết định xem phát hiện nào phải đọc báo cáo là sự không phù hợp. Sự không phù hợp phải được báo cáo theo các điều khoản chung và cụ thể của Bộ luật ISM.

3.10.5 Khi kết thúc cuộc đánh giá, trước khi chuẩn bị báo cáo đánh giá, đội đánh giá phải tổ chức một cuộc họp với các cán bộ lãnh đạo Công ty và những người chịu trách nhiệm ở các bộ phận có liên quan. Mục đích của cuộc họp này là để đưa ra các phát hiện để đảm bảo rằng kết quả của cuộc đánh giá được hiểu rõ ràng.

3.11 Báo cáo đánh giá

3.11.1 Đội trưởng đội đánh giá phải chỉ đạo việc chuẩn bị báo cáo đánh giá. Đội trưởng đội đánh giá phải chịu trách nhiệm về sự chính xác và hoàn chỉnh của báo cáo đánh giá.

3.11.2 Bản báo cáo đánh giá phải bao gồm kế hoạch đánh giá, xác định thành viên của đội đánh giá, xác định thời gian đánh giá, nhận biết về Công ty, các bằng chứng về sự không phù hợp và về tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn trong việc đáp ứng các mục tiêu đã chỉ ra.

3.11.3 Công ty phải nhận được một bản sao báo cáo đánh giá và phải được yêu cầu gửi một bản sao báo cáo đánh giá dới tàu cho tàu.

3.12 Các hành động khắc phục sau đánh giá

3.12.1 Công ty chịu trách nhiệm xác định và khởi xướng thực hiện các hành động khắc phục cần thiết để khắc phục sự không phù hợp hoặc khắc phục

cause of the non-conformity. Failure to correct non-conformities with specific requirements of the ISM Code may affect the validity of the Document of Compliance and related Safety Management Certificates.

3.12.2 Corrective actions and possible subsequent follow-up audits should be completed within the time period agreed. The Company should apply for the follow-up audits.

3.13 Company responsibilities pertaining to safety management audits

3.13.1 The verification of compliance with the requirements of the ISM Code does not relieve the Company, management, officers or seafarers of their obligations as to compliance with national and international legislation related to safety and protection of the environment.

3.13.2 The Company is responsible for:

- .1 informing relevant employees about the objectives and scope of the ISM Code certification;
- .2 appointing responsible members of staff to accompany members of the team performing the certification;
- .3 providing the resources needed by those performing the certification to ensure an effective and efficient verification process;
- .4 providing access and evidential material as requested by those performing the certification; and
- .5 co-operating with the verification team to permit the certification objectives to be achieved.

3.14 Responsibilities of the organization performing the ISM Code certification

The organization performing the ISM Code certification is responsible for ensuring that the certification process is performed according to the ISM Code and these Guidelines. This includes management control of all aspects of the certification according to the appendix to these Guidelines.

3.15 Responsibilities of the verification team

3.15.1 Whether the verifications involved with certification are performed by a team or not, one person should be in charge of the verification. The leader should be given the authority to make final decisions regarding the conduct of the verification and any observations. His responsibilities should include:

- .1 preparation of a plan for the verification; and
- .2 submission of the report of the verification.

các nguyên nhân của sự không phù hợp. Nếu không thực hiện được các hành động khắc phục sự không phù hợp với theo các yêu cầu cụ thể của Bộ luật ISM thì có thể có ảnh hưởng tới hiệu lực của Giấy chứng nhận Phù hợp và các Giấy chứng nhận Quản lý an toàn liên quan

3.12.2 Các hành động khắc phục và các cuộc đánh giá tiếp theo sau đó phải được hoàn thành trong khoảng thời gian thỏa thuận. Công ty phải chịu các cuộc đánh giá tiếp theo.

3.13 Trách nhiệm của Công ty liên quan tới việc đánh giá quản lý an toàn

3.13.1 Việc kiểm tra xác nhận về sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM không làm giảm bớt nghĩa vụ của Công ty, các nhà quản lý, các sỹ quan hoặc các thuyền viên đối với việc tuân thủ luật pháp quốc gia và quốc tế liên quan tới an toàn và bảo vệ môi trường.

3.13.2 Công ty phải chịu trách nhiệm:

- .1 thông báo cho các nhân viên liên quan về mục tiêu và phạm vi của việc chứng nhận theo Bộ luật ISM;
- .2 cử các cán bộ có trách nhiệm đi kèm với các thành viên của đội đánh giá;
- .3 cung cấp các nguồn lực cần thiết cho đội đánh giá để đảm bảo quá trình kiểm tra xác nhận có hiệu lực và đạt hiệu quả;
- .4 cho phép đánh giá viên tiếp cận để tìm hiểu và cung cấp bằng chứng theo đề nghị cho đánh giá viên;
- .5 hợp tác với đội đánh giá cuộc đánh giá đạt kết quả.

3.14 Trách nhiệm của tổ chức thực hiện việc chứng nhận theo Bộ luật ISM

3.14.1 Tổ chức thực hiện việc chứng nhận theo Bộ luật ISM chịu trách nhiệm đảm bảo rằng quá trình chứng nhận được thực hiện tuân thủ Bộ luật ISM và Hống dẫn này. Điều này bao gồm việc kiểm soát quản lý tất cả các hình thức chứng nhận theo phự chương của Hống dẫn này.

3.15 Trách nhiệm của đội đánh giá

3.15.1 Dù các cuộc đánh giá liên quan đến việc chứng nhận được thực hiện do một đội hay không phải là một đội thì vẫn phải có một người chịu trách nhiệm. Đội trông đội đánh giá phải được trao quyền để đưa ra quyết định cuối cùng về việc chỉ đạo việc kiểm tra xác nhận và về bất kỳ một bằng chứng nào. Trách nhiệm của đội trông phải bao gồm:

- .1 chuẩn bị kế hoạch đánh giá; và
- .2 trình biên bản báo cáo đánh giá.

3.15.2 Personnel participating in the verification are responsible for complying with the requirements governing the verification, ensuring confidentiality of documents pertaining to the certification and treating privileged information with discretion.

3.15.2 Các cá nhân tham gia thực hiện đánh giá phải chịu trách nhiệm tuân theo các yêu cầu về đánh giá, đảm bảo bí mật của các tài liệu liên quan đến việc chứng nhận và xử lý các thông tin mật một cách thận trọng.

Appendix

Standards on ISM Code Certification Arrangements

1 Introduction

The audit team involved with ISM Code certification, and the organization under which it may be managed, should comply with the specific requirements stated in this Appendix.

2 Standard of management

2.1 Organizations managing verification of compliance with the ISM Code should have, in their own organization, competence in relation to:

- .1 ensuring compliance with the rules and regulations, including certification of seafarers, for the ships operated by the Company;
- .2 approval, survey and certification activities;
- .3 the terms of reference that must be taken into account under the safety management system as required by the ISM Code; and
- .4 practical experience of ship operation.

2.2 The Convention requires that organizations recognized by Administrations for issuing a Document of Compliance and a Safety Management Certificate at their request should comply with resolution A.739(18) - Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration and A.789(19) - Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration.

2.3 Any organization performing verification of compliance with the provisions of the ISM Code should ensure that there exists independence between the personnel providing consultancy services and those involved in the certification procedure.

3 Standard of competency

3.1 *ISM Code certification scheme management*

Management of ISM Code certification schemes should be carried out by those who have practical knowledge of ISM Code certification procedures and practices.

Phụ chương

**Các tiêu chuẩn về việc
chứng nhận theo Bộ luật ISM**

1 Giới thiệu

Đội đánh giá liên quan với việc chứng nhận theo Bộ luật ISM và tổ chức quản lý đội đánh giá, phải tuân thủ với các yêu cầu cụ thể đã trình bày trong phụ chương này.

2 Tiêu chuẩn quản lý

2.1 Các tổ chức quản lý việc đánh giá về sự tuân thủ với Bộ luật ISM phải có năng lực về:

- .1 đảm bảo phù hợp với các qui phạm, qui định bao gồm việc chứng nhận cho các thuyền viên, đối với các tàu do Công ty quản lý.
- .2 các hoạt động chứng nhận, kiểm tra, phê duyệt.
- .3 các điều khoản liên quan phải được đề cập tới trong hệ thống quản lý an toàn theo yêu cầu của Bộ luật ISM.
- .4 kinh nghiệm thực tế về khai thác tàu.

2.2 Công ước SOLAS 1974 yêu cầu rằng các tổ chức được Chính quyền Hành chính công nhận cho việc cấp Giấy chứng nhận Phù hợp và Giấy chứng nhận Quản lý an toàn theo yêu cầu của Chính quyền Hành chính phải phù hợp với nghị quyết A.739(18)-Hớng dẫn cho các tổ chức được công nhận hành động thay mặt cho Chính quyền Hành chính, và nghị quyết A.789(19)- Chỉ dẫn về chức năng kiểm tra và chứng nhận cho tổ chức được công nhận hành động thay mặt cho Chính quyền Hành chính.

2.3 Mọi tổ chức thực hiện việc kiểm tra xác nhận về sự phù hợp với các điều khoản của Bộ luật ISM phải đảm bảo có sự độc lập giữa những người cung cấp các dịch vụ t vấn với những người có liên quan đến các quy trình chứng nhận.

3 Các tiêu chuẩn về năng lực

3.1 *Quản lý việc chỉ đạo công tác chứng nhận theo Bộ luật ISM*

Quản lý việc chỉ đạo công tác chứng nhận Bộ luật ISM phải được thực hiện bởi những người có kiến thức thực tế về các quy trình chứng nhận theo Bộ luật ISM và đã tham gia vào việc chứng nhận.

3.2 *Basic competence for performing verification*

3.2.1 Personnel who are to participate in the verification of compliance with the requirements of the ISM Code should have a minimum of formal education comprising the following:

- .1 qualifications from a tertiary institution recognized by the Administration or by the recognized organization within a relevant field of engineering or physical science (minimum two years programme), or
- .2 qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certified ship officer.

3.2.2 They should have undergone training to ensure adequate competence and skills for performing verification of compliance with the requirements of the ISM Code, particularly with regard to:

- .1 knowledge and understanding of the ISM Code;
- .2 mandatory rules and regulations;
- .3 the terms of reference which the ISM Code requires that Companies should take into account;
- .4 assessment techniques of examining, questioning, evaluating and reporting;
- .5 technical or operational aspects of safety management;
- .6 basic knowledge of shipping and shipboard operations; and
- .7 participation in at least one marine-related management system audit.

3.2.3 Such competence should be demonstrated through written or oral examinations, or other acceptable means.

3.3 *Competence for initial verification and renewal verification*

3.3.1 In order to assess fully whether the Company or the ship complies with the requirements of the ISM Code, in addition to the basic competence stated under 3.2 above, personnel who are to perform initial verifications or renewal verifications for a Document of Compliance or a Safety Management Certificate must possess the competence to:

- .1 determine whether the safety management system elements conform or do not conform with the requirements of the ISM Code;

3.2 *Năng lực cơ bản để thực hiện việc đánh giá*

3.2.1 Các cá nhân tham gia thực hiện việc đánh giá về sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM tối thiểu phải có trình độ học vấn bao gồm:

- .1 phải được đào tạo từ trường cao đẳng/ đại học được công nhận bởi Chính quyền Hành chính hoặc bởi tổ chức được chính phủ công nhận trong các lĩnh vực có liên quan đến kỹ thuật hoặc khoa học tự nhiên (chương trình tối thiểu là 2 năm), hoặc
- .2 được đào tạo từ trường hàng hải và là sỹ quan tàu biển có kinh nghiệm.

3.2.2 Đánh giá viên phải trải qua đào tạo để đảm bảo có đầy đủ năng lực và kỹ năng để thực hiện việc kiểm tra xác nhận về sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM, đặc biệt về:

- .1 kiến thức và hiểu biết về Bộ luật ISM;
- .2 các qui định và qui phạm bắt buộc;
- .3 các điều khoản theo yêu cầu của Bộ luật ISM mà Công ty phải lưu tâm tới;
- .4 kỹ thuật đánh giá: kiểm tra, đặt câu hỏi, đưa ra kết luận và báo cáo;
- .5 các lĩnh vực về kỹ thuật hoặc hoạt động quản lý an toàn;
- .6 kiến thức cơ bản về vận tải biển và các hoạt động trên tàu;
- .7 tham gia ít nhất một lần đánh giá về hệ thống quản lý có liên quan đến hàng hải.

3.2.3 Các năng lực nh vậy phải được minh chứng thông qua các cuộc kiểm tra viết hoặc vấn đáp hoặc các hình thức khác có thể chấp nhận được.

3.3 *Năng lực để thực hiện đánh giá lần đầu đầu và đánh giá cấp mới*

3.3.1 Để đảm bảo việc đánh giá được đầy đủ xem Công ty hoặc tàu có phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật ISM hay không, bổ sung vào các năng lực cơ bản đã trình bày trong phần 3.2 ở trên, các cá nhân thực hiện các cuộc đánh giá lần đầu hay cấp mới Giấy chứng nhận Phù hợp hoặc Giấy chứng nhận Quản lý an toàn, phải có đủ các năng lực để:

- .1 xác định các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn có tuân thủ các yêu cầu của Bộ luật ISM hay không;

- .2 determine the effectiveness of the Company's safety management system, or that of the ship, to ensure compliance with rules and regulations as evidenced by the statutory and classification survey records;
- .3 assess the effectiveness of the safety management system in ensuring compliance with other rules and regulations which are not covered by statutory and classification surveys and enabling verification of compliance with these rules and regulations; and
- .4 assess whether the safe practices recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations have been taken into account.

3.3.2 This competence can be accomplished by teams which together possess the total competence required.

3.3.3 Personnel who are to be in charge of initial verification or renewal verification of compliance with the requirements of the ISM Code should have at least five years experience in areas relevant to the technical or operational aspects of safety management, and should have participated in at least three initial verifications or renewal verifications. Participation in verification of compliance with other management standards may be considered as equivalent to participation in verification of compliance with the ISM Code.

3.4 *Competence for annual, intermediate and interim verification*

Personnel who are to perform annual, intermediate and interim verifications should satisfy basic requirements for personnel participating in verifications and should have participated in a minimum of two annual, renewal or initial verifications. They should have received special instructions needed to ensure that they possess the competence required to determine the effectiveness of the Company's safety management system.

4 **Qualification arrangements**

Organizations performing ISM Code certification should have implemented a documented system for qualification and continuous updating of the knowledge and competence of personnel who are to perform verification of compliance with the ISM Code. This system should comprise theoretical training courses covering all the competence requirements and the appropriate procedures connected to the certification process, as well as practical tutored training, and it should provide documented evidence of satisfactory completion of the training.

- .2 xác định tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn của Công ty hoặc hệ thống quản lý an toàn của tàu, để đảm bảo về tuân thủ các qui phạm và các qui định bằng việc lấy các biên bản kiểm tra phân cấp và kiểm tra theo luật định làm bằng chứng
- .3 đánh giá tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn trong việc đảm bảo sự phù hợp với các qui phạm và qui định khác mà nó không được bao trùm bởi các cuộc kiểm tra phân cấp và kiểm tra theo luật định và tạo điều kiện cho các cuộc kiểm tra xác nhận về sự tuân thủ với các qui định và qui phạm này;
- .4 đánh giá xem các tác nghiệp an toàn đã được khuyến nghị bởi Tổ chức, các Chính quyền Hành chính, các tổ chức phân cấp và các tổ chức công nghiệp hàng hải có được lu tâm tới hay không.

3.3.2 Các yêu cầu về năng lực có thể được đáp ứng bởi năng lực hợp lại của toàn đội đánh giá.

3.3.3 Các cá nhân chịu trách nhiệm thực hiện việc đánh giá lần đầu hoặc cấp mới về sự tuân thủ với các yêu cầu của Bộ luật ISM phải có ít nhất 5 năm kinh nghiệm trong các lĩnh vực có liên quan đến kỹ thuật hoặc hoạt động quản lý an toàn, và đã thực hành ít nhất 3 cuộc kiểm tra xác nhận lần đầu hoặc cấp mới. Việc tham gia đánh giá về sự tuân thủ với các tiêu chuẩn quản lý khác có thể được coi nh tương đương với việc đánh giá về sự tuân thủ với Bộ luật ISM.

3.4 *Năng lực để thực hiện đánh giá định kỳ, trung gian và sơ bộ*

Những người thực hiện việc đánh giá hàng năm, trung gian và sơ bộ phải thỏa mãn các yêu cầu cơ bản đối với người thực hiện việc đánh giá và phải đã tham gia tối thiểu là 2 cuộc đánh giá hàng năm, cấp mới hoặc lần đầu. Họ phải nhận được các chỉ dẫn đặc biệt cần thiết để đảm bảo rằng họ có đủ các năng lực cần thiết để xác định tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn của Công ty.

4 **Trình độ chuyên môn**

Các tổ chức thực hiện chứng nhận theo Bộ luật ISM phải thực hiện một hệ thống văn bản về trình độ chuyên môn và phải liên tục cập nhật kiến thức và năng lực của các cá nhân thực hiện việc đánh giá về sự tuân thủ với Bộ luật ISM. Hệ thống này bao gồm các khóa đào tạo kỹ thuật mà chúng bao trùm tất cả các yêu cầu về năng lực và các quy trình phù hợp liên quan tới quá trình chứng nhận cũng nh các khóa đào tạo thực hành riêng, và nó phải đưa ra các bằng chứng bằng văn bản về sự hoàn tất khóa đào tạo.

5 Certification Procedures and Instructions

Organizations performing ISM Code certification should have implemented a documented system to ensure that the certification process is performed in accordance with this standard. This system should, *inter alia*, include procedures and instructions for the following:

- .1 contract agreements with Companies;
- .2 planning, scheduling and performing verification;
- .3 reporting results from verification;
- .4 issuance of Documents of Compliance, Safety Management Certificates and Interim Documents of Compliance and Safety Management Certificates; and
- .5 corrective action and follow-up of verifications, including actions to be taken in cases of major non-conformity.

5 Trình độ chuyên môn

Các tổ chức thực hiện chứng nhận Bộ luật ISM phải thực hiện một hệ thống đã được lập thành văn bản để đảm bảo rằng quá trình chứng nhận được thực hiện theo tiêu chuẩn này. Hệ thống này phải bao gồm các quy trình và các hướng dẫn nh sau:

- .1 các hợp đồng với Công ty;
- .2 lập kế hoạch, lập chương trình và thực hiện đánh giá;
- .3 báo cáo kết quả đánh giá;
- .4 cấp phát Giấy chứng nhận Phù hợp, Giấy chứng nhận Quản lý an toàn và các Giấy chứng nhận Phù hợp tạm thời, Giấy chứng nhận Quản lý an toàn tạm thời; và
- .5 các hành động khắc phục và đánh giá tiếp theo bao gồm các hành động được thực hiện trong các trường hợp không phù hợp nghiêm trọng.