

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ CÁC TIÊU CHUẨN HUẤN LUYỆN CẤP BẰNG VÀ TRỰC CA CHO THUYỀN VIÊN – STCW 78/95

1 Sự ra đời của Công ước Quốc tế STCW78/95.

Công ước Quốc tế STCW 78 được soạn thảo và hoàn thành vào tháng 7/1978 và chính thức có hiệu lực từ năm 1984, sau khi có trên 25 nước với đội tàu buôn có tổng tấn trọng tải đăng ký lớn hơn 50% tổng tấn trọng tải đăng ký của đội tàu buôn trên toàn thế giới (tàu được tính từ loại có GT từ 100 trở lên).

2 Nội dung Công ước STCW 78/95

Công ước STCW 78 bao gồm:

A. 17 mục được nêu ở phần 1.

B. Phụ lục – Bao gồm 6 chương với 25 Quy tắc về huấn luyện, cấp chứng chỉ thuộc các bộ phận Boong, Máy, Radio, huấn luyện đặc biệt và xuồng cứu nạn. (Annex - Regulations).

C. 23 Nghị quyết được nêu ở phần 2 (Attachment 2 – Resolutions adopted by the Conference).

Các mục của Công ước:

Mục I: Những nghĩa vụ chung theo Công ước.

1. Các bên tham gia cam kết thực hiện có hiệu quả đối với các điều khoản của Công ước và của các phụ lục...

2. Các bên tham gia cam kết phổ biến tất cả các điều luật, các chỉ thị, các yêu cầu và các quy định và phải thực hiện tất cả các bước cần thiết nhằm làm cho Công ước có hiệu quả, có nghĩa là trên quan điểm về an toàn sinh mạng và tài sản trên biển, bảo vệ môi trường biển thì các thuyền viên trên tàu phải đủ khả năng chuyên môn và thích ứng nhiệm vụ của họ.

Mục II: Những định nghĩa.

Mục III: Phạm vi áp dụng.

Công ước này sẽ được áp dụng đối với thuyền viên làm việc trên tàu treo cờ của quốc gia thành viên, ngoại trừ thuyền viên làm việc trên các tàu:

- a. Các tàu quân sự, các tàu không thuộc dạng tàu buôn...
- b. Các tàu đánh cá.
- c. Các thuyền buồm du lịch không thực hiện thương mại.
- d. Các tàu vỏ gỗ thô sơ.

Mục IV: Trao đổi thông tin.

1. Các bên tham gia phải thông báo một cách sớm nhất có thể cho ông Tổng thư ký:

a. Các văn bản về luật, sắc lệnh, yêu cầu, qui định và những văn kiện phổ biến các vấn đề khác nhau thuộc phạm vi của Công ước.

b. Một cách chi tiết các nội dung và thời gian của các khoá học cùng với các thời kì thi quốc gia và những yêu cầu đối với mỗi loại chứng chỉ được cấp theo Công ước.

c. Số lượng loại chứng chỉ cần thiết được cấp theo Công ước.

Mục V: Những Hiệp ước và Việc làm sáng tỏ.

Mục này khẳng định tất cả các hiệp ước, các công ước và những thoả thuận có liên quan đến tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên của Công ước đang có hiệu lực thì vẫn tiếp tục được duy trì trong các vấn đề: Đối với những thuyền viên mà Công ước này không đề cập đến, Đối với những thuyền viên mà Công ước này đề cập đến nhưng không áp dụng khẩn cấp...

Mục VI: Các chứng chỉ.

1. Các chứng chỉ dành cho thuyền trưởng, các sĩ quan và thủ thủy sẽ được cấp cho những đối tượng đáp ứng các yêu cầu thoả mãn với đòi hỏi của Chính quyền hành chính về:

Thâm niên đi biển (Sea service).

Tuổi đời (Age).

Sức khỏe (Medical fitness).

Huấn luyện (Training)

Khả năng chuyên môn (Qualification).

Các kì thi (examination).

Tuân thủ theo những điều khoản của phụ lục trong Công ước.

2. Các chứng chỉ dành cho thuyền trưởng, các sĩ quan được cấp theo mục này sẽ phải được chứng thực (xác nhận) bằng cách Chính quyền hành chính cấp theo mẫu như được mô tả trong Qui định I/2 của Phụ lục. Nếu ngôn ngữ sử dụng không phải là tiếng Anh thì giấy xác nhận phải bao gồm cả bản dịch ra tiếng Anh.

Mục VII: Điều khoản chuyển tiếp:

1. Chứng chỉ năng lực chuyên môn hoặc chứng chỉ cấp theo khả năng làm việc theo chức danh mà Công ước yêu cầu và chứng chỉ đã được cấp theo luật của Quốc gia thành viên hoặc các qui định của Thông tin viễn thông, trước khi Công ước có hiệu lực đối với nước thành viên đó thì vẫn sẽ được công nhận có giá trị sau khi Công ước có hiệu lực.

2. Sau khi Công ước có hiệu lực đối với nước thành viên, Chính quyền hành chính của nước thành viên đó có thể tiếp tục cấp các chứng chỉ năng lực chuyên môn theo cách đã làm trước đó trong thời hạn không quá 5 năm. Các chứng chỉ này được công nhận có giá trị đáp ứng mục đích của Công ước. Trong thời kì chuyển tiếp này, những chứng chỉ như vậy sẽ chỉ cấp cho các thuyền viên trong

phạm vi của từng bộ phận của con tàu riêng tất cả các đối tượng muốn nhận các chứng chỉ phải được kiểm tra và được cấp chứng chỉ theo Công ước.

3. Bên tham gia, trong thời gian 2 năm khi Công ước có hiệu lực đối với quốc gia thành viên, có thể cấp các chứng chỉ hành nghề cho những thuyền viên không có chứng chỉ phù hợp theo Công ước cũng như chứng chỉ chuyên môn được cấp theo luật trước khi Công ước có hiệu lực đối với Quốc gia thành viên này, ngoài trừ những người đã:

a. Làm việc theo năng lực chuyên môn mà họ cần có chứng chỉ hành nghề cho thời gian không ít hơn 3 năm đi biển trong vòng 7 năm gần đây nhất trước khi Công ước có hiệu lực đối với Quốc gia thành viên này.

b. Có bằng chứng rằng họ đã thực hiện công việc đó một cách thoả mãn.

c. Thoả mãn Chính quyền hành chính về sức khoẻ bao gồm thị lực, thính lực, tuổi đời ở thời điểm nộp đơn.

Mục VIII: Trường hợp miễn trừ.

Mục này được đưa ra nhằm giải quyết những phát sinh đặc biệt trong quá trình khai thác con tàu như:

1. Có thể áp dụng trường hợp miễn trừ cho thuyền viên cụ thể giữ chức danh và làm việc trên con tàu cụ thể trong một thời gian không vượt quá 6 tháng, nếu Chính quyền hành chính cho rằng không gây nguy hiểm đến con người hoặc môi trường, ngoại trừ đối với sĩ quan vô tuyến và người vận hành thiết bị thông tin liên lạc.

2. Bất kì trường hợp miễn trừ nào được áp dụng, chỉ được áp dụng cho người có đủ khả năng nhận chứng chỉ ở chức danh ngày kế cận.....

Mục IX: Tương đương.

Công ước không ngăn cấm Chính quyền hành chính tiếp tục duy trì hoặc công nhận những thoả thuận về đào tạo và huấn luyện khác. Thoả thuận chi tiết phải được báo cáo sớm nhất lên ông Tổng thư kí, người sẽ có trách nhiệm thông báo vấn đề này đến toàn bộ các nước thành viên.

Mục X: Kiểm tra.

Mục này cho phép chính quyền hành chính của nước thành viên được kiểm tra các chứng chỉ khả năng chuyên môn, và được nêu: "Các con tàu, ngoại trừ các con tàu nêu ở Mục III khi đang hoạt động ở tại cảng của Quốc gia thành viên sẽ phải chịu sự kiểm tra bởi các sĩ quan được Quốc gia thành viên đó uỷ quyền, nhằm thẩm định lại rằng tất cả các thuyền viên làm việc trên tàu, những người mà bắt buộc phải được cấp chứng chỉ theo Công ước, đều đã được cấp chứng chỉ một cách thích hợp hoặc được áp dụng miễn trừ một cách thích hợp. Các chứng chỉ này sẽ được công nhận trừ khi chứng chỉ được cấp giả, hoặc người đang giữ chứng chỉ không đúng chủ.

Mục XI: Khuyến khích Hợp tác kỹ thuật.

Mục XII: Bổ sung, Sửa đổi.

Mục XIII: Kí, Thẩm tra, Công nhận, Phê chuẩn và Gia nhập.

Mục XIV: Hiệu lực công ước.

Công ước sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày, mà không ít hơn 25 Quốc gia, tổng trọng tải không ít hơn 50% trọng tải của đội tàu Thế giới (tàu có trọng tải 100 tấn đăng kí trở lên) phê chuẩn...

Mục XV: Bãi ước.

Nước thành viên có thể bãi bỏ Công ước bất kỳ thời gian nào sau 5 năm kể từ ngày Công ước có hiệu lực đối với nước thành viên đó.

Mục XVI: Ký gửi lại.

Mục XVII: Ngôn ngữ dùng trong công ước.

3 Các chương của Phụ lục.

- Chương I: Những điều khoản chung.

Chương này bao gồm 4 Điều qui định:

Qui định I/1 - *Các định nghĩa và những giải thích.*

Qui định I/2 - *Các chứng chỉ và Giấy xác nhận.*

1. Các chứng chỉ phải được viết bằng ngôn ngữ chính thức hoặc bằng ngôn ngữ của các nước cấp chứng chỉ. Nếu ngôn ngữ đó không phải là tiếng Anh thì phải dịch sang tiếng Anh.

2. Giấy xác nhận dùng để chứng thực việc cấp chứng chỉ và chỉ được cấp khi tất cả các yêu cầu của Công ước được thoả mãn.

3. Tùy theo nhận thức của nước thành viên, Giấy xác nhận có thể phát hành cùng với Chứng chỉ trên cùng một "giấy", hoặc có thể phát hành riêng biệt. Giấy xác nhận phải có số riêng, trừ trường hợp được phát hành cùng với Chứng chỉ như nêu trên.

4. Chứng chỉ và Giấy xác nhận chỉ có giá trị trong thời hạn 5 năm kể từ ngày cấp và sau đó phải gia hạn.

Qui định I/3 - *Các nguyên tắc điều chỉnh đối với Hành trình ven bờ.*

1. Bất kì nước thành viên nào định rõ về hành trình gần bờ theo mục đích của Công ước, sẽ không được áp đặt đòi hỏi về huấn luyện, kinh nghiệm hoặc cấp chứng chỉ đối với các thuyền viên làm việc trên tàu treo cờ của các nước thành viên khác, hoặc đòi hỏi nghiêm ngặt hơn so với thuyền viên làm việc trên tàu treo cờ của chính nước đó, khi họ thường xuyên đi trên hành trình gần bờ này. Trong bất luận trường hợp nào, các nước thành viên này không được áp đặt những đòi hỏi đối với thuyền viên làm việc trên các tàu treo cờ của nước thành viên khác cao

hơn những yêu cầu của Công ước dành cho các tàu không thường xuyên đi trên hành trình gần bờ này.

Qui định I/4 - Các qui trình kiểm tra.

1. Việc kiểm tra được thực hiện bởi các Sĩ quan kiểm tra được uỷ quyền theo Mục X sẽ chỉ giới hạn như sau:

a. Việc kiểm tra được xác minh theo mục X(1) là kiểm tra tất cả các thuyền viên có sở hữu các chứng chỉ, hoặc được miễn trừ một cách thích hợp không?

b. Việc kiểm tra khả năng của thuyền viên trên tàu nhằm duy trì tiêu chuẩn trực ca như đòi hỏi của Công ước nếu có bằng chứng cho thấy tiêu chuẩn này không được đáp ứng ví dụ: Tàu có liên quan đến va chạm. mắc cạn....

Đã xả một số chất thải cấm ra khỏi tàu khi hành trình, trong khi neo hoặc đậu tại cảng trái với Công ước.

Con tàu thực hiện điều động không bình thường hoặc không an toàn hoặc không tuân theo chỉ dẫn phân luồng và các tín hiệu khác.

2. Các sĩ quan kiểm tra sẽ thông báo bằng văn bản cho thuyền trưởng của tàu và cho đại diện của nước có cờ theo Mục X nếu kết quả kiểm tra được tiến hành theo điểm 1 ở trên cho thấy một trong các sai sót sau đây:

Thuyền viên không có chứng chỉ còn giá trị thích hợp hoặc chứng chỉ đặc cách thích hợp như yêu cầu.

Việc sắp xếp trực ca không đúng theo yêu cầu được qui định đối với con tàu bởi nước có cờ.

Người có chuyên môn vắng mặt trong ca trực dẫn đến không vận hành được thiết bị đặc biệt quan trọng đối với an toàn khi hàng hải hoặc ngăn ngừa ô nhiễm.

Thuyền trưởng không có khả năng điều động những thuyền viên đang nghỉ thực hiện ca trực đầu tiên khi bắt đầu chuyến công tác và các lần đổi ca tiếp theo.

3. Không có khả năng xử lí được những sai sót liên quan đến điểm 2a - nếu phạm vi này có liên quan đến chứng chỉ thuyền trưởng, máy trưởng và các sĩ quan trực ca boong, máy và trường hợp nào đó có liên quan đến sĩ quan đài trưởng - và liên quan đến điểm 2b chính là những lí do theo Mục X, trên cơ sở bên tham gia có thể giữ tàu.

Qui định I/5 - Các điều khoản của quốc gia.

1. Mỗi nước thành viên phải thiết lập chương trình và qui trình nhằm mục đích điều tra bất kì sự thiếu năng lực nào được báo cáo, hành động hoặc sự bỏ qua mà có nguy cơ gây thiệt hại cho tính mạng, nguồn lợi hoặc môi trường biển bởi người đang sở hữu chứng chỉ.

2. Mỗi nước thành viên phải soạn thảo các hình thức phạt, hoặc các hình thức kỉ luật đối với những trường hợp vi phạm pháp luật của quốc gia.

Qui định I/6 - Huấn luyện và đánh giá.

Qui định I/7 - Báo cáo thông tin.

Qui định I/8 - Tiêu chuẩn chất lượng.

1. Mỗi quốc gia phải đảm bảo rằng:

Thiết lập hệ thống quản lý chất lượng nhằm kiểm tra chất lượng huấn luyện, đánh giá năng lực chuyên môn, cấp chứng chỉ, cấp giấy xác nhận và kể cả năng lực chuyên môn của giáo viên hướng dẫn và giáo viên đánh giá.

Qui định I/9 - Tiêu chuẩn sức khoẻ - Cấp giấy chứng nhận sức khoẻ.

1. Mỗi nước thành viên phải thiết lập tiêu chuẩn sức khoẻ, đặc biệt phải chú ý đến mắt và tai.

2. Giấy chứng nhận sức khoẻ được cấp bởi các bác sĩ có đủ năng lực chuyên môn và phải được nước thành viên (chính quyền hành chính) thừa nhận.

Qui định I/10 - Công nhận chứng chỉ.

1. Mỗi thành viên có thể công nhận chứng chỉ chuyên môn được cấp bởi nước thành viên khác đối với thuyền trưởng, các sĩ quan hàng hải và sĩ quan vô tuyến. Để làm được điều đó, Chính quyền hành chính của nước thành viên phải xây dựng được qui trình, biện pháp kiểm tra trước khi công nhận chứng chỉ.

2. Không được công nhận những chứng chỉ do các nước không phải là thành viên của Công ước cấp.

3. Trường hợp đặc biệt, nước thành viên có thể cho phép các thuyền viên, ngoại trừ sĩ quan vô tuyến, được làm việc theo cờ treo của các nước thành viên đó nhưng các chứng chỉ của thuyền viên này vẫn chưa được cấp giấy xác nhận công nhận bởi nước thành viên trên, tuy nhiên thời gian không vượt quá 3 tháng.

Qui định I/11 – Công nhận lại hiệu lực (Giá trị) của các chứng chỉ.

1. Mỗi thuyền trưởng, sĩ quan hàng hải, sĩ quan vô tuyến đang sở hữu chứng chỉ được cấp hoặc xác nhận theo bất kỳ chương nào, ngoại trừ chương VI, đang làm việc trên biển hoặc quay trở lại làm việc trên biển sau một thời gian làm việc trên bờ, sau 5 năm phải thực hiện kiểm tra lại:

Sức khoẻ theo tiêu chuẩn sức khoẻ được nêu tại Qui định I/9.

Năng lực chuyên môn theo phần A-I/11 của bộ luật STCW.

2. Mỗi nước thành viên phải so sánh những tiêu chuẩn năng lực mà theo đó cấp chứng chỉ được ban hành trước 01/02/2002 với những tiêu chuẩn để cấp cùng loại chứng chỉ được nêu tại phần A của Bộ luật STCW, và phải khẳng định sự cần thiết đòi hỏi những người sở hữu các chứng chỉ đó phải theo các lớp cập nhật, nâng cao hoặc đánh giá lại.

Qui định I/12 – Ứng dụng mô phỏng.

Qui định I/13 – Hướng dẫn thử nghiệm.

1. Từ “thử” ở đây hiểu là một cuộc thử nghiệm, hoặc một loạt cuộc thử nghiệm tiến hành trong một thời hạn nhất định, có liên quan đến việc sử dụng các hệ thống tự động, hệ thống điều khiển liên hoàn; trên cơ sở đó đánh giá được phương pháp lựa chọn để tạo nên những nhiệm vụ đặc trưng trong việc đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường.

Qui định I/14 – *Trách nhiệm của các Công ty.*

1. Mỗi thành viên phải buộc các công ty có trách nhiệm phân công, bổ nhiệm làm việc trên tàu của công ty mình, theo các điều khoản của Công ước; và đòi hỏi các công ty phải đảm bảo:

Mỗi thuyền viên được phân công làm việc trên tàu phải có chứng chỉ chuyên môn thích hợp.

Tàu phải được quản lý theo yêu cầu về an toàn của Công ước.

Các giấy tờ và số liệu liên quan đến thuyền viên làm việc trên tàu phải được lưu trữ và sẵn sàng cho việc sử dụng khi cần thiết không giới hạn đối với các giấy tờ và số liệu liên quan đến kinh nghiệm, huấn luyện, sức khoẻ và năng lực.

Quân số của tàu có khả năng phối hợp các hành động trong trường hợp khẩn cấp và phải có khả năng tạo được chức trách đối với vấn đề an toàn và bảo vệ môi trường.

Qui định I/15 – *Điều khoản chuyển tiếp.*

1. Trước ngày 01/02/2002, nước thành viên có thể tiếp tục cấp, công nhận và xác nhận các chứng chỉ theo các điều khoản của Công ước, đã được áp dụng ngay lập tức trước ngày 01/02/1997 đối với các thuyền viên bắt đầu sự nghiệp đi biển được phê chuẩn, chương trình đào tạo và huấn luyện được phê chuẩn hoặc khoá huấn luyện được phê chuẩn trước ngày 01/08/1998.

2. Trước ngày 01/02/2002, nước thành viên có thể tiếp tục đổi mới, công nhận lại giá trị các chứng chỉ và giấy xác nhận theo các điều khoản của Công ước, đã được áp dụng ngay trước ngày 01/02/1997.

3. Trên cơ sở Qui định I/11, khi nước thành viên cấp lại hoặc gia hạn giá trị của chứng chỉ được cấp chính thức theo các điều khoản của Công ước áp dụng ngay trước ngày 01/02/1997, thì phải thay đổi giới hạn tấn trọng tải đã được ghi ở chứng chỉ gốc, cụ thể:

200 GT được thay bằng 500GT.

1600 GT được thay bằng 3000 GT.

Chương II – Thuyền trưởng và Bộ phận Boong.

Chương này bao gồm 8 Điều qui định.

Qui định II/1: *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho sĩ quan trực ca trên tàu từ 500 GT trở lên.*

1. Mỗi sĩ quan trực ca boong làm việc trên tàu từ 500 GT trở lên phải có chứng chỉ thích hợp.

2. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ phải:

Có tuổi đời không dưới 18.

Có thời gian phục vụ trên biển được chứng nhận không ít hơn 1 năm như là một phần chương trình huấn luyện được phê chuẩn, bao gồm cả thời gian huấn luyện trên tàu đáp ứng yêu cầu nêu ở phần A – II/1 của Bộ luật STCW; và phải được ghi ở “sổ ghi nhận huấn luyện” đã được phê chuẩn; nếu khác đi phải có thời gian đi biển được chứng nhận không ít hơn 3 năm.

Đã thực hiện chức trách trực ca boong trong giai đoạn phục vụ trên biển theo yêu cầu dưới sự giám sát của thuyền trưởng hoặc sĩ quan có trình độ trong thời gian không ít hơn 6 tháng.

Đáp ứng các yêu cầu của các qui tắc tại chương IV một cách thích hợp, nhằm thực hiện được nhiệm vụ thông tin liên lạc theo các qui định về thông tin viễn thông.

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-II/1 của Bộ luật STCW.

Qui định II/2. *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho thuyền trưởng và đại phó trên các tàu từ 500 GT trở lên.*

a. Thuyền trưởng và đại phó trên tàu từ 3000 GT trở lên.

1. Mỗi thuyền trưởng và đại phó làm việc trên tàu từ 3000 GT trở nên phải có chứng chỉ thích hợp.

2. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ phải:

Đáp ứng những yêu cầu về cấp chứng chỉ đối với sĩ quan trực ca boong trên tàu từ 500GT trở lên và có thời gian phục vụ trên biển được xác nhận là đủ đối với chức danh này:

Không ít hơn 12 tháng đối với trường hợp cấp GCNKNCM cho chức danh đại phó.

Không ít hơn 36 tháng đối với trường hợp cấp GCNKNCM cho chức danh thuyền trưởng; tuy nhiên thời gian này có thể giảm xuống không ít hơn 24 tháng, nếu đã có không ít hơn 12 tháng đảm nhận chức danh đại phó.

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-II/2 của Bộ luật STCW đối với thuyền trưởng và đại phó làm việc trên tàu từ 3000GT trở lên.

b. Thuyền trưởng và đại phó trên tàu từ 500 đến 3000 GT phải có chứng chỉ thích hợp.

4. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ:

Khả năng chuyên môn đại phó, phải đáp ứng những yêu cầu đối với sĩ quan trực ca boong trên tàu từ 500GT trở lên.

Khả năng chuyên môn thuyền trưởng, phải đáp ứng những yêu cầu đối với sĩ quan trực ca boong trên tàu từ 500GT trở lên và đã có thời gian phục vụ trên biển được xác nhận không ít hơn 36 tháng ở chức danh này; tuy nhiên thời gian này có thể giảm xuống không ít hơn 24 tháng, nếu đã có không ít hơn 12 tháng đảm nhận chức danh đại phó.

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-II/2 của Bộ luật STCW đối với thuyền trưởng và đại phó làm việc trên tàu từ 500 đến 3000GT.

Qui định II/3. *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho sĩ quan trực ca boong và thuyền trưởng trên tàu nhỏ hơn 500 GT.*

a. Tàu không thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ.

1. Mỗi sĩ quan trực ca boong trên tàu đi biển nhỏ hơn 500GT, không thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ, phải có chứng chỉ thích hợp đối với tàu từ 500GT trở lên.

2. Mỗi thuyền trưởng làm việc trên tàu đi biển nhỏ hơn 500GT, không thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ, phải có chứng chỉ thích hợp đối với thuyền trưởng làm việc trên tàu từ 500 đến 3000GT.

b. Tàu thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ.

Sĩ quan trực ca boong.

3. Mỗi sĩ quan trực ca boong trên tàu đi biển nhỏ hơn 500GT, thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ, phải có chứng chỉ thích hợp.

4. Mỗi đối tượng muốn cấp chứng chỉ sĩ quan trực ca boong trên tàu đi biển nhỏ hơn 500GT, thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ, phải:

Có tuổi đời không ít hơn 18.

Đã hoàn thành:

Khoá huấn luyện đặc biệt, bao gồm cả thời gian đi biển thích hợp như yêu cầu của chính quyền hành chính, hoặc

Có thời gian đi biển được xác nhận tại bộ phận boong không ít hơn 3 năm.

Đáp ứng các yêu cầu của các qui tắc tại chương IV một cách thích hợp, nhằm thực hiện được nhiệm vụ thông tin liên lạc theo các qui định về thông tin viễn thông.

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-II/3 của Bộ luật STCW đối

với sĩ quan trực ca boong làm việc trên tàu nhỏ hơn 500GT, thường xuyên làm việc ở hành trình ven bờ.

Thuyền trưởng.

5. Mỗi thuyền trưởng trên tàu đi biển nhỏ hơn 500GT, thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ, phải có chứng chỉ thích hợp.

6. Mỗi đối tượng muốn cấp chứng chỉ thuyền trưởng trên tàu đi biển nhỏ hơn 500GT, thường xuyên làm việc ở hành trình gần bờ, phải:

Có tuổi đời không ít hơn 20.

Có thời gian đi biển được xác nhận không ít hơn 12 tháng đảm nhận chức danh sĩ quan trực ca boong; và

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-II/3 của Bộ luật STCW đối với thuyền trưởng làm việc trên tàu nhỏ hơn 500GT, thường xuyên làm việc ở hành trình ven bờ.

c. Trường hợp miễn trừ.

7. Nếu thấy rằng kích cỡ của tàu và điều kiện của hành trình mà khi áp dụng toàn bộ các yêu cầu của qui định này và phần A-II/3 của Bộ luật STCW không thích hợp và không thực tế, thì chính quyền hành chính có thể miễn trừ một số yêu cầu cho thuyền trưởng và sĩ quan trực ca boong, nhưng vẫn phải đảm bảo sự an toàn khi con tàu làm việc trên vùng nước này.

Qui định II/4. *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ cho thủy thủ tham gia trực ca boong.*

1. Mỗi thủy thủ tham gia trực ca boong trên tàu đi biển 500GT trở lên, ngoại trừ các thủy thủ đang trong thời gian huấn luyện và các thủy thủ mà chức trách của họ trong ca không mang tính tay nghề cao, phải được cấp chứng chỉ để thực hiện được những chức trách này.

2. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ phải:

Có tuổi đời không ít hơn 16.

Đã hoàn thành:

Thời gian đi biển được xác nhận, bao gồm không ít hơn 6 tháng huấn luyện về kinh nghiệm, hoặc

Khoá huấn luyện hoặc trước khi đi biển, hoặc trên tàu bao gồm cả thời gian phục vụ trên biển được xác nhận không ít hơn 2 tháng, và đáp ứng các tiêu chuẩn khả năng chuyên môn được nêu ở phần A-II/4 của bộ luật STCW.

Chương III. Bộ phận máy

Qui định III/1. *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho sĩ quan trực ca máy đối với buồng máy có người trực ca,*

hoặc cho sĩ quan máy được giao nhiệm vụ trực ca định kì với buồng máy không có người trực ca.

1. Mỗi sĩ quan trực ca máy đối với buồng máy có người trực ca, hoặc sĩ quan máy được giao nhiệm vụ trực ca định kì với buồng máy không có người trực ca trên tàu biển có tổng công suất máy cính từ 750 KW trở nên phải có chứng chỉ thích hợp.

2. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ phải:

Có tuổi đời không dưới 18.

Có thời gian phục vụ trên biển được chứng nhận không ít hơn 6 tháng tại bộ phận máy theo phần A-III/1 của bộ luật STCW; và đã hoàn thành chương trình đào tạo huấn luyện đã được ghi nhận tại “Sổ ghi nhận huấn luyện” và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-III/1 của Bộ luật STCW.

Qui định III/2. *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho máy trưởng và máy hai trên các tàu được trang bị hệ thống động lực chính có tổng số công suất từ 3000KW trở lên.*

1. Mỗi máy trưởng và máy hai trên các tàu được trang bị hệ thống động lực chính có tổng công suất 3000KW trở lên phải có chứng chỉ thích hợp.

2. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ phải:

Đáp ứng những yêu cầu về cấp chứng chỉ đối với sĩ quan trực ca máy và

Không ít hơn 12 tháng được chứng nhận phục vụ trên biển với các chức danh trợ giúp sĩ quan máy, hoặc sĩ quan máy đối với trường hợp cấp GCNKNCM cho chức danh máy hai.

Không ít hơn 36 tháng được chứng nhận phục vụ trên biển, trong đó không ít hơn 12 tháng đã làm việc ở chức danh sĩ quan máy với mức trách nhiệm của sĩ quan máy hai với trường hợp cấp GCNKNCM cho chức danh máy trưởng; và

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-III/2 của bộ luật STCW.

Qui định III/3. *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho máy trưởng và máy hai trên các tàu được trang bị hệ động lực chính có tổng công suất từ 750KW đến 3000KW.*

1. Mỗi máy trưởng và máy hai trên các tàu được trang bị hệ động lực chính có tổng công suất từ 750 đến 3000KW phải có chứng chỉ thích hợp.

2. Mỗi đối tượng muốn cấp chứng chỉ phải:

Đáp ứng những yêu cầu về cấp chứng chỉ đối với sĩ quan trực ca máy và

Không ít hơn 12 tháng được chứng nhận phục vụ trên biển với các chức danh trợ giúp sĩ quan máy, hoặc sĩ quan máy đối với trường hợp cấp GCNKNCM cho chức danh máy hai.

Không ít hơn 24 tháng được chứng nhận phục vụ trên biển, trong đó không ít hơn 12 tháng đã làm việc ở chức danh sĩ quan máy với chức danh sĩ quan máy hai trong trường hợp cấp cho GCNKNCM cho chức danh máy trưởng; và

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-III/3 của Bộ luật STCW.

Mỗi sĩ quan máy đủ tiêu chuẩn để đảm nhận chức danh máy hai trên tàu được trang bị hệ động lực chính có tổng công suất từ 3000KW trở lên, có thể đảm nhận chức danh máy trưởng trên các tàu được trang bị hệ động lực chính có tổng công suất nhỏ hơn 3000KW, với điều kiện là phải đảm nhận chức danh đó không ít hơn 12 tháng và chứng chỉ đã được cấp giấy xác nhận.

Qui định III/4 *Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (GCN khả năng chuyên môn) cho thợ máy tham gia trực ca đối với buồng máy có người trực ca, hoặc được giao nhiệm vụ trực ca định kỳ với buồng máy không có người trực ca.*

1. Mỗi thợ máy tham gia trực ca đối với buồng máy có người trực ca, hoặc được giao nhiệm vụ trực ca định kỳ với buồng máy không có người trực trên các tàu được trang bị hệ động lực chính có tổng công suất từ 750 KW trở lên, ngoại trừ các thợ máy đang trong thời gian huấn luyện và các thợ máy mà chức danh của họ không mang tính tay nghề cao, phải được cấp chứng chỉ chính thức để thực hiện được những chức trách này.

2. Mỗi đối tượng muốn được cấp chứng chỉ phải:

Có tuổi đời không ít hơn 16.

Đã hoàn thành:

Thời gian đi biển được xác nhận, bao gồm không ít hơn 6 tháng huấn luyện và kinh nghiệm, hoặc.

Khoá huấn luyện hoặc trước khi đi biển, hoặc trên tàu, bao gồm cả thời gian phục vụ trên biển được xác nhận không ít hơn 2 tháng, và

Đáp ứng các tiêu chuẩn khả năng chuyên môn được nêu ở phần A-II/4 của Bộ luật STCW.

Chương IV. Thông tin liên lạc vô tuyến và điện báo viên.

Qui định IV/1 *Ứng dụng*

1. Ngoại trừ những gì đã nêu ở mục 3, các điều khoản của Chương này được áp dụng cho điện báo viên trên tàu khai thác hệ thống toàn cầu về cứu nạn hàng hải và an toàn (GMDSS) như được nêu tại SOLAS 74.

2. Trước ngày 01/02/1999, điện báo viên trên các tàu tuân thủ theo các điều khoản của GMDSS trong chương IV của SOLAS có hiệu lực ngay trước 01/02/1992, sẽ phải tuân thủ các điều khoản của Công ước STCW78, có hiệu lực trước 01/12/1992.

3. Điện báo viên trên các tàu không đòi hỏi tuân thủ theo các điều khoản của GMDSS trong chương IV của SOLAS, cũng không đòi hỏi phải đáp ứng các điều khoản của Chương này. Tuy nhiên, điện báo viên trên các tàu này đòi hỏi phải đáp ứng các qui tắc thông tin viễn thông. Chính quyền hành chính phải đảm bảo rằng các chứng chỉ thích hợp như được nêu tại các qui tắc thông tin viễn thông phải được cấp, hoặc công nhận đối với các điện báo viên này.

Qui định IV/2. Các yêu cầu tối thiểu để cấp chứng chỉ cho điện báo viên GMDSS.

1. Mỗi cá nhân chịu trách nhiệm, hoặc thực hiện công việc thông tin liên lạc viễn thông trên các tàu có liên quan đến GMDSS, sẽ phải có chứng chỉ liên quan đến GMDSS được cấp, hoặc công nhận bởi chính quyền hành chính theo các điều khoản của các qui tắc thông tin viễn thông.

2. Ngoài ra, mỗi đối tượng muốn cấp chứng chỉ theo các qui tắc này để làm việc trên tàu theo yêu cầu của SOLAS74, phải:

Có tuổi đời không ít hơn 18, và

Đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện và đáp ứng các tiêu chuẩn về khả năng chuyên môn tại phần A-IV/2 của Bộ luật STCW.

Chương V. Các yêu cầu về huấn luyện đặc biệt với người làm việc trên một số loại tàu.

Qui định V/1. Những yêu cầu tối thiểu với huấn luyện và cấp chứng chỉ cho thuyền trưởng, các sĩ quan và thuyền viên tàu dầu.

Qui định V/2. Những yêu cầu tối thiểu với huấn luyện và cấp chứng chỉ cho thuyền trưởng, các sĩ quan, thuyền viên và những người khác trên tàu khách ro-ro.

Chương VI. Trường hợp khẩn cấp, nghiệp vụ an toàn, chăm sóc y tế

Qui định VI/1 Các yêu cầu tối thiểu bắt buộc đối với việc làm quen, huấn luyện an toàn cơ bản và những hướng dẫn cho toàn bộ thuyền viên.

Qui định VI/2. Các yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ về khả năng thành thạo trên xuống cứu sinh, xuống cứu nạn và xuống cứu nạn cao tốc.

Qui định VI/3. Các yêu cầu tối thiểu bắt buộc đối với việc huấn luyện cứu hoả nâng cao.

Qui định VI/4. Các yêu cầu tối thiểu bắt buộc liên quan đến sơ cứu y tế và chăm sóc y tế.

Chương VII. Cấp chứng chỉ lựa chọn.

Qui định VII/1. Cấp chứng chỉ lựa chọn.

1. Cho dù có yêu cầu về cấp chứng chỉ nêu tại chương II và III của phụ lục này, các nước thành viên có thể lựa chọn cấp hoặc uỷ quyền cấp các chứng chỉ đã nêu trong các qui định của các chương trên với điều kiện:

Các chức năng đi cùng và mức trách nhiệm được nêu trong chứng chỉ và giấy chứng nhận sẽ được lựa chọn và đúng như những gì thấy ở các phần A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 và A-IV/2 của bộ luật STCW.

Qui định VII/2. *Cấp chứng chỉ cho thuyền viên.*

Qui định VII/3. *Nguyên tắc chi phối việc cấp chứng chỉ lựa chọn.*

1. Bất kỳ nước thành viên nào mà lựa chọn để cấp giấy hoặc uỷ quyền cấp các chứng chỉ lựa chọn sẽ phải đảm bảo rằng các nguyên tắc sau đây đã được xem xét:

Không có bất kỳ hệ thống cấp chứng chỉ lựa chọn nào được thực hiện nếu không đảm bảo được mức độ an toàn trên biển và ngăn ngừa ô nhiễm, ít nhất tương đương với những gì nêu ở các chương khác, và

Bất kỳ sự sắp xếp nào nhằm cấp chứng chỉ lựa chọn theo chương này phải đảm bảo sự trao đổi lẫn nhau giữa các chứng chỉ này với các chứng chỉ được cấp theo các chương khác.

2. Nguyên tắc trao đổi lẫn nhau trong mục 1 phải đảm bảo rằng:

Các chứng chỉ được cấp theo nguyên tắc của chương II và hoặc chương III và các chứng chỉ được cấp theo chương VIII phải có khả năng phục vụ trên tàu mà có hoặc cách tổ chức cổ điển hoặc có cách tổ chức khác.

Các thuyền viên mà không được huấn luyện để làm việc trên các tàu có cách tổ chức riêng biệt, vì vậy mà có thể sẽ làm suy yếu khả năng của họ, thì phải học kỹ ở bất kỳ nơi nào có thể.

Chương VIII. Trực ca

Qui định VIII/1 *Thích hợp cho nhiệm vụ*

Mỗi chính quyền hành chính, với mục đích ngăn ngừa sự mệt mỏi phải:

1. Phải thiết lập được và đưa vào thời gian nghỉ ngơi cho người trực ca thích hợp, và

2. Đòi hỏi hệ thống trực ca được sắp xếp sao cho hiệu suất của mỗi người trực ca không bị làm suy yếu bởi sự mệt mỏi và rằng các nhiệm vụ này phải được tổ chức sao cho ca đầu tiên bắt đầu từ lúc khởi đầu hành trình và sau đó có các ca trực được nghỉ ngơi một cách hợp lý.

Qui định VIII/2 *Bố trí trực ca và các nguyên tắc cảnh giới.*

1. Các chính quyền hành chính sẽ phải hướng dẫn sự lưu ý của các công ty, thuyền trưởng, máy trưởng và tất cả những người trực ca đến các yêu cầu các nguyên tắc và các hướng dẫn được nêu trong Bộ luật STCW, mà cần phải xem xét để đảm bảo rằng ca trực liên tục an toàn hoặc trực ca một cách thích hợp đối với hoàn cảnh cụ thể luôn được duy trì trên tất cả các tàu ở mọi thời điểm.

2. Các chính quyền hành chính phải đòi hỏi thuyền trưởng của mỗi tàu phải đảm bảo sự phân công trực ca là thích hợp nhằm duy trì ca trực an toàn có tính đến các hoàn cảnh phổ biến và các điều kiện dưới sự chỉ đạo chung của thuyền trưởng:

Các sĩ quan đảm nhận chịu trách nhiệm trực ca boong sẽ có trách nhiệm hàng hải con tàu một cách an toàn trong thời gian trực ca khi họ có mặt ở trên buồng lái hoặc bên trong các vị trí có liên quan trực tiếp như phòng hải đồ, hoặc phòng điều khiển buồng lái trong suốt thời gian trực.

Sĩ quan vô tuyến chịu trách nhiệm duy trì ca trực liên tục ở tần số thích hợp trong suốt thời gian làm nhiệm vụ.

Các sĩ quan trực ca máy, như đã được làm rõ ở Bộ luật STCW và dưới sự chỉ dẫn của máy trưởng, sẽ phải có mặt ngay, hoặc yêu cầu phải có mặt tại buồng máy khi cần thiết.

Nghị quyết 3 - Các điều khoản chuyên tiếp.

Nghị quyết 4 - Huấn luyện cho người khai thác vô tuyến đối với hệ thống toàn cầu cứu nạn hàng hải và an toàn (GMDSS)

Nghị quyết 5 - Huấn luyện về quản lý khủng hoảng và tính cách con người cho cá nhân làm việc trên các tàu khách ro – ro.

Nghị quyết 6 - Huấn luyện người làm việc trên các tàu khách.

Nghị quyết 7 - Ghi chép các vấn đề liên quan đến cấp chứng chỉ lựa chọn.

Nghị quyết 8 - Thúc đẩy nâng cao kiến thức kỹ thuật, tay nghề và nghiệp vụ của thuyền viên.

Nghị quyết 9 - Phát triển các tiêu chuẩn quốc tế về sự thích hợp y tế cho thuyền viên.

Nghị quyết 10 - Huấn luyện hoa tiêu hàng hải, người phục vụ ở các luồng lạch và người làm việc trên các phương tiện nổi di động trên biển.

Nghị quyết 11 - Khuyến khích hợp tác kỹ thuật

Nghị quyết 12 - Đóng góp của Trường Đại học Hàng Hải Quốc tế trong việc đạt được sự nâng cao các tiêu chuẩn huấn luyện hàng hải.

Nghị quyết 13 - Đổi mới các chương trình mẫu đã được Tổ chức hàng hải Quốc tế cho xuất bản.

Nghị quyết 14 - Khuyến khích sự tham gia của phụ nữ trong nền công nghiệp hàng hải.

+ Bộ luật về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp bằng và trực ca cho thuyền viên - STCW Code 95

Tại sao phải ra đời Bộ luật STCW95?

Tuy Công ước STCW 78 có hiệu lực từ 28 tháng 4 năm 1984, song trong quá trình thực hiện còn nhiều bất cập như:

Thiếu độ chính xác trong các tiêu chuẩn bắt buộc.

Do không có sự giải thích rõ ràng nên mỗi thành viên hiểu và triển khai Công ước một cách khác nhau.

Công ước chỉ đề cập đến thời gian đi biển tối thiểu mà không làm rõ được kỹ năng và khả năng chuyên môn cần phải có.

Hơn nữa, Công ước được soạn thảo và phát triển từ những năm 70, nên không đáp ứng được những thay đổi của đội tàu buôn Thế giới về kích cỡ tàu, công nghệ tiên tiến được áp dụng, thay đổi về bố trí thuyền viên. v.v

Mục đích chủ yếu cần phải đạt được thông qua đổi mới Công ước:

Nhằm chuyển đổi toàn bộ yêu cầu bắt buộc dạng Bộ luật.

Làm rõ hơn kỹ năng và năng lực cần đòi hỏi và áp dụng phương pháp huấn luyện hiện đại.

Đòi hỏi Chính quyền hành chính duy trì việc kiểm tra trực tiếp và chứng nhận khả năng chuyên môn của các thuyền trưởng, các sĩ quan và các sĩ quan vô tuyến điện, những người được giao nhiệm vụ phục vụ trên các con tàu.

Làm cho các nước thành viên tham gia Công ước có trách nhiệm giải thích cho nhau thông qua IMO về việc thực hiện một cách chính xác Công ước và chất lượng thực hiện huấn luyện và cấp chứng chỉ của họ.

Các bổ sung sửa đổi có hiệu lực đối với tất cả các nước tham gia Công ước với thời gian chậm trễ ít nhất.

Nghị quyết 2: Nêu lên rằng các nước thành viên đã thông qua Bộ luật về các tiêu chuẩn huấn luyện, cấp bằng và trực ca cho thuyền viên 95 - được gọi tắt là Bộ luật STCW 95. Bộ luật này bao gồm 2 phần:

Phần A. Là những điều khoản bắt buộc về các tiêu chuẩn đào tạo, cấp bằng và trực ca đối với thuyền viên mà tất cả các nước thành viên của Công ước.

Phần B. Là những khuyến nghị mang tính hướng dẫn nhằm giúp các nước thành viên thực hiện Công ước một cách đầy đủ và có hiệu quả.

- Phần A. *Các tiêu chuẩn bắt buộc liên quan đến các điều khoản của phụ lục đối với Công ước STCW.*

Khi đề cập đến các tiêu chuẩn bắt buộc, nhằm làm rõ mối liên hệ giữa các chứng chỉ lựa chọn (Chứng chỉ cấp cho thuyền viên có khả năng cả hai chức năng Boong và Máy - đang rất phổ biến ở các nước Tây Âu, Mĩ, Nhật và các nước có nền kinh tế mạnh) và các chứng chỉ thông thường. Công ước đã phân biệt khả năng chuyên môn theo các tiêu chuẩn thành các nhóm dưới dạng 7 chức năng:

1. Hàng hải.
2. Xếp dỡ hàng hoá và bảo quản.
3. Quản lý sự vận hành con tàu và chăm sóc con người trên tàu.
4. Máy tàu thủy.
5. Điện, điện tử và kỹ thuật điều khiển.
6. Bảo dưỡng và sửa chữa.

7. Thông tin liên lạc.

Ở các mức độ trách nhiệm khác nhau.

- “Mức quản lý” là mức độ trách nhiệm có liên quan đến được phân công làm việc với chức danh thuyền trưởng, đại phó, máy trưởng, máy hai trên các tàu viễn dương và đảm bảo rằng mọi chức năng trong lĩnh vực thuộc trách nhiệm được giao được thực hiện một cách chính xác và đầy đủ.

- “Mức vận hành” là mức độ trách nhiệm có liên quan đến được phân công làm việc với chức danh sĩ quan trực ca boong hoặc máy hoặc sĩ quan ca buồng máy loại không cần trực ca trong một số giờ hoặc đối với sĩ quan vô tuyến điện. Trực tiếp duy trì việc thực hiện tất cả các chức năng trong phạm vi trách nhiệm được giao theo một qui trình thích hợp và dưới sự chỉ dẫn của cá nhân ở mức trách nhiệm quản lí.

- “Mức trợ giúp” là mức độ trách nhiệm có liên quan đến việc hoàn thành các công việc, nhiệm vụ hoặc trách nhiệm được giao trên tàu viễn dương dưới sự hướng dẫn của các sĩ quan cấp trên.

Theo bộ luật, các tiêu chuẩn năng lực đối với Thuyền trưởng, Đại phó, các sĩ quan trực ca boong, máy trưởng, máy hai, các sĩ quan trực ca máy và các thủy thủ, thợ máy tham gia trực ca đều được nêu rõ tại các bảng:

A-II/1. Đối với sĩ quan trực ca boong trên tàu từ 500GT trở lên.

A-II/2. Đối với thuyền trưởng và đại phó trên tàu từ 500GT trở lên.

A-II/3. Đối với sĩ quan trực ca boong và thuyền trưởng trên tàu nhỏ hơn 500GT thường xuyên hành trình gần bờ.

A-II/4. Đối với thủy thủ tham gia trực ca boong.

A-III/1. Đối với sĩ quan trực ca máy tại buồng máy có người trực ca hoặc sĩ quan máy được giao trực ca tại buồng máy không có người trực ca theo định kì.

A-III/2. Đối với máy trưởng, máy hai trên tàu được trang bị hệ động lực chính có công suất từ 3000KW trở lên.

A-III/4. Đối với thợ máy tham gia trực ca tại buồng máy.

A-IV/2. Đối với sĩ quan vô tuyến khai thác hệ GMDSS.

Phần B. Những hướng dẫn mang tính khuyến nghị liên quan đến các điều khoản của Công ước STCW và các phụ lục của Công ước.

Mục đích của Phần B là nhằm giúp các nước thành viên của Công ước trong việc thực hiện Công ước một cách có hiệu quả bằng phương pháp thống nhất.

Tuy nhiên phần này không mang tính bắt buộc mà chỉ mang tính khuyến cáo.

Các qui định nhằm:

Các quốc gia tham gia Công ước có nghĩa vụ:

a. Phổ biến cụ một cách cụ thể cho toàn ngành (Cơ quan quản lí, các cơ sở giáo dục- đào tạo – huấn luyện, các công ty, thuyền trưởng và toàn bộ thuyền viên) nội dung sửa đổi của Công ước – Bộ luật, các văn bản pháp lí quốc tế và quốc gia có liên quan đến tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên.

b. Xây dựng chương trình huấn luyện phù hợp với các tiêu chuẩn quốc gia, Công ước và Bộ luật STCW95 và phải được sự phê chuẩn của quốc gia.

c. Triển khai giảng dạy, huấn luyện tại các cơ sở đào tạo – huấn luyện các chương trình đã được quốc gia phê chuẩn. Các cơ sở đào tạo – huấn luyện cũng phải được quốc gia phê chuẩn dựa trên các tiêu chuẩn tối thiểu bắt buộc của Công ước về cán bộ giảng dạy, hướng dẫn viên, trang thiết bị huấn luyện, các mô phỏng huấn luyện.v.v...

d. Quản lí và kiểm tra chặt chẽ chất lượng huấn luyện: Xây dựng hệ thống quản lí chất lượng, qui trình huấn luyện chứng chỉ, tiêu chuẩn cán bộ giảng dạy, hướng dẫn viên, người đánh giá.

e. Quản lí chặt chẽ cấp chứng chỉ, có nghĩa vụ cung cấp thông tin cho mỗi trường hợp chứng chỉ cần được xác minh (thật, giả, giá trị...) bởi các quốc gia khác hoặc bởi một chủ tàu bất kì.

f. Xây dựng qui tắc định biên an toàn, qui định trách nhiệm của các công ty vận tải biển, thuyền viên có đủ trình độ và được cấp chứng chỉ theo đúng tiêu chuẩn của Bộ luật STCW95.

Theo qui định ở Mục IV, Qui định 1/7 và phần A-1/7 của Bộ luật STCW 95.

Vào ngày 1 tháng 8 năm 1998 hoặc càng sớm càng tốt, mỗi quốc gia thành viên có nghĩa vụ trình lên ông Tổng thư kí IMO:

a. Các văn bản về luật, sắc lệnh, chỉ thị, qui định và các văn kiện của quốc gia mình nhằm phổ biến thực hiện công ước.

b. Chi tiết nội dung và thời gian của các khoá đào tạo – huấn luyện cùng các kì thi mang tính quốc gia và các yêu cầu khác đối với mỗi chứng chỉ được cấp phù hợp theo Công ước.

c. Nêu rõ số lượng và loại chứng chỉ được cấp theo Công ước.

(Các vấn đề cụ thể hơn nữa đề nghị xem phần A-1/7 của Bộ luật)

Trách nhiệm của các cơ sở đào tạo:

Tất cả các yêu cầu của Công ước có liên quan đến các hoạt động của các cơ sở đào tạo và huấn luyện ngay lập tức có hiệu lực từ 1 tháng 2 năm 1997 và kéo dài đến năm 2002.

Nhanh chóng rà soát lại các chương trình giáo dục - đào tạo – huấn luyện và sửa đổi cho phù hợp với Công ước, yêu cầu của quốc gia thông qua xây dựng các tiêu chuẩn và phải được quốc gia phê chuẩn.

Huấn luyện và đánh giá đối với thuyền viên phải được quản lí, kiểm tra và ghi chép theo yêu cầu của Công ước. Các hướng dẫn viên cũng phải được tiêu chuẩn hoá theo yêu cầu của điều qui định I/6, phần A-I/6.

Đổi mới phương pháp giảng dạy và huấn luyện sao cho đạt hiệu quả cao nhất thông qua đổi mới trang thiết bị, trang bị mô phỏng (điều qui định 12)..vv.

Trách nhiệm của các công ty.

Tại điều qui định I/14 nói rõ trách nhiệm của các công ty trong quá trình thực hiện Công ước:

Mỗi thuyền viên được xếp làm việc ở bất kì tàu nào phải có đầy đủ chứng chỉ theo yêu cầu được cấp theo Công ước.

Con tàu phải được bố trí số thuyền viên phù hợp với các yêu cầu về an toàn theo qui định của Chính quyền hành chính.

Các tài liệu và số liệu có liên quan của tất cả các thuyền viên được biên chế phải được quản lí và sẵn sàng cho sử dụng. Các dữ liệu phải bao gồm thời gian đi biển, huấn luyện, sức khoẻ và khả năng chuyên môn ở chức vụ được giao.

Đảm bảo rằng mỗi thuyền viên khi được bố trí làm chức danh trên tàu đã được giới thiệu làm quen với nhiệm vụ của chính mình, bố trí của con tàu, các trang thiết bị các qui định, các đặc tính có liên quan đến công việc hàng ngày của thuyền viên.

Đánh giá việc thực hiện yêu cầu của Công ước.

Việc tuân thủ Bộ luật STCW95 được IMO rất quan tâm nhằm tránh hiện tượng “đánh trống bỏ dùi” như đã từng xảy ra. Mọi yêu cầu của Công ước mà các thành viên phải thực hiện sẽ được đánh giá bởi Uỷ ban An toàn Hàng Hải (Maritime Safety Committee - MSC) và nếu nước thành viên nào được đánh giá là đủ tiêu chuẩn sẽ được đưa vào “Danh sách trắng”.

Các nước thành viên không được đưa vào “Danh sách trắng” đồng nghĩa với các loại chứng chỉ được cấp bởi nước thành viên này sẽ không được các nước thành viên khác công nhận. Khi đó thuyền viên của họ chỉ có khả năng hành nghề tại quốc gia mình và ngành hàng hải của nước họ sẽ không có cơ hội để phát triển và hoà nhập với thế giới bên ngoài.