

KIỂM SOÁT CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG - THIẾT CHẾ ĐẢM BẢO AN TOÀN HÀNG HẢI QUỐC TẾ

ThS. HỒ NHÂN ÁI *

1. Kiểm soát của quốc gia có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài

Trong luật hàng hải quốc tế, việc một quốc gia thực thi quyền tài phán của mình đối với tàu, thuyền trong phạm vi các vùng biển thuộc chủ quyền hoặc trong phạm vi các cảng là vấn đề có ý nghĩa quan trọng. Theo luật tập quán quốc tế, khi tàu thuyền nước ngoài đi vào cảng của một quốc gia thì sẽ bị điều chỉnh bởi luật pháp và các quy chế pháp lí của quốc gia có cảng đó. Công ước năm 1982 của Liên hợp quốc về Luật biển (sau đây gọi tắt là Công ước 1982) là một trong những văn bản pháp lí quốc tế quan trọng quy định cho các quốc gia có cảng quyền kiểm soát đối với tàu thuyền nước ngoài.⁽¹⁾ Nhìn chung, những quy định của Công ước 1982 đã tạo ra cơ sở pháp lí vững chắc để các quốc gia có cảng thực hiện việc kiểm tra, kiểm soát đối với tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn (substandard ships). Tuy vậy, quyền này của quốc gia có cảng phải được thực hiện trong khuôn khổ nguyên tắc là có cơ sở, công khai và không phân biệt đối xử. Như vậy, cùng với các thiết chế khác như thực thi của quốc gia mà tàu mang cờ và cơ chế kiểm soát của quốc gia có biển, việc thực thi của quốc gia có cảng là một trong những lựa chọn để kiểm soát tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn. Đặc biệt trong thế giới ngày nay, ô nhiễm biển và an toàn hàng hải đã và đang trở thành một trong những mối quan tâm hàng đầu trong giao thông hàng hải quốc tế. Vậy bản chất của việc

kiểm soát của quốc gia có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài là gì?

Kiểm soát của quốc gia có cảng (port state control) là cơ chế kiểm soát theo đó các quốc gia cùng nhau hợp tác hành động nhằm kiểm tra xem các tàu thuyền khi vào cảng có tuân theo các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn hàng hải và môi trường hay không. Thực hiện chương trình này, nếu tàu thuyền bị phát hiện có vi phạm nghiêm trọng các tiêu chuẩn nói trên sẽ bị giữ lại tại cảng cho đến khi các lỗi được sửa chữa và đạt được tiêu chuẩn chấp nhận được. Mục tiêu của chương trình kiểm soát của quốc gia có cảng là phát hiện ra và kiểm tra các tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn và giúp loại trừ các nguy cơ gây ra tổn thất về tính mạng, của cải và đảm bảo vấn đề môi trường biển.

Trên thực tế, kiểm soát của quốc gia có cảng được xem là biện pháp hỗ trợ cho việc kiểm soát của quốc gia mà tàu mang quốc tịch hay mang cờ (flag states) và của quốc gia có biển (coastal states). Tuy vậy, cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng chủ yếu tập trung vào việc thực thi các công ước quốc tế về hàng hải. Như vậy, việc thiết lập và thực thi các tiêu chuẩn đối với tàu thuyền vốn thuộc trách nhiệm của quốc gia mà tàu mang cờ với chế độ đăng kí mở (open registry). Hiện nay, trong nhiều trường hợp trách nhiệm này được trao cho các quốc gia có

* Khoa luật Trường đại học khoa học Huế

cảng hoặc quốc gia có biển. Theo nguyên tắc kiểm soát của quốc gia có cảng, các quốc gia có cảng có nghĩa vụ thực thi các tiêu chuẩn đã được quốc tế thừa nhận đối với tàu thuyền đang hoạt động không phân biệt quốc tịch của tàu thuyền và thực tiễn hoạt động hàng hải ở quốc gia mà tàu mang cờ.⁽²⁾ Khi có cơ sở rõ ràng rằng tình trạng của tàu thuyền không giống với những gì ghi trong giấy chứng nhận tiêu chuẩn, các nhân viên có thẩm quyền của quốc gia có cảng sẽ tiến hành kiểm tra chi tiết và kỹ càng hơn.

Theo Nghị quyết A787 (19) của Tổ chức hàng hải quốc tế quy định về thủ tục kiểm soát của quốc gia có cảng, “cơ sở rõ ràng” được hiểu là một trong những trường hợp sau: Tàu thuyền thiếu các thiết bị quan trọng mà các công ước hàng hải yêu cầu; giấy chứng nhận của tàu thuyền đã hết hạn; có dấu hiệu cho thấy máy đo tốc độ tàu, bảng hướng dẫn hoặc các tài liệu quan trọng khác không có ở trên tàu, không được bảo quản hoặc bảo quản không đúng cách; từ quan sát của các nhân viên có thẩm quyền cho thấy có sự hư hỏng nghiêm trọng thân tàu hoặc cấu trúc của tàu có thể ảnh hưởng đến sự không đồng nhất của các thiết bị; từ sự quan sát của các nhân viên có thẩm quyền cho thấy tàu có nhiều lỗi nghiêm trọng có thể ảnh hưởng đến an toàn, phòng chống ô nhiễm...⁽³⁾ Trong tất cả các trường hợp, nếu trong quá trình kiểm tra mà phát hiện thấy tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn, nhân viên có thẩm quyền của quốc gia có cảng sẽ quyết định giữ tàu thuyền.

2. Sự hình thành và phát triển của thiết chế kiểm soát của quốc gia có cảng

Việc thực thi quyền tài phán của quốc gia có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài không

phải là vấn đề mới trong pháp luật và tập quán hàng hải quốc tế. Tuy nhiên, mãi cho đến năm 1978, khi Bản ghi nhớ về sự hiểu biết (sau đây gọi tắt là Bản ghi nhớ) được kí kết giữa 8 quốc gia ở vùng biển Bắc thì vấn đề kiểm soát của quốc gia có cảng mới được quan tâm nhiều. Ban đầu, Bản ghi nhớ nhằm mục đích giám sát và đảm bảo việc tuân thủ của tàu biển đối với các yêu cầu của Công ước số 147⁽⁴⁾ của Tổ chức lao động quốc tế (ILO). Bản ghi nhớ này là một trong những bước khởi đầu của cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng và nó đã tạo nên cơ sở cho sự ra đời của Bản ghi nhớ Paris, thiết chế đầu tiên về kiểm soát của quốc gia có cảng. Thiết chế kiểm soát của quốc gia có cảng theo Bản ghi nhớ Paris cũng được xem là thiết chế hoạt động hiệu quả nhất cho đến thời điểm này.

Sau khi kí kết Bản ghi nhớ Hague, các bộ trưởng hàng hải của 13 quốc gia thuộc Liên minh châu Âu, cùng với các đại diện của Cộng đồng châu Âu, Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) và Tổ chức lao động quốc tế đã nhóm họp ở Paris để bàn về các vấn đề an toàn hàng hải. Hội nghị đã tập trung bàn về vấn đề an toàn hàng hải, vấn đề bảo vệ môi trường biển và tầm quan trọng của điều kiện sống và làm việc trên tàu thuyền. Các quốc gia tham dự hội nghị đã đồng ý việc hạn chế và đi đến xoá bỏ tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn sẽ đạt được nếu các quốc gia có cảng liên kết chặt chẽ với nhau dựa trên một số công ước quốc tế về hàng hải. Cuối cùng, tại Hội nghị bộ trưởng hàng hải lần thứ hai ở Paris vào tháng 1/1982, Bản ghi nhớ về sự hiểu biết về cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng được thông qua bởi 14 quốc gia thuộc Liên minh châu Âu.

Bản ghi nhớ Paris bắt đầu có hiệu lực từ tháng 7/1982 đánh dấu lần đầu tiên trong lịch sử việc kiểm soát đối với tàu thuyền nước ngoài được thực hiện một cách có hệ thống bởi một nhóm các quốc gia có cảng thuộc một khu vực và là thành viên của các công ước có liên quan. Cho đến nay, sau 25 năm hình thành và phát triển, Bản ghi nhớ Paris đã tăng số lượng thành viên từ 14 lên đến 20. Kể từ thời điểm bắt đầu có hiệu lực cho đến nay, kiểm soát của quốc gia có cảng theo Bản ghi nhớ Paris đã trở thành mô hình kiểu mẫu cho các khu vực khác học tập trong vấn đề đối phó với tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn. Thực tế cũng chứng minh rằng, kiểm soát của quốc gia có cảng theo mô hình hợp tác khu vực đã phát triển rất nhanh và trở thành phong trào rộng khắp ở các khu vực khác nhau trên thế giới.

Hiện tại, trên toàn thế giới có 8 Bản ghi nhớ khu vực về vấn đề hợp tác kiểm soát của quốc gia có cảng: 1) Bản ghi nhớ Paris năm 1982 với 20 thành viên; 2) Bản ghi nhớ Acuerdo De Vina del Mar Agreement 1992 của các nước Mỹ Latin gồm có 13 thành viên; 3) Bản ghi nhớ khu vực châu Á - Thái Bình Dương năm 1993 (hay còn gọi là bản ghi nhớ Tokyo) gồm 18 thành viên; 4) Bản ghi nhớ khu vực Caribê năm 1996 gồm 12 thành viên; 5) Bản ghi nhớ khu vực Địa Trung Hải năm 1997 gồm 10 thành viên; 6) Bản ghi nhớ khu vực Ấn Độ Dương năm 1998 gồm 9 thành viên; 7) Bản ghi nhớ khu vực Tây và Trung Phi năm 1999 gồm 25 thành viên; 8) Bản ghi nhớ khu vực Biển Đen năm 2000 gồm 6 thành viên.⁽⁵⁾ Như vậy, với 8 bản ghi nhớ khu vực thì việc kiểm soát của quốc gia có cảng đã hiện diện ở hầu khắp mọi nơi trên thế giới.

Bên cạnh các hợp tác đa phương mang tính khu vực, kiểm soát của quốc gia có cảng còn được thực hiện đơn phương bởi các quốc gia riêng lẻ. Ví dụ như trường hợp của Hoa Kỳ. Đất nước này cũng có cơ chế kiểm soát theo hình thức kiểm soát của quốc gia có cảng. Theo Luật hàng hải của Hoa Kỳ, cảnh sát biển là lực lượng có thẩm quyền thực hiện kiểm soát tàu thuyền đi vào các cảng của Hoa Kỳ nhằm kiểm tra các tiêu chuẩn về an toàn hàng hải và ô nhiễm. Ngoài ra, một số quốc gia khác cũng có chế độ kiểm soát đơn lẻ như Nam Phi, Newzeland...

Nhìn chung, cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng phát triển rất nhanh và đã phần nào chứng tỏ được vai trò của mình. Trong vòng hơn 20 năm, cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng đã phát triển và hiện diện hầu như ở tất cả các khu vực trên thế giới. Cùng với cơ chế kiểm soát của quốc gia mà tàu mang cờ và của quốc gia có biển, cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng cũng là lựa chọn có hiệu quả trong luật hàng hải quốc tế. Đây là một trong những điều kiện góp phần vào việc thực thi pháp luật hàng hải quốc tế, đặc biệt là trong vấn đề đối phó với tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn, đảm bảo an toàn hàng hải và hạn chế ô nhiễm môi trường biển.

3. Bản chất, cơ sở pháp lý và nguyên tắc của cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng

Nhìn chung, kiểm soát của quốc gia có cảng là chế độ kiểm soát đối với tàu thuyền nước ngoài khi những tàu thuyền này đang ở trong các cảng nội địa. Việc kiểm soát này nhằm mục đích xem xét điều kiện của tàu thuyền có tuân theo những tiêu chuẩn mà các công ước hàng hải quốc tế quy định hay không. Bởi vì, hàng hải là một lĩnh vực có

tính chất quốc tế và vấn đề tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn không chỉ là vấn đề của riêng bất cứ quốc gia nào, cho nên sự thành công của cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng phụ thuộc rất nhiều vào sự hợp tác quốc tế. Sự phát triển của cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng cũng thể hiện thông qua sự hợp tác mang tính khu vực.

Tuy nhiên, kiểm soát của quốc gia có cảng dựa trên các bản ghi nhớ khu vực cần phải được phân biệt với hợp tác quốc tế thông qua các điều ước quốc tế. Hay nói một cách cụ thể hơn, cần phân biệt các bản ghi nhớ khu vực với các điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng hải. Các điều ước quốc tế là các thoả thuận giữa các quốc gia hoặc giữa các chủ thể của luật quốc tế và chúng có giá trị pháp lí bắt buộc đối với các quốc gia thành viên. Chính vì thế, quá trình kí kết các điều ước quốc tế phải tuân theo những trình tự, thủ tục chặt chẽ và cần thời gian dài để điều ước có hiệu lực.

Trong khi đó, các Bản ghi nhớ về cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng chỉ là những thoả thuận giữa các ngành hàng hải của các quốc gia. Về cơ bản, các bản ghi nhớ khu vực về kiểm soát của quốc gia có cảng là những thoả thuận có tính chất hành chính và không có giá trị pháp lí bắt buộc giữa các cục hàng hải của các nước. Vậy tại sao các quốc gia có cảng lại không lựa chọn phát triển cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng thông qua kí kết các điều ước quốc tế thay vì các bản ghi nhớ? Và nó có thực sự hiệu quả hay không nếu vấn đề kiểm soát của quốc gia có cảng được ghi nhận trong các điều ước quốc tế có giá trị pháp lí bắt buộc? Trong thực tế, các quốc gia cũng có tính đến vấn đề này khi đàm

phán đề kí kết hợp tác kiểm soát theo chế độ kiểm soát của quốc gia có cảng. Tuy nhiên, các quốc gia đã đồng ý với nhau rằng họ muốn thấy kết quả và hiệu quả hợp tác về kiểm soát cảng biển trong thời gian ngắn nhất. Trong khi đó, nếu kí kết các điều ước quốc tế để hợp tác kiểm soát cảng biển phải mất nhiều thời gian hơn.⁽⁶⁾ Cuối cùng họ đã chọn hình thức hợp tác bằng các bản ghi nhớ khu vực và thực tế chứng minh họ đã đúng.

Mặt khác, mặc dù các bản ghi nhớ khu vực về kiểm soát của các quốc gia có cảng không phải là các điều ước quốc tế, sự hoạt động của cơ chế kiểm soát này phải dựa nhiều vào các điều ước quốc tế về hàng hải. Hay nói cách khác, những điều ước này tạo ra cơ sở pháp lí cho các quốc gia có cảng tiến hành các hoạt động kiểm tra, kiểm soát đã thoả thuận trong các bản ghi nhớ.

Theo Quy định I/19, Quy định IX/6 và Quy định XI/4 của Công ước về an toàn tính mạng trên biển năm 1974 (Convention on Safety of Life at Sea), các nhân viên của có thẩm quyền của quốc gia có cảng có quyền kiểm tra xem thử tàu thuyền khi ở trong cảng có các giấy tờ hợp lệ hay không. Trong đa số trường hợp, những giấy tờ hợp lệ, còn hạn sử dụng là những bằng chứng chứng minh tàu thuyền tuân theo các tiêu chuẩn mà các điều ước liên quan yêu cầu. Ngoài ra, các nhân viên của quốc gia có cảng cũng có quyền tiến hành các biện pháp kiểm tra kĩ càng và chi tiết hơn nếu có đủ căn cứ cho rằng tình trạng của tàu thuyền hoặc các trang thiết bị trên tàu không đạt các tiêu chuẩn đã được ghi trong các giấy chứng nhận.

Điều 21 Công ước quốc tế về mức nước tải hàng năm 1966 (The International Convention

on Load Lines 1966), quy định tàu thuyền khi ở trong cảng của một quốc gia thành viên khác có thể bị kiểm tra, kiểm soát. Đặc biệt là đối với các giấy chứng nhận được cấp theo Điều 16, 17 Công ước này có thể bị kiểm tra bất cứ lúc nào.

Bên cạnh đó, Công ước MARPOL 73/78 cũng có nhiều quy định liên quan đến cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng. Cụ thể, Điều 5 Công ước cho phép các quốc gia thành viên có quyền kiểm tra các giấy chứng nhận của tàu thuyền khi chúng đang đậu trong cảng hoặc các trạm trung chuyển xa bờ. Điều 6 Công ước cho phép thực hiện kiểm tra, kiểm soát để xác định xem thử tàu thuyền có thải các chất độc hại, gây ô nhiễm cho môi trường trái với các quy định của Công ước hay không. Ngoài ra, Công ước cũng có một số phần phụ lục chứa đựng các quy định chi tiết cho phép quốc gia có cảng thực hiện việc kiểm soát các vấn đề liên quan đến ô nhiễm biển của tàu thuyền vào cảng.⁽⁷⁾

Điều 10 Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo và cấp chứng chỉ thuyền viên năm 1978 (The international Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping 1978) quy định cho các nhân viên của quốc gia có cảng quyền xác minh các điều kiện về tiêu chuẩn của thủy thủ làm việc trên tàu và đối chiếu với các giấy chứng nhận đã được cấp. Công ước cũng thiết lập các yêu cầu cơ bản đối với vấn đề đào tạo, cấp giấy chứng nhận cho thủy thủ theo tiêu chuẩn quốc tế. Đây là một trong những căn cứ để nhân viên của quốc gia có cảng thực hiện việc kiểm tra, kiểm soát những tàu thuyền vào cảng.

Ngoài ra, Điều 12 Công ước quốc tế về đo trọng tải của tàu năm 1969 (The International

Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969) chứa đựng những quy định về xác minh giấy chứng nhận trọng tải của tàu thuyền. Bên cạnh những công ước cơ bản nêu trên, vấn đề kiểm soát của quốc gia có cảng còn hoạt động dựa theo một số điều ước của IMO và ILO. Tất cả các điều ước này tạo nên cơ sở pháp lý cho hoạt động kiểm soát của quốc gia có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài vào cảng. Về cơ bản, cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng tuân theo những nguyên tắc nhất định thiết lập trong các điều ước quốc tế về hàng hải và cả những nguyên tắc quy định trong từng bản ghi nhớ khu vực.

Thứ nhất, có thể nói, kiểm soát của quốc gia có cảng là cơ chế để thực thi các điều ước quốc tế về hàng hải bắt buộc đối với các thành viên. Chính vì vậy, cơ chế hoạt động này phải tuân theo các tiêu chuẩn quy định trong các điều ước quốc tế. Tuy nhiên, các quốc gia có cảng không được phép đặt ra các tiêu chuẩn mới cho tàu thuyền nước ngoài. Điều này có nghĩa chỉ những điều ước quốc tế về hàng hải được thừa nhận rộng rãi trong cộng đồng quốc tế mới được thực thi bởi cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng. Trong thực tế, các điều ước này thường được ghi nhận trong các bản ghi nhớ khu vực về kiểm soát của quốc gia có cảng.

Thứ hai, mục tiêu cơ bản của kiểm soát của quốc gia có cảng là đảm bảo rằng tàu thuyền hoạt động trong khu vực cảng của mình tuân theo các tiêu chuẩn quốc tế quy định. Để làm được điều này, ngành hàng hải của quốc gia thành viên có trách nhiệm kiểm tra việc tuân thủ theo các tiêu chuẩn này của tàu thuyền nước ngoài khi chúng ở trong khu

vực cảng mà mình quản lí.

Thứ ba, theo các bản ghi nhớ khu vực, hàng năm mỗi một quốc gia thành viên cam kết tiến hành kiểm soát đối với một số lượng tàu thuyền nhất định hoạt động trong cảng mà nó quản lí. Số lượng này dựa trên nhiều cơ sở khác nhau như tổng số tàu thuyền hoạt động trong khu vực cảng của các quốc gia thành viên, năng lực hàng hải của các quốc gia thành viên, hoặc là các chiến dịch ưu tiên do các quốc gia thoả thuận v.v. thông thường, giữa các bản ghi nhớ khu vực về kiểm soát của quốc gia có cảng thì con số này là khác nhau. Thực tế cũng chứng minh rằng các chỉ tiêu này rất ít khi đạt được.

Thứ tư, về cơ bản, việc kiểm soát phải được tiến hành trong khoảng thời gian vừa phải, hợp lí và các nhân viên kiểm soát phải cố gắng để tránh việc cản trở hoặc trì hoãn tàu thuyền một cách vô lí. Trong trường hợp chủ hoặc những người vận hành tàu thuyền chứng minh được việc trì hoãn tàu thuyền là do lỗi của người trực tiếp thực hiện hành vi kiểm soát thì họ có quyền yêu cầu bồi thường theo thủ tục phúc thẩm.

Thứ năm, theo quy định của bản ghi nhớ khu vực, tàu thuyền sẽ không bị kiểm tra trong vòng sáu tháng kể từ lần kiểm soát trước,
(*Xem tiếp trang 35*)

(1). Điều 25 Công ước Luật biển năm 1982 quy định các quốc gia có cảng có thể thi hành những biện pháp cần thiết để ngăn chặn những vi phạm mà tàu thuyền nước ngoài có thể gây ra. Điều 215 và 218 cho phép các quốc gia có cảng thực thi các biện pháp chống sự nhận chìm và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường. Điều 219 Công ước Luật biển năm 1982 yêu cầu các quốc gia có cảng thi hành những biện pháp hành chính để ngăn chặn các tàu thuyền không đạt tiêu chuẩn hoạt động.

(2). Xem: R. B. Mary (1992), *Kiểm soát của quốc gia có cảng và ô nhiễm môi trường biển: triển vọng ở Canada*. Ấn phẩm đặc biệt về hàng hải quốc tế Canada, số 3638-3643, tr. 10.

(3). Xem: Nghị quyết A787 (19) của Tổ chức hàng hải quốc tế về thủ tục kiểm soát của quốc gia có cảng.

(4). Năm 1976, Công ước về tiêu chuẩn tối thiểu đối với tàu vận tải hàng hoá được thông qua tại phiên họp của Tổ chức lao động quốc tế, hay còn gọi là Công ước ILO số 147. Mục đích của Công ước này là nhằm kiểm tra các tàu thuyền vào cảng của các quốc gia thành viên. Công ước ILO số 147 đã tạo cơ sở cho Bản ghi nhớ Hague về kiểm soát của quốc gia có cảng do tám quốc gia kí kết là Bỉ, Đan Mạch, Pháp, Đức, Hà Lan, Na Uy, Thụy Điển và vương quốc Anh.

- Xem: Z.O Oya. *Cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng*. Tham luận tại hội thảo: "Tác động của việc phát triển công nghệ dầu khí đối với Thổ Nhĩ Kỳ và những thách thức ở eo biển Thổ Nhĩ Kỳ". Istanbul, Thổ Nhĩ Kỳ, tháng 11/2001. tr. 3.

(5). Xem: Báo cáo thường niên năm 2004 của các khu vực về cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng Paris, Mỹ Latin, Tokyo, Caribê, Địa Trung Hải, Ấn Độ Dương, Abuja và khu vực biển Đen.

(6). Nếu phát triển cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng dựa theo một điều ước quốc tế, họ phải tuân theo các thủ tục phức tạp. Thông thường, cần phải mất nhiều thời gian để thảo luận, thông qua, phê chuẩn và khi cần sửa đổi các điều khoản cũng phải tuân theo những thủ tục phức tạp đó. Ví dụ như Bản ghi nhớ khu vực Paris, trong quá trình tồn tại và phát triển đến nay đã trải qua 20 lần sửa đổi, bổ sung kể từ năm 1982.

- Xem: Z.O Oya. *Cơ chế kiểm soát của quốc gia có cảng*. Tham luận tại hội thảo: "Tác động của việc phát triển công nghệ dầu khí đối với Thổ Nhĩ Kỳ và những thách thức ở eo biển Thổ Nhĩ Kỳ". Istanbul, Thổ Nhĩ Kỳ, tháng 11, 2001, tr. 3.

(7). Quy chế 8A của phần phụ lục I quy định về các thủ tục trên tàu nhằm ngăn ngừa ô nhiễm do dầu; Quy chế 15 của phần phụ lục II quy định các thủ tục nhằm ngăn ngừa ô nhiễm do các chất lỏng độc hại; Quy chế (8) của phần phụ lục III quy định về thủ tục ngăn ngừa ô nhiễm do các chất gây hại; Quy chế 8 của phần phụ lục V quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải.