

DANH SÁCH TÀU VIỆT NAM BỊ LƯU GIỮ NĂM 2022

(01/01/2022 đến ngày 31/12/2022)

STT	Số phân cấp/ Số IMO Tên tàu	Cảng lưu giữ Ngày lưu giữ	Chủ tàu/ Công ty	Mô tả khiếm khuyết
01	VR994109/ IMO9191436 TÂN BÌNH 59	Incheon, Korea 12.01.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH Tân Bình	<p>1/ (08103) Hệ thống báo động chữa cháy bị lỗi : trong quá trình thử các cảm biến khói trên buồng lái thì báo động các khu vực khác (Zone 11, 12, 13) đồng thời hoạt động (30)</p> <p>2/ (04113) Hệ thống báo động và cảnh báo mực nước trong khoang bosun không hoạt động (30)</p> <p>3/ (04108) Bảng phân công trách nhiệm từng thuyền viên trên tàu không ghi thông tin phân công thuyền viên thay thế trong trường hợp sự cố (17)</p> <p>4/ (09232) Khu vực máy chính và máy đèn số 2 có chứa nhiều dầu và cặn (17)</p> <p>5/ (13103) Thiết bị đo vòng quay liên tục cho máy đèn số 2 không hoạt động (17)</p> <p>6/ (15109) Hệ thống quản lý an toàn không được thực thi phù hợp, bằng chứng là khiếm khuyết số 1, 2 (30)</p>
02	VR982992/ IMO9181637 FORTUNE NAVIGATOR	Guangzhou, China 16.02.2022 (Tokyo MOU)	Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO)	<p>1/ (10103) Thuyền viên không thực hiện vận hành được kiểm tra thiết bị Radar (17)</p> <p>2/ (05118) Thuyền viên không thực hiện vận hành được thiết bị MF/HF SSB (17)</p> <p>3/ (10111) Hải đồ BA No.1555 quá hạn, sửa đổi của hải đồ BA No.4119 không được cập nhật (17)</p> <p>4/ (10109) Đèn hành trình sau lái không đảm bảo góc chiếu sáng 135 độ (30)</p> <p>5/ (03105) Tấm đệm cao su của nắp hầm hàng số 2 và số 4 bị vỡ một phần, gây ra không đảm bảo tính kín thời tiết cho các khoang hàng (30)</p> <p>6/ (10138) Thiết bị thực hiện chức năng reset của BNWAS lắp đặt sai vị trí, lắp đặt trong buồng lái (30)</p> <p>7/ (08104) Tính năng báo động mất pha của 2 máy lái số 1 và số 2 bị lỗi (30)</p>
03	VR104355/ IMO9580493 TAN BINH 239	Lianyungang, China 17.03.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH Tân Bình	<p>1/ (03104) Nhiều thiết bị ghim cho bạt che chắn hầm hàng bị mất và một thiết bị ghim bị gãy (30)</p> <p>2/ (03103) Một số thanh ngang của lan can mạn trái trên boong chính bị biến dạng và 1 thanh bị gãy (16)</p> <p>3/ Dấu Loadline bị mất màu sơn (16)</p> <p>4/ (03108) Một ống thông gió ở mạn trái sau lái không kín thời tiết do nắp đậy không đóng kín được (30)</p> <p>5/ (10105) La bàn từ có bọt khí bên trong (đường kính trên 4cm) (17)</p> <p>6/ (10109) Hộp chứa Đèn hành trình mạn trái không được sơn đen đúng theo quy định (sơn đồ 1 số 1 vị trí) (17)</p> <p>7/ (04114) Không có van 1 chiều trên đường nạp cho chai gió để khởi động máy phát điện sự cố (30)</p> <p>8/ (11113) Bình tích áp cho xuồng cứu sinh không hoạt động khi kiểm tra (17)</p> <p>9/ (11104) Đèn chiếu sáng cho vị trí tại xuồng cứu sinh không sáng (16)</p> <p>10/ (10109) Một số đèn hành trình bị hỏng (17)</p> <p>11/ (05105) Thiết bị MF/HF bị hỏng (30)</p> <p>12/ (05111) Ăng ten của thiết bị EPRIB bị gãy (30)</p>

				<p>13/ (11101) Chốt an toàn của cần nhả xuống cứu sinh không được cài đặt đúng vị trí (17)</p> <p>14/ (11104) Hướng dẫn cho việc khởi động và sử dụng máy xuống cấp cứu không có (16)</p> <p>15/ (11113) Thiết bị giới hạn chuyển động của thiết bị hạ xuống cấp cứu không hoạt động (30)</p>
04	VR084473/ IMO9393008 OPEC FORTUNE	Venice, Italy 28.03.2022 (Paris MOU)	Công ty TNHH SELLAN GAS	<p>1/ (16105) Không có thuyền viên trực an ninh tàu (17)</p> <p>2/ (03102) Dầu mạn khô mờ (17)</p> <p>3/ (03103) Lan can 2 bên mạn bị biến dạng. Một số lan can khu vực mạn phải phía mũi tàu bị gãy (17)</p> <p>4/ (07115) Thiếu cánh chặn lửa (fire damper) cho hệ thống thông gió của buồng máy phát sự cố (17)</p> <p>5/ (04109) Thuyền viên không thực hiện đúng các bước thực tập chữa cháy trên tàu (30)</p> <p>6/ 07105) Hai cửa chống cháy tự đóng tại vách ngăn giữa bếp nhà ăn không được đóng lại (30)</p> <p>7/ (01315) Nhật ký dầu ghi sai (17)</p> <p>8/ (18413) Các biển báo cảnh báo tại khu vực cầu không được xác nhận (17)</p> <p>9/ (07114) Van đóng nhanh dầu FO của nồi hơi không hạ động (17)</p> <p>10/ (15150) Hành động khắc phục trên hệ thống quản lý an toàn của Công ty yêu cầu trong vòng 3 tháng. Khiếm khuyết được chỉ ra là bằng chứng khách quan của việc thiếu hiệu quả của việc thực thi bộ luật ISM (30)</p>
05	VR093280/ IMO9561978 MINH HUY 19	Mumbai 27.04.2022 (Indian MOU)	Công ty cổ phần vận tải biển KT	<p>1/ (14104) Thiết bị phân li 15 ppm la canh buồng máy được lắp không phù hợp với MEPC 107(49) (30)</p> <p>2/ (14402) Thiết bị xử lý nước thải không hoạt động và tàu không được trang bị két chứa nước thải (30)</p> <p>3/ (09103) Hệ thống điều hòa trung tâm không hoạt động (17)</p> <p>4/ (13101) Cảm biến hơi dầu máy chính không hoạt động (17)</p> <p>5/ (09205) Cầu thang mạn không phải là kiểu được duyệt (17)</p> <p>6/ (10103) Chức năng hiển thị và dữ liệu vào của Radar không hoạt phù hợp (17)</p> <p>7/ (10118) Thiết bị chỉ báo tốc độ tàu không hoạt động (17)</p> <p>8/ (10114) VDR không hoạt động (17)</p> <p>9/ (10117) Thiết bị đo sâu không hoạt động (30)</p> <p>10/ (09227) Dây chằng buộc tàu bị xuống cấp (17)</p> <p>11/ (05114) Nguồn dự phòng GMDSS không hoạt động (30)</p>
06	VR052306/ IMO9343041 TAY SON 2	Shanghai, China 27.06.2022 (Tokyo MOU)	Công ty Vận tải biển VIMC	<p>1/ (03108) Ống thông hơi kiểu cổ ngỗng của két nước ngọt (S) bị vỡ và đầu ống thông hơi két dầu DO số 2 bị hư hỏng (17).</p> <p>3/ (03113) Mạn giả (S) : một phần gần hầm hàng số 1 bị nứt (17)</p> <p>4/ (07112) Hai bộ EEBD trong buồng máy : bình thử áp suất thấp, 01 bình áp suất bình thử bằng 0. Tuy nhiên báo cáo kiểm tra của tàu ghi ngày 15/06/2022 tất cả bình EEBD tình trạng thỏa mãn (17).</p> <p>5/ (10101) Thang hoa tiêu (S) : một bậc thang cao su bị biến dạng (17).</p> <p>6/ (11108) Phao bè (P) : vật liệu đóng gói vận chuyển phao bè chưa tháo bỏ trong quá trình kiểm tra (17)</p> <p>7/ (14104) Bích nối gần van xả mạn của thiết bị phân li la canh buồng máy (OWS) có dấu hiệu bị tháo rời, khi yêu cầu tháo mở bích nối và phát hiện cạn dầu phía trong van xả mạn (30)</p> <p>8/ (14499) Tàu không có két chứa nước thải và nước thải đã qua thiết bị xử lý thải trực tiếp ra sông Yzangte khi tàu hành trình vào cảng Thượng Hải (30).</p> <p>9/ (15150) Với các khiếm khuyết liên quan ISM đề cập nêu trên, lỗi nghiêm trọng phát hiện từ việc bảo dưỡng và hoạt động tàu. Đánh giá bổ sung cần phải được thực hiện bởi Đăng kiểm/Chính quyền cơ trước khi tàu rời cảng (30).</p>

07	VR133738/ IMO9610834 THAI BINH 039	Gunsan, R.P Korea 05.07.2022 (Tokyo MOU)	Ngân hàng thương mại cổ phần hàng hải Việt Nam/ Công ty cổ phần dịch vụ thương mại và vận tải Hải Phòng	<p>1/ (07106) Hệ thống phát hiện và báo cháy : hoạt động không thỏa mãn (30)</p> <p>2/ (07114) Van đóng nhanh két dầu lắng FO và két dầu trực nhật FO : không hoạt động (30)</p> <p>3/ (09113) Họng cứu hỏa phía trên buồng lái (S): không cấp được nước từ bơm cứu hỏa sự cố (30)</p> <p>4/ (14104) Báo động 15 ppm của Thiết bị phân li la canh buồng máy : không hoạt động (30)</p> <p>5/ (10116) Ấn phẩm hàng hải IAMSAR Vol.III : phiên bản cũ 2019; Danh mục hải đồ : không được cập nhật từ tuần thứ 41 – năm 2021 (17)</p> <p>6/ (09116) Quạt đẩy của thông gió buồng máy trên boong buồng lái và boong thuyền trưởng : không hoạt động (17)</p> <p>7/ (11131) Thực tập : thực tập rời tàu, chữa cháy không được thực hiện khi tàu có 25% thuyền viên được thay đổi từ khi tàu dry-docking 03/2022 (99)</p> <p>8/ (10119) Thiết bị chỉ báo góc lái on boong cánh gà buồng lái (S) : không chính xác, lệch 8 độ ft hơn so với góc bánh lái thực tế (17)</p> <p>9/ (03110) Hàm xích neo : thiết bị làm kín lỗ manholes (02 pscs) bị mất phía kho thủy thủ trưởng (30)</p> <p>10/ (07126) Dầu tích tụ trong buồng máy – thiết bị lọc dầu, máy đèn, máy chính, đáy buồng máy, két FO (30)</p> <p>11/ (10125) Máy lái tự động : hiển thị cảnh báo (số 14) (17)</p> <p>12/ (09105) Cửa chống cháy cấp A trong hành lang nhà bếp (S) : không đang đóng (17)</p> <p>13/ (11129) Hướng dẫn hạ xuồng cứu sinh (P&S) : không được bố trí dưới đèn sự cố (17)</p> <p>14/ (07116) Ống thông hơi của buồng máy phát điện sự cố trên boong thuyền trưởng (P) : không được duyệt (17)</p> <p>15/ (07108) Hộp đựng rỗng cứu hỏa : lăng phun bị mất (boong xuồng, S); hộp bị rỉ sét và vỡ (boong lầu lái) (17)</p> <p>16/ (11103) Thiết bị ngắt giới hạn cho davit : bị biến dạng và không hoạt động (17)</p> <p>17/ (07110) Bình cứu hỏa loại bột khô xách tay : không có trong thượng tầng mũi (17)</p> <p>18/ (14102) Dầu LO : rò rỉ từ bơm thủy lực tời chằng buộc trong kho thủy thủ trưởng; rò rỉ từ vị trí điều khiển nắp hầm hàng (16)</p> <p>19/ (03108) Đầu ống thông hơi két dẫn số 4 (P) : không đóng kín được (chỉ có 1 bu lông) (17)</p> <p>20/ (09227) Dây chằng buộc phía mũi : bị mài mòn (16).</p> <p>* Kiểm tra bổ sung phải được tiến hành bởi VR trước khi tàu rời cảng Gusan.</p>
8	VR113537/ IMO9420227 INLACO EXPRESS	Qingdao, China 22.07.2022 (Tokyo MOU)	Công ty cổ phần vận tải biển & HT lao động quốc tế (Inlaco Saigon)	<p>1/ (01101) Phụ bản giấy chứng nhận SE mục 9.2 điền không đúng (17)</p> <p>2/ (01320) Nhật ký lò đốt dầu cận ghi không đúng ngày 14.06.2022 (17)</p> <p>3/ (14503) Phân loại rác thải không phù hợp với yêu cầu của Marpol từ ngày 02.06.2022, thuyền viên phụ trách không tuân thủ với kế hoạch quản lý rác thải (30)</p> <p>4/ (13101) Do thiếu kiểm tra và bảo dưỡng chu kỳ, áo xi lanh làm mát bằng nước của đỉnh xi lanh số 4 bị nứt và rò rỉ, kết quả là gây máy chính ngừng hoạt động và tàu bị nguy hiểm khi tàu di chuyển trong kênh hẹp (30)</p> <p>5/ (14806) Sĩ quan phụ trách chưa làm quen với các phương pháp hoạt động quản lý nước dằn trên tàu (17)</p> <p>6/ (04118) Không có bằng chứng diễn tập cứu nạn vào không gian kín, các ảnh cùng được sử dụng vào cùng 2 ngày 09.05.2022 và 07.07.2022 (30)</p>

				<p>7/ (01199) Giấy chứng nhận ISSC & SMC hết hiệu lực (30)</p> <p>8/ (15199) Hệ thống quản lý an toàn thực thi trên tàu bị lỗi. Để đảm bảo duy trì hiệu quả của tàu và trang thiết bị, các hoạt động đúng về hệ thống quản lý tàu cần thực hiện bởi thuyền viên, và có đủ sự chuẩn bị các tình huống khẩn cấp như bằng chứng đã nêu ra trong các khiếm khuyết No.3,4,5,6 (30)</p>
9	VR014139/ IMO9237395 PVT-HN	JPSHS Shimonoseki, Japan 22.08.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH vận tải biển Châu Á Thái Bình Dương	<p>1/ (06107) Sĩ quan chịu trách nhiệm - hàng hóa được xếp không đầy đủ thông tin : Sĩ quan không kiểm tra hàng hóa; trong thông tin hàng hóa thì 'WOOD PELLETS CONTAINING ADDITIVES AND/OR BINDERS' là hàng rời nhóm C nhưng thông tin không được liệt kê trong Bộ luật IMSBC (17)</p> <p>2/ (99102) Đèn chỉ báo nổi đất của bảng điện ắc qui trên buồng lái – không hoạt động (17)</p> <p>3/ (10104) Bô lắp la bàn điện trong khoang máy lái – chỉ báo không đồng bộ với la bàn điện chính (17)</p> <p>4/ (04402) Đường ống của thiết bị xử lý nước thải – thùng lỗ nhỏ (16)</p> <p>5/ (03104) Thành quây miệng hầm hàng – mòn rỉ và không được bảo dưỡng kín thời tiết vì có lỗ thùng do ăn mòn (ít nhất 4 vị trí) (30)</p> <p>6/ (11117) Đèn tự sáng gần hầm hàng số 2 (S) : không hoạt động (17)</p> <p>7/ (15199) Bảo dưỡng tàu và trang thiết bị - không được tiến hành phù hợp , bằng chứng được đưa ra là lỗi số 5, 6 và báo cáo bảo dưỡng các nắp hầm hàng – không phản ánh đúng tình trạng thực tế (18).</p>
10	VR094532/ IMO9423683 PVT AZURA	Panjang, Indonesia 02.09.2022 (Tokyo MOU)	Tổng công ty cổ phần vận tải dầu khí (PV Trans) / Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Phương Nam	<p>1/ (07105) Cửa buồng lái : tay đóng mở bị gãy (17)</p> <p>2/ (05115) Nhật kí GMDSS : ghi không đúng (99)</p> <p>3/ (10114) VDR : bị lỗi (30)</p> <p>4/ (19503) Thuyền trưởng và thuyền viên không làm quen với kế hoạch và qui trình quản lý rác thải trên tàu. (30)</p> <p>5/ (10199) Thiết bị chỉ báo hướng gió trên buồng lái : lỗi (17)</p> <p>6/ (01201) Thuyền phó hai không thực hiện nhiệm vụ đi ca đã được phân công (30)</p> <p>7/ (07116) Cánh chặn lửa thông gió buồng máy (mạn trái và mạn phải) : không đóng được (30)</p> <p>8/ (14402) Thiết bị xử lý nước thải : không hoạt động (30)</p> <p>9/ (04102) Bơm cứu hỏa sự cố : áp suất thấp (30)</p> <p>10/ (07105) Cửa chống cháy buồng máy : bị lỗi (17)</p>
11	VR021955/ IMO9282077 TRANG AN 05	Bangkok, Thailand 11.09.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH Dương Giang	<p>1/ (15150) Các khiếm khuyết sau được phát hiện trong quá trình kiểm tra trên tàu (30)</p> <ul style="list-style-type: none"> -La bàn điện : không có đèn chiếu sáng. -Hệ thống báo cháy : không hoạt động -Cánh chặn lửa thông gió buồng máy (mạn trái) : không thể đóng được -Nhiều cầu thang và tay vịn bị mòn và gãy -Thùng chứa dầu di động 200 lít với nhiều đường ống dầu hồi từ máy chính -Báo cáo docking lần cuối không có trên tàu -Thiết bị MF/HF : bị lỗi -GPS : không hoạt động
12	VR084568/ IMO9363144 HAIAN EAST	Singapore 12.09.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH vận tải container Hải An	<p>1/ (10127) Không lập kế hoạch chuyển đi từ Pasir Panjang No.09 đến khu neo Eastern (30)</p> <p>2/ (13101) Tàu đã bị chết máy chính trong luồng từ PPCT đến AEW lúc 01 giờ 35 ngày 12/09/2022 và theo trình bày của máy trưởng là do tàu đang chuyển đổi từ dầu HFO sang dầu DO (17)</p> <p>3/ (02199) Neo và 11 đường xích neo (mạn trái) bị mất trong lúc tàu bị chết máy chính (99)</p>

13	VR044518/ IMO9260823 FUTURE	Dunkerque (GPM), France 14.09.2022 (Paris MOU)	Công ty TNHH dịch vụ vận tải dầu khí Ovtrans	<p>4/ (11113) Thiết bị nâng hạ xuồng cấp cứu (liên kết, ma ní, dây cáp) : hao mòn đáng kể (17)</p> <p>5/ (11132) La bàn từ của xuồng cấp cứu chỉ còn ½ dung dịch (17)</p> <p>6/ (03105) Nắp hầm hàng : tấm mặt bị rỗ toàn bộ từ vùng 14 đến vùng 26 và các thanh giữ nước bị hao mòn/lõm tại nhiều khu vực (99)</p> <p>7 (15150) Với các khiếm khuyết liên quan ISM đề cập nêu trên chỉ ra rằng hệ thống quản lý an toàn của Công ty không được thực thi một cách hiệu quả theo bộ luật ISM (30).</p> <p>8/ Không có bằng chứng chứng tỏ tàu đã đánh giá rủi ro liên quan đến giảm thiểu rủi ro khi tàu chuyển đổi sử dụng từ dầu hàm lượng lưu huỳnh thấp sang dầu DO khi ma nơ. Bằng chứng khách quan chỉ ra rằng thiết bị lọc dầu FO không được bảo dưỡng đúng kế hoạch bảo dưỡng gây ra chết máy chính vì tắc phin lọc (17)</p> <p>1/ (10136) Thiết lập ngôn ngữ làm việc trên tàu: Trong nhật kí tàu ngôn ngữ là Tiếng Anh và Tiếng Việt. Chỉ một ngôn ngữ được thiết lập theo SOLAS V / Qui định 24 (17)</p> <p>2/ (10136) GCN BWM: ngày hoàn thành kiểm tra là 11/06/2017 và ngày hết hạn là 04/03/2024. Không có xác nhận giữa khoảng thời gian trên (17).</p> <p>3/ (01124) GCN IAPP: ngày hoàn thành kiểm tra là 24/01/2019 và ngày hết hạn là 04/03/2024. GCN được cấp lại vào 11/2021, không có xác nhận cho năm 2020. Bản gốc không có trên tàu (Không có GCN điện tử) (17).</p> <p>4/ (01117) GCN IOPP: ngày hoàn thành kiểm tra là 24/01/2019 và ngày hết hạn là 04/03/2024. GCN được cấp lại vào 11/2021, không có xác nhận cho năm 2020. Bản gốc không có trên tàu (Không có GCN điện tử) (17).</p> <p>5/ (01104) GCN SR: ngày hoàn thành kiểm tra là 24/01/2019 và ngày hết hạn là 04/03/2024. GCN được cấp lại vào 11/2021, không có xác nhận cho năm 2020. Bản gốc không có trên tàu (Không có GCN điện tử) (17).</p> <p>6/ (01305) Nhật kí tàu: Ngày 13/09/2022 trong quá trình ma nơ đến cảng, tàu mất khả năng thủy lực. Không ghi nhật kí liên quan đến sự cố này (Nhật kí tàu đã xác nhận bởi thuyền trưởng). Không có bằng chứng về tình huống nguy hiểm này được xử lý thông qua hệ thống ISM để tránh tái diễn (17)</p> <p>7/ (01101) GCN SE (bao gồm cả GCN miễn giảm): GCN CSSE hiệu lực từ 31/10/2018, ngày hoàn thành kiểm tra là 31/10/2018 và ngày hết hạn là 04/03/2024. GCN được cấp lại vào 11/2021, không có xác nhận cho năm 2020. Bản gốc không có trên tàu (Không có GCN điện tử) (17).</p> <p>8/ (07115) Cánh chặn lửa trên cách gà buồng lái (mạn trái): bị nứt và không thể đóng; việc làm quen của thuyền viên về việc này cần được cải thiện (17)</p> <p>9/ (07113) Bơm cứu hỏa: trong quá trình thực tập, bơm cứu hỏa số 2 không thể khởi động (chỉ báo đèn trên buồng lái) và không có áp suất trong đường ống (đã khắc phục trong quá trình kiểm tra); Trên cách gà buồng lái mạn trái, đồng hồ chỉ báo áp suất không thể đọc được (17)</p> <p>10/ (18131) việc vệ sinh toilets khu vực sinh hoạt cần được cải thiện; nước bị rò rỉ khi xả nước trên buồng lái (17)</p> <p>11/ (11108) Phao bè tự thổi: Rác thải cản trở nếu có thao tác liên quan đến phao bè (mạn trái). Theo sỹ quan tàu thì rác thải được thải tại cảng tới. (17)</p> <p>12/ (01142) Không có GCN bảo hiểm hoặc trách nhiệm tài chính được cấp bởi cơ quan ủy quyền phù hợp với quốc gia tàu đăng ký (17)</p> <p>13/ (18420) Một số phụ tùng dự trữ được cất giữ trong buồng máy không được chằng buộc thích hợp. Rủi ro khi tàu lắc và cản trở lối thoát; Buồng máy lọc dầu phát hiện dầu rò rỉ. Việc vệ sinh cần được cải thiện (17)</p>
----	-----------------------------------	---	---	---

				<p>14/ (14501) Xử lý rác thải: sau khi tàu ra đà, rác thải và phụ tùng dự trữ được cất giữ dọc theo boong chính và không có dấu hiệu được dọn dẹp trước khi tàu rời cảng. Rủi ro của việc thải ra biển (17)</p> <p>15/ (08104) Bảng chỉ báo điều khiển máy lái trên buồng lái, máy lái số 1 đèn chỉ báo 'No Volt' không hoạt động (17)</p> <p>16/ (18417) Lỗ người chui của hầm xích neo ở tình trạng mở không có thiết bị bảo vệ (17)</p> <p>17/ (03112) La canh buồng máy phía dưới trục chân vịt: có nhiều nước, nguồn nước ở đâu thì thuyền viên không biết (30)</p> <p>18/ (15150) ISM: đánh giá hệ thống quản lý an toàn bởi Chính quyền cờ được yêu cầu trước khi tàu khởi hành. Các khiếm khuyết chỉ ra là bằng chứng khách quan của lỗi nghiêm trọng hoặc thiếu hiệu quả của việc thực hiện Bộ luật ISM (17)</p> <p>19/ (10133) Tàu được rời từ nhà máy đến khu neo cảng bị giới hạn (các công việc được tiến hành trên khu vực cảng trong quá trình tàu sửa chữa lên đà). Neo mạn trái không sẵn sàng được thả xuống (17)</p> <p>20/ (07101) Ống khói trong nhà bếp dính dầu và bẩn (lưu ý: kiểm khuyết đã được chỉ ra trong biển bản PSC lần trước) (17)</p> <p>21/ (18324) Buồng thực phẩm: nhiều vật dụng không liên quan chứa trong buồng lạnh. Buồng thịt và cá nhiệt độ cao (-10 và -12 độ), buồng mát vệ sinh (tích tụ nước trong các khay nhựa, nước đọng trên sàn, một số thực phẩm rau và cá bị thối rữa) và bọc cách nhiệt kém dẫn đến đông đá ở các mối nối và đường ống (17)</p> <p>22/ (18136) Không có nước nóng trong các phòng thuyền viên. Rủi ro về vi khuẩn phải được đánh giá (17)</p> <p>23/ (02134) tàu dịch chuyển từ nhà máy đến cầu cảng với trạng thái tàu không. Dẫn đến tàu không có khả năng sử dụng chân vịt (chân vịt ngập nước 1 phần) và tời neo bị mất công suất thủy lực (tàu kéo không hỗ trợ được). Thuyền trưởng phải hướng dẫn đánh giá trạng thái tải trọng trước khi tàu khởi hành theo yêu cầu của các công ước và bộ luật (17)</p> <p>24/ (13104) Hệ thống hút khô: thử hệ thống hút khô không thỏa mãn. Không có khả năng bơm nước ra phía dưới sàn buồng máy (17)</p> <p>25/ (13102) Máy đèn : rò rỉ nước làm mát trên bơm nước biển làm phụ (17)</p>
14	VR052424/ IMO9367164 STAR 26	Hongkong 19.09.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH vận tải biển Khôi Nguyên	<p>1/ (07108) Lối thoát hiểm sự cố buồng máy: cửa chống cháy phía dưới không hoạt động được; đèn chiếu sáng sự cố hỏng (30)</p> <p>2/ (07108) Hộp đựng rỗng cứu hỏa : nhiều vòi rỗng và đường ống mềm không có (30)</p> <p>3/ (07199) Bọc cách nhiệt của đường ống khí xả máy đèn : bị thiếu một phần (17)</p> <p>4/ (10111) Hải đồ 4122 và 937 cho vùng nước Hongkong : chưa cập nhật (17)</p> <p>5/ (07109) Các chai CO2 bị khóa và không sẵn sàng sử dụng (30)</p> <p>6/ (03108) Đầu ống thông hơi tự động cho két (mạn phải) : bị hư hỏng (17)</p> <p>7/ (03102) Dầu mạn khô (mạn phải) không được sơn màu tương phản với mạn tàu (17)</p> <p>8/ (11117) Phao tròn cứu sinh trên boong chính (mạn phải) : không có (17).</p> <p>9/ (07126) Máy đèn và máy chính : phát hiện rò rỉ, dầu rò rỉ đang chứa bởi thùng nhựa (17)</p>
15	VR084492/ IMO9445057 GOLDEN LIGHT 09	Singapore 23.09.2022 (Tokyo MOU)	Công ty cổ phần dầu khí và bất động sản Sen Vàng/ Công ty TNHH vận tải biển Châu Á Thái Bình Dương	<p>1/ (18412) Trong quá trình chuẩn bị cầu thang sinh hoạt, thuyền viên không mặc thiết bị an toàn cá nhân (99)</p> <p>2/ (02199) Cầu thang, lan can và mã mòn rỉ quá giới hạn và thùng bao gồm cả đường ống thoát nước (99)</p>

				<p>3/ (07116) Thông hơi nhà vệ sinh trên cánh gà buồng lái (mạn phải) : mòn rỉ và thủng (17)</p> <p>4/ (07124) Tàu được trang bị cân trong buồng CO2 nhưng thuyền viên không biết sử dụng (17)</p> <p>5/ (01310) Biểu tượng IMO cho tất cả thông hơi không nhìn thấy rõ (99)</p> <p>6/ (07115) 6 trong 8 đầu ống thông gió dạng nắm cửa các hầm hàng bị kẹt trong quá trình kiểm tra (30)</p> <p>7 (18299) Thuyền phó 2 đã đi trên tàu quá 12 tháng (30).</p> <p>8/ (03108) 60% nắp đo sâu của các kết dẫn bị mất. Ống đo sâu kết dẫn số 4 bị thủng (30)</p> <p>9/ (15104) Với các khiếm khuyết nêu trên, hệ thống quản lý an toàn của tàu không hiệu quả theo Bộ luật ISM (30)</p>
16	VR064570/ IMO9301524 PALMER	Qingdao, China 27.09.2022 (Tokyo MOU)	Công ty TNHH dịch vụ vận tải dầu khí Ovtrans	<p>1/ (01123) Ngày trong bản lý lịch liên tục số 10 nhận bởi tàu không được cập nhật và không được ký xác nhận, một số thông tin đã thay đổi nhưng bản lý lịch liên tục mới không có trên tàu (17)</p> <p>2/ (03102) Dầu mạn khô bên mạn trái nhìn không rõ (17)</p> <p>3/ (01117) Đốt dầu cặn và bay hơi nước từ két lắng dầu cặn chưa được duyệt bởi đăng kiểm; Một két (két dầu rò rỉ khoang khí quét) được ghi bởi thuyền viên trong Nhật kí dầu không được liệt kê trong bảng 3.1 của Phụ lục của GCN IOPP; Một số tên két không trùng với tên két trong bảng đo sâu khoang két (17)</p> <p>4/ (01218) GCN sức khỏe của một thuyền viên hết hạn ngày 08.07.2022, Thuyền trưởng đưa ra trang đầu GCN sức khỏe của 1 thuyền viên trong khi lại đưa ra trang cuối của 1 thuyền viên khác, bằng chứng này cho thấy GCN sức khỏe không được cấp bởi cơ sở y tế được công nhận (30)</p> <p>5/ (01218) Hiệu lực GCN sức khỏe của 1 thuyền viên có thời hạn quá 2 năm (30)</p> <p>6/ (15105) Hệ thống quản lý an toàn thực thi trên tàu không hiệu quả, lỗi số 4 và số 5 là bằng chứng khách quan (30).</p>
17	VR094540/ IMO9400370 MT BASS	Egersund, Na Uy 28.09.2022 (Paris MOU)	Công ty TNHH dịch vụ vận tải dầu khí Ovtrans	<p>1/ (03102) Dầu mạn khô không được đánh dấu phù hợp và không nhìn rõ được (17)</p> <p>2/ (18315) Một số rau và trái cây trong buồng lạnh bị thối rữa và mốc. Sàn buồng thực phẩm bẩn (17).</p> <p>3/ (13102) Đường ống nước làm mát máy đèn bị thủng đang sửa tạm thời bằng các kẹp ống (17).</p> <p>4/ (14503) Kế hoạch quản lý không có bao gồm sức chứa tối đa cho mỗi loại rác thải (17).</p> <p>5/ (18499) Vòi tắm khẩn cấp trên boong chính không hoạt động (17).</p> <p>6/ (18305) Buồng y tế không sẵn sàng sử dụng (khiếm khuyết lặp lại lần trước PMOU PSC) (17)</p> <p>7/ (07115) Cánh chặn lửa thông gió trên boong cánh gà buồng lái (mạn trái) – không đóng kín, Cánh chặn lửa của thông gió kho khu vực giữa tàu (mạn phải) không thể đóng được do mòn rỉ (17).</p> <p>8/ (07115) Thiết bị VHF và MF được lắp đặt trên tàu nhưng không được ghi trong Phụ bản GCN SR(17)</p> <p>9/ (18302) Một nhà vệ sinh khu vực sinh hoạt không sử dụng được (khiếm khuyết lặp lại lần trước PMOU PSC) (17)</p> <p>10/ (14801) Theo GCN quản lý nước dẫn tàu sử dụng phương pháp D-2 trong khi theo kế hoạch quản lý nước dẫn thì dùng phương pháp xử lý nước, thiết bị này không có trên tàu, kế hoạch quản lý nước dẫn bao gồm việc trao đổi nước dẫn (17)</p> <p>11/ (07105) Vài cửa chống cháy cấp A không đóng kín, ví dụ như cửa chống cháy giữa nhà bếp và phòng ăn và cửa khu vực hộp cầu thang khu vực sinh hoạt (17)</p> <p>12/ (18317) Nước trong nhà bếp rất bẩn và bồn rửa bị tắc, nước nóng không có cho việc rửa tay và cho việc chuẩn bị đồ ăn (30)</p> <p>13/ (14802) Có sự chỉnh sửa trong nhật ký nước dẫn cũng như sự không phù hợp giữa nhật ký nước dẫn và nhật ký thiết bị xử lý nước dẫn (17)</p>

				<p>14/ (04106) La bàn điện lập trong khoang máy lái không hoạt động (17)</p> <p>15/ (14810) Trong quá trình kiểm tra PSC nước dẫn được xả ra cảng Egersund mà không thông qua thiết bị xử lý nước dẫn. Thuyền trưởng được hướng dẫn không xả nước dẫn ra cảng khi nước dẫn chưa qua thiết bị xử lý (17)</p> <p>16/ (11124) Thang lên tàu không được bảo dưỡng phù hợp, tay vịn bị rách một phần (17)</p> <p>17/ (14811) Trong quá trình kiểm tra, nước dẫn xả ra mà không qua thiết bị xử lý. Trong khi yêu cầu thuyền viên thử thiết bị xử lý nước dẫn thì thiết bị không khởi động được. Sau vài giờ, thiết bị xử lý nước dẫn vẫn hiện 3 báo động (kiểm khuyết lặp lại lần trước của PSC) (30)</p> <p>18/ (18424) Thiết bị nâng khu vực giữa tàu - ống thủy lực bị mòn rỉ nặng (17)</p> <p>19/ (15150) Đánh giá hệ thống quản lý an toàn bởi chính quyền Cờ được yêu cầu trước khi tàu khởi hành. Các kiểm khuyết được chỉ liên quan đến ISM là bằng chứng rõ ràng hệ thống quản lý an toàn của tàu bị lỗi nghiêm trọng và thiếu hiệu quả (30).</p>
18	<p>VR103430/ IMO9543304</p> <p>BLUE STAR</p>	<p>Yangon, Myanmar 22.10.2022 (Indian MOU)</p>	<p>Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO)</p>	<p>1/ (07109) 90% CO2 chai CO2 của hệ thống dập cháy cố định bị hết (30)</p> <p>2/ (12101) Dầu phát hiện phía dưới các bao hàng trong hầm hàng số 5 (17)</p> <p>3/ (02106) Kết cấu bị hư hỏng vì cháy, không thể khắc phục cho đến khi trả hết hàng (30)</p> <p>4/ (12104) Không có thông tin về hàng hóa và MSDS trên tàu liên quan đến Dry Anthracite và high carbon silicon (17)</p> <p>5/ (12104) Không có MSDS và thiết bị bảo vệ an toàn cho việc cất giữ hóa chất trong khoang máy lái (17)</p> <p>6/ (07104) Lỗi không thông báo kiểm khuyết của hệ thống dập cháy CO2 cố định và tai nạn trên biển trước khi tàu đến Yangon (21)</p>
19	<p>VR014311/ IMO9241176</p> <p>LADY LINN</p>	<p>Singapore 05.12.2022 (Tokyo MOU)</p>	<p>Công ty cổ phần vận tải Nhật Việt</p>	<p>1/ (10127) Không có bằng chứng về kế hoạch chuyến đi liên quan đến biện pháp kiểm soát môi trường theo qui định của điều 37, Chương V của SOLAS và hướng dẫn hàng hải NP44 gồm khu vực Singapore (17)</p> <p>2/ (10135) Kiểm soát kế hoạch chuyến đi – Không có bằng chứng về việc tàu đánh dấu vị trí bằng mắt và radar theo yêu cầu của kế hoạch chuyến đi (99)</p> <p>3/ (14199) Kho SOPEP – bơm chân không không hoạt động tại thời điểm kiểm tra (15)</p> <p>4/ (18408) Đồng hồ chỉ báo IR trên bảng cấp điện 110V trong buồng máy không hoạt (15)</p> <p>5/ (14402) Thiết bị xử lý nước thải – không có dấu hiệu về việc sử dụng viên khử chloride (17)</p> <p>6/ (07115) Cánh chặn lửa thông gió buồng máy (mạn trái) – không đóng được (30)</p> <p>7 (04102) Thiết bị dẫn động bơm cứu hỏa sự cố bị lỗi và thuyền viên điều chỉnh van xả điều chỉnh áp suất đến đường ống cứu hỏa chính (17).</p> <p>8/ (11132) Xuồng cứu sinh mạn trái không khởi động được bằng ắc qui số 1 tại thời điểm kiểm tra (17)</p> <p>9/ (04121) Việc làm quen của thuyền viên đối với các hệ thống khẩn cấp – Không có bằng chứng chỉ ra rằng các thuyền viên mới thay làm quen với qui trình nhận nhiên liệu và kết quả làm tràn 5 lít dầu FO hàm lượng lưu huỳnh thấp ra mạn phải tàu (30).</p> <p>10 (15150) Với các kiểm khuyết liên quan ISM đề cập nêu trên chỉ ra rằng hệ thống quản lý an toàn của Công ty không được thực thi một cách hiệu quả trên tàu theo qui định của mục 6,7 và 10 của bộ luật ISM (30).</p>
20	<p>VR094540/ IMO9400370</p> <p>MT BASS</p>	<p>Shanghai, China 24.12.2022 (Tokyo MOU)</p>	<p>Công ty TNHH dịch vụ vận tải dầu khí Ovtrans</p>	<p>1/ (03103) Cầu thang mạn: lưới an toàn chưa được trang bị tại thời điểm kiểm tra (17)</p> <p>2/ (07111) Bộ trang bị cho người cứu hỏa: cán rìu không được bọc cách điện (17).</p> <p>3/ (07113) Đường ống cứu hỏa chính dẫn đến họng cứu hỏa phía trên kết hàng số 5 (S) bị thủng và rò rỉ</p>

				<p>(30).</p> <p>4/ (10126) Diễn tập sự cố máy lái được thực hiện ngày 11.12.2022 và được ghi vào sổ nhật kí thể hiện hệ thống báo động máy lái đã được thử. Tuy nhiên không có báo động được ghi lại trong bảng hiện thị báo động, do đó việc ghi chép thực tập này không phản ánh đúng tình huống thực tế (30).</p> <p>5/ (11124) Chân của thang dây cứu sinh (S) bị mục (17).</p> <p>6/ (13103) Cảm biến đo nhiệt đầu ra của thiết bị tăng áp máy đèn số 3 bị lỗi (17)</p>
--	--	--	--	--