



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER
PHÒNG TÀU BIỂN

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ 18 PHẠM HUNG, HÀ NỘI
 ADDRESS

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION

Ngày 04 tháng 11 năm 2008

Số thông báo: 039KT/08TB

Nội dung: Ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ buồng máy của tàu.

Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu biển
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Các Chính quyền Cảng yêu cầu tất cả các tàu phải chấp hành nghiêm ngặt các yêu cầu của Phụ lục I về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu từ tàu của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL 73/78). Hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy của tàu (OFE) là mục tiêu luôn được các Chính quyền Cảng ưu tiên kiểm tra. Trong quá trình kiểm tra của Chính quyền cảng (Port State Control Inspection), khiếm khuyết liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu từ buồng máy có thể dẫn đến việc tàu bị lưu giữ và bị phạt nặng nề. Trong thời gian vừa qua, đã có nhiều tàu biển Việt Nam bị lưu giữ do có các khiếm khuyết nói trên.

Nhằm mục đích giúp cho các chủ tàu/ thuyền trưởng có thể phát hiện sớm và loại bỏ các khiếm khuyết liên quan đến hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy của tàu, tránh việc tàu bị lưu giữ bởi Chính quyền Cảng, chúng tôi đã biên soạn Bảng câu hỏi liên quan đến hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy đính kèm Thông báo kỹ thuật này.

Chúng tôi đề nghị các chủ tàu/ thuyền trưởng thường xuyên sử dụng Bảng câu hỏi nói trên để kiểm tra hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy và có hành động khắc phục, phòng ngừa cần thiết đối với các khiếm khuyết phát hiện được.

Bên cạnh việc thực hiện các hướng dẫn nêu trong Bảng câu hỏi, các chủ tàu/ thuyền trưởng cần lưu ý đến các vấn đề sau đây liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm do dầu từ buồng máy của tàu:

1/ Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu (mẫu IOPP) và Phụ bản đính kèm giấy chứng nhận này (mẫu A hoặc mẫu B):

-Giấy chứng nhận còn hạn hiệu lực và được xác nhận kiểm tra hàng năm/ trung gian đầy đủ.

-Các thông tin ghi trong mẫu A hoặc B (mẫu A dùng cho tàu không phải là tàu chở dầu, mẫu B dùng cho tàu chở dầu): thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy tàu,

thiết bị báo động và ngừng thải tự động, két chứa nước đáy tàu lẫn dầu, két chứa cặn dầu và dầu thải, thiết bị đốt dầu cặn, ... phù hợp với trang bị/ bố trí thực tế trên tàu

2/ Sổ nhật ký dầu :

-Sử dụng mẫu mới nhất theo quy định của Công ước MARPOL 73/78 (đề nghị xem Thông báo kỹ thuật số 008KT/07TB ngày 26 tháng ba năm 2007).

-Thông tin về các két chứa dầu của tàu ghi trong Sổ nhật ký phù hợp với tàu thực tế.

-Được ghi chép đầy đủ, đúng quy định (đề nghị xem hướng dẫn ghi Sổ nhật ký dầu (Phần I) trong Thông báo kỹ thuật số 005/07TB ngày 14 tháng hai năm 2007).

3/ Hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy

Hệ thống và các trang thiết bị liên quan: thiết bị lọc nước lẫn dầu, van ba ngã, phương tiện báo động và ngừng thải tự động, bơm thải dầu cặn và hệ thống đường ống liên quan, bích nối quốc tế để thải dầu cặn lên phương tiện tiếp nhận, ... ở trạng thái hoạt động thoả mãn và được bảo quản, bảo dưỡng đầy đủ.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo của VR/ Thông báo kỹ thuật TB* của trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>

Nếu Quý cơ quan cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam, Phòng Tàu biển

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: + 4 7684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +4 7684722

Thư điện tử: hainv@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Cơ quan lời chào trân trọng.

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Nhu trên

-QP, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Bảng câu hỏi liên quan đến hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy
Questionnaire relating to Oil Filtering Equipment System on board

TT No.	Câu hỏi Question	Câu trả lời - Answer		
		Có Yes	Không No.	KAD N/A
1	<p>Tàu có thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy (OFE)? Does the vessel have Oil Filtering Equipment (OFE) on board?</p> <p>Thông tin này có thể xem tại mục 2.2 của mẫu A hoặc mẫu B đính kèm giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu. Từ ngày 06 tháng bảy năm 1998, tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, bất kể đóng năm nào, đều phải trang bị thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy 15 phần triệu.</p> <p>This information can be found in paragraph 2.2 of FORM A or FORM B of the IOPP Certificate of the vessel (FORM A is for ships other than oil tankers, FORM B is for oil tankers.). From 6 July 1998, all ships of 400 GRT and above, regardless of age, must be fitted with 15 ppm oil filtering equipment.</p> <p>Nếu câu trả lời là Không, phải có ngay hành động khắc phục trước khi tàu rời cảng. If the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before ship's departure.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	<p>Hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy (OFE) của tàu có phương tiện báo động và ngừng thải tự động? Does the vessel's OFE system have an alarm and an automatic stopping device?</p> <p>Thông tin này có thể xem tại mục 2.2 của mẫu A hoặc mẫu B đính kèm Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu. Theo Quy định 14.2, Phụ lục I, Công ước MARPOL 73/78, tất cả các tàu có tổng dung tích từ 10.000 trở lên phải được trang bị phương tiện báo động và ngừng thải tự động. Theo Quy định 15.3, Phụ lục I, Công ước MARPOL 73/78, nước lẫn dầu đáy buồng máy chỉ được phép thải ra biển qua hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy (OFE) khi tàu ở trong vùng đặc biệt theo quy định của Phụ lục I, Công ước MARPOL 73/78, nếu hệ thống này có phương tiện báo động và ngừng thải tự động.</p> <p><i>This information can be found in paragraph 2.2 of FORM A or FORM B of the IOPP Certificate of the vessel. According to regulation 14.2 all ships of 10,000 GRT and above must be fitted with an alarm and automatic stopping device. According to regulation 15.3 of Annex I processed bilge water from machinery spaces is only allowed to be discharged into the sea through any vessel's OFE system in a Special Area of Annex I to the MARPOL 73/78 Convention, if the system has an alarm and automatic stopping device.</i></p> <p>Tuy nhiên, nếu tàu có tổng dung tích dưới 10.000, không cần phải trang bị phương tiện báo động và ngừng thải tự động, nếu không thực hiện việc thải nước lẫn dầu từ buồng máy khi tàu ở trong vùng đặc biệt. Ngược lại, việc thải nước lẫn dầu từ buồng máy qua hệ thống thiết bị lọc không có phương tiện báo động và ngừng thải tự động là vi phạm quy định của Công ước MARPOL 73/78, cho dù hàm lượng dầu trong dòng thải dưới 15 phần triệu.</p> <p><i>However, ships less than 10,000 GRT need not be equipped with such an alarm and stopping device, if no effluent from machinery space bilges is discharged within special areas. Conversely, the discharge of effluent within special areas from ships without an automatic stopping device is a contravention of the Convention, even if the oil content of the effluent is below 15 ppm.</i></p> <p>Nếu như tổng dung tích của tàu từ 10.000 trở lên, và câu trả lời của câu hỏi này là KHÔNG, phải thực hiện hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng. If the gross tonnage of the vessel is 10,000 or above, and the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before departure.</p> <p>Nếu như tổng dung tích của tàu nhỏ hơn 10.000, và tàu không có phương tiện báo động và ngừng thải tự động, câu trả lời cho công hỏi này là KHÔNG ÁP DỤNG. Trong trường hợp này, Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu của tàu phải ghi thông tin về kết dùng để giữ lại trên tàu nước lẫn dầu đáy buồng máy. Tuy nhiên, nếu tàu đã sử dụng hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy khi ở trong vùng đặc biệt theo quy định của Phụ lục I, Công ước MARPOL 73/78, thì phải thực hiện hành động khắc phục khiếm khuyết về hoạt động này. Việc sử dụng hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy được ghi trong Sổ nhật ký dầu của tàu với mã hiệu D, số hạng mục 15.1 hoặc với mã hiệu E.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	<p><i>If the gross tonnage of the vessel is less than 10,000, and the vessel does not have an alarm and automatic stopping device, the answer to this question is N/A. In this case a holding tank must have been identified in the IOPP Certificate for the retention of oily bilge water on board. However, if the vessel has used its OFE system in a Special Area of Annex I, action should be taken to rectify the deficiency. Use of the OFE system is recorded in the Oil Record Book with Code letter D, item number 15.1 or with Code letter E.</i></p>			
3	<p>Thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy được duyệt kiểu phù hợp với Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu của tàu? <i>Is the OFE equipment type approved according to the IOPP certificate?</i></p> <p>Thiết bị lọc/phân ly nước lẫn dầu đáy buồng máy và thiết bị đo hàm lượng dầu lắp đặt trên tàu, có ngày đặt sống chính hoặc giai đoạn đóng mới tương đương trước ngày 01 tháng giêng năm 2005, phải được duyệt phù hợp với Nghị quyết A.393(X) hoặc MEPC.60(33) (xem mục 2.3 của mẫu A hoặc B đính kèm Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu của tàu). Thiết bị lọc/phân ly nước lẫn dầu đáy buồng máy và thiết bị đo hàm lượng dầu lắp đặt trên tàu, có ngày đặt sống chính hoặc giai đoạn đóng mới tương đương từ ngày 01 tháng giêng năm 2005, phải được duyệt phù hợp với Nghị quyết MEPC.107(49). Nghị quyết MEPC107(49) cũng áp dụng cho thiết bị lắp đặt mới vào hoặc sau ngày 01 tháng giêng năm 2005 cho tàu hiện có (có ngày đặt sống chính hoặc giai đoạn đóng mới tương đương trước ngày 01 tháng giêng năm 2005), nếu điều này là thích hợp và thực tế có thể thực hiện được.</p> <p><i>The separating/filtering equipment and the oil content meter installed on ships, the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction before 1 January 2005, shall be approved either in accordance with resolution A.393(X) or MEPC.60(33), see paragraphs 2.3 of FORM A and Form B. The separating/filtering equipment and the oil content meter installed on ships, the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction after 1 January 2005, shall be approved in accordance with resolution MEPC.107(49). This also applies to new installations fitted on or after 1 January 2005 to ships, the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction before 1 January 2005 in so far as is reasonable and practicable.</i></p> <p>Nếu câu trả lời cho câu hỏi này là KHÔNG, phải thực hiện ngay hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.</p> <p><i>If the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before departure.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	<p>Phương tiện báo động 15 phần triệu có được hiệu chỉnh thích hợp và ở trạng thái hoạt động thoả mãn? <i>Is the 15 ppm alarm correctly adjusted and operable?</i></p> <p>Yêu cầu thuyền viên chứng minh khả năng hoạt động của phương tiện báo động 15 phần triệu phù hợp với sổ tay hướng dẫn của thiết bị.</p> <p><i>The crew is invited to demonstrate the operability of the 15 ppm alarm according to the instruction manual of the equipment.</i></p> <p>Nếu câu trả lời cho câu hỏi này là KHÔNG, phải thực hiện ngay hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.</p> <p><i>If the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before departure.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<p>Van 3 ngã hoặc phương tiện ngừng thải ở trạng thái hoạt động? <i>Is the 3-way-valve or stopping device functioning?</i></p> <p>Thuyền viên được yêu cầu chứng minh khả năng hoạt động của van 3 ngã hoặc phương tiện ngừng thải phù hợp với sổ tay hướng dẫn của thiết bị. Phải xác nhận khả năng hoạt động thích hợp của hệ thống bằng cách tháo cửa ra của van 3 ngã ra khỏi đường ống xả ra mạn tàu để kiểm tra.</p> <p><i>The crew is invited to demonstrate the operability of the 3-way-valve or stopping device according to the instruction manual of the equipment. It shall be ascertained that the system is operating properly by disconnecting the outlet of the 3-way valve from the outboard pipe for checking.</i></p> <p>Nếu câu trả lời cho câu hỏi này là KHÔNG, phải thực hiện hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.</p> <p><i>If the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before departure.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6	<p>Hệ thống thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy không có đường ống nối tắt bất hợp pháp? Is the OFE-system free of illegal by-passes?</p> <p>Điều này có thể được xác nhận bằng cách quan sát các vị trí kết nối và đường ống trong buồng máy của tàu. Không cho phép có đường ống nối tắt bỏ qua thiết bị lọc/phân ly, van 3 ngã hoặc thiết bị ngừng thải tự động, để có thể thải trực tiếp nước lẫn dầu đáy buồng máy qua mạn tàu. Ống nước lẫn dầu đáy tàu từ buồng máy chỉ được phép xả trực tiếp qua mạn tàu trong trường hợp khẩn cấp, ví dụ như khi buồng máy bị ngập.</p> <p><i>This can be done by visual inspection of the connections and pipelines in the machinery room of the vessel. No connections are permitted to pass the separator, the 15 ppm alarm, the 3-way-valve or the automatic stopping device, allowing bilges to be discharged directly overboard. Bilge line from engine room spaces is permitted directly overboard in case of an emergency e.g. flooding of engine room.</i></p> <p>Nếu câu trả lời cho câu hỏi này là KHÔNG thực hiện hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.</p> <p><i>If the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before departure.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	<p>Có bằng chứng về xuất hiện dầu trong van gắn ở mạn tàu và đường ống xả mạn liên quan? Is there any evidence of oil contamination in the ship's side valve and associated overboard pipework?</p> <p>Điều này được xác nhận khi thử van 3 ngã bằng cách tháo bích nối của van 3 ngã ra khỏi đường ống xả mạn liên quan.</p> <p><i>This is done when testing the 3-way valve by disconnecting the 3-way valve flange from the overboard pipework.</i></p> <p>Nếu câu trả lời cho câu hỏi này là CÓ, phải thực hiện hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.</p> <p><i>If the answer to this question is YES tion should be taken to rectify the deficiency before departure.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	<p>Có hướng dẫn vận hành thích hợp của thiết bị lọc nước lẫn dầu đáy buồng máy bố trí ở gần thiết bị này? Are the respective OFE operating instructions available in the vicinity of the equipment?</p> <p>Nếu câu trả lời cho câu hỏi này là KHÔNG, phải thực hiện hành động khắc phục khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.</p> <p><i>If the answer to this question is NO, action should be taken to rectify the deficiency before departure.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	