

**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER
PHÒNG TÀU BIỂN**

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ
ADDRESS 18 PHAM HUNG, HA NOI

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION**Ngày 07 tháng 07 năm 2008****Số thông báo: 025KT/08TB**

Nội dung: Áp dụng Khuyến nghị số 98 của IACS về “Trách nhiệm của các kiểm tra viên theo quy định của các công ước và bộ luật”.

**Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu chạy tuyến quốc tế
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Trong quá trình thực hiện việc kiểm tra và cấp các giấy chứng nhận theo luật cho tàu, nhiều trường hợp kiểm tra viên (surveyor) của cơ quan đăng kiểm và đại diện chủ tàu/ người quản lý tàu bị lúng túng khi xử lý các khiếm khuyết phát hiện được, để quyết định việc cấp hoặc xác nhận các giấy chứng nhận liên quan cho tàu.

Để tránh tình trạng nêu trên, và để đảm bảo tính thống nhất trong việc xử lý các khiếm khuyết của tàu phát hiện được trong quá trình kiểm tra phù hợp với quy định của các công ước/ bộ luật của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), tháng 09 năm 2007, Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS) đã ban hành khuyến nghị số 98 về “Trách nhiệm của các kiểm tra viên theo quy định của các công ước và bộ luật”.

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan, kèm theo Thông báo kỹ thuật này, Khuyến nghị số 98 của IACS và đề nghị các Quý Cơ quan sử dụng Khuyến nghị trong việc xử lý các khiếm khuyết của tàu, phục vụ cho việc cấp hoặc xác nhận các giấy chứng nhận liên quan cho tàu.

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:

-Như trên

-QP, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải

TRÁNH NHIỆM CỦA KIỂM TRA VIÊN THEO QUY ĐỊNH CỦA CÁC CÔNG ƯỚC VÀ BỘ LUẬT

1. Giới thiệu chung

1.1 Các công ước và bộ luật đưa ra các điều khoản chung xác định vai trò của các kiểm tra viên (surveyor) thuộc các Tổ chức được công nhận (Recognized organization) trong việc thực hiện kiểm tra, và trách nhiệm của họ đối với các Chính quyền Hàng hải (Flag Administration) cũng như Chính quyền cảng (Port Authority). Các điều khoản nói trên cũng xác định hệ thống trao đổi thông tin giữa Chính quyền Hàng hải hoặc Chính quyền Cảng và Tổ chức được công nhận.

1.2 Phù hợp với các yêu cầu của các công ước và bộ luật, các Tổ chức phân cấp (Classification Society), một cách riêng rẽ hoặc theo nhóm, ký các thoả thuận với một số Chính quyền Hàng hải. Các thoả thuận này bao gồm quy định về việc thực hiện trách nhiệm của các kiểm tra viên khi tiến hành kiểm tra, và trách nhiệm của họ đối với các Chính quyền Hàng hải.

1.3 Khuyến nghị này không áp dụng đối với Bộ luật ISM và ISPS.

2. Định nghĩa

2.1 “Giấy chứng nhận chính thức” (Permanent Certificate) hoặc “giấy chứng nhận” (certificate) là giấy chứng nhận được cấp sau khi hoàn thành thoả mãn (tức là không có bất kỳ khiếm khuyết nào) đợt kiểm tra lần đầu (initial) hoặc cấp mới (renewal). Giấy chứng nhận chính thức có hiệu lực cho đến ngày ấn định kiểm tra chu kỳ (periodical)/ cấp mới tiếp theo. Giấy chứng nhận chính thức cũng được cấp hoặc cấp lại khi tất cả các khiếm khuyết dẫn đến việc phải cấp giấy chứng nhận có điều kiện đã được khắc phục.

2.2 “Giấy chứng nhận tạm thời” (Interim certificate) là giấy chứng nhận được cấp bởi kiểm tra viên hiện trường (attending surveyor) sau khi hoàn thành thoả mãn đợt kiểm tra, nhằm mục đích cho phép tàu hoạt động trong khi chờ cấp giấy chứng nhận chính thức. Giấy chứng nhận tạm thời thường có hạn hiệu lực là 5 tháng.

2.3 “Giấy chứng nhận có điều kiện”* (Conditional certificate) hoặc “Giấy chứng nhận được cấp có điều kiện” (Conditionally issued certificate) là giấy chứng nhận được cấp bởi kiểm tra viên hiện trường khi tàu có khiếm khuyết nhỏ, mà khiếm khuyết này không thể khắc phục tại cảng tàu được kiểm tra. Giấy chứng nhận có điều kiện có hạn hiệu lực đủ để cho phép tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng mà tại đó việc khắc phục khiếm khuyết được thực hiện. Trong trường hợp như vậy, hạn hiệu lực của giấy chứng nhận có điều kiện thường không quá 2 tháng, trừ khi có hướng dẫn đặc biệt của Chính quyền Hàng hải.

2.4 “Khiếm khuyết nhỏ” (minor deficiency) là khiếm khuyết không gây ra nguy hiểm cho tàu hoặc người trên tàu khi tàu hoạt động. Các khiếm khuyết nhỏ liên quan đến Công ước SOLAS bao gồm: quá hạn bảo dưỡng bệ cứu sinh bơm hơi, bình cứu hoả xách tay đã bị dùng hết, phao tròn bị hỏng, pháo hiệu bị hết hạn, ...

2.5 “Khiếm khuyết lớn” (major deficiency) là khiếm khuyết không phải là khiếm khuyết nhỏ. Tham khảo Phụ lục A về danh mục các khiếm khuyết lớn. Danh mục này không bao gồm toàn bộ các khiếm khuyết lớn, nhưng liệt kê ví dụ về các khiếm khuyết lớn cho mỗi công ước hoặc bộ luật.

* Một số Chính quyền Hàng hải yêu cầu các giấy chứng nhận này phải được gọi và giải thích là “Giấy chứng nhận ngắn hạn” (Short Term certificate). Đối với các Chính quyền Hàng hải này, thuật ngữ “Giấy chứng nhận có điều kiện” nêu trong tài liệu này được đọc là “Giấy chứng nhận ngắn hạn”.

No. 98

(Tháng 09/2007)

3. Loại kiểm tra

3.1 Phạm vi và thời hạn quy định của bất kỳ đợt kiểm tra theo luật nào (ví dụ như kiểm tra lần đầu, hàng năm, trung gian, chu kỳ, cấp mới, ...) được định nghĩa trong mỗi công ước hoặc bộ luật liên quan.

4. Thông báo cho Chính quyền Hàng hải

4.1 Việc có hay không phải thông báo cho Chính quyền Hàng hải về các khiếm khuyết và việc cấp các giấy chứng nhận, và phương tiện, thời gian thực hiện thông báo này phải phù hợp với thoả thuận của Tổ chức phân cấp với Chính quyền Hàng hải.

5. Cấp giấy chứng nhận

5.1 Nếu khiếm khuyết lớn được phát hiện tại thời điểm thực hiện bất kỳ đợt kiểm tra nào (ví dụ như kiểm tra lần đầu, hàng năm, trung gian, chu kỳ, cấp mới, kiểm tra của Chính quyền Cảng, hoặc loại hình kiểm tra khác), và khiếm khuyết này không được sửa chữa hoặc khắc phục tại cảng tàu được kiểm tra, hoặc không có biện pháp bù đắp tạm thời được chấp nhận bởi Tổ chức phân cấp và Chính quyền Hàng hải trong thoả thuận giữa hai bên hoặc trên cơ sở từng trường hợp (bằng cách này làm giảm mức độ của khiếm khuyết lớn xuống khiếm khuyết nhỏ), thì không được cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận.

5.2 Nếu khiếm khuyết nhỏ được phát hiện tại đợt kiểm tra lần đầu hoặc cấp mới, và khiếm khuyết này không được sửa chữa hoặc khắc phục hoàn chỉnh tại cảng tàu được kiểm tra:

5.2.1 “Giấy chứng nhận có điều kiện” được cấp để cho phép tàu hành trình tới cảng mà tại đó công việc sửa chữa hoàn chỉnh được thực hiện.

5.2.2 Giấy chứng nhận này phải được nhận biết bằng từ “Có điều kiện” (Conditional) được ghi ở dưới tên của giấy chứng nhận.

5.2.3 Khiếm khuyết liên quan phải được ghi trực tiếp hoặc đính kèm vào Giấy chứng nhận có điều kiện.

5.2.4 Nếu chủ tàu khắc phục thỏa mãn khiếm khuyết liên quan, “Giấy chứng nhận có điều kiện” được thu hồi và “Giấy chứng nhận chính thức” được cấp cho tàu. Tổ chức phân cấp cũng có thể cấp “Giấy chứng nhận tạm thời” trong trường hợp này, nếu đó là quy định của tổ chức.

5.3 Nếu khiếm khuyết nhỏ được phát hiện tại đợt kiểm tra hàng năm, trung gian, chu kỳ hoặc kiểm tra của Chính quyền Cảng, và khiếm khuyết này không được sửa chữa hoặc khắc phục hoàn chỉnh tại cảng tàu được kiểm tra:

5.3.1 Không xác nhận “Giấy chứng nhận chính thức” hiện có.

5.3.2 “Giấy chứng nhận chính thức” hiện có được thu hồi.

5.3.3 Cấp “Giấy chứng nhận có điều kiện” cho tàu.

5.3.4 Giấy chứng nhận này phải được nhận biết bằng từ “Có điều kiện” (Conditional) được ghi ở dưới tên của giấy chứng nhận.

5.3.5 Khiếm khuyết liên quan phải được ghi trực tiếp hoặc đính kèm vào Giấy chứng nhận có điều kiện.

5.3.6 Nếu chủ tàu khắc phục thỏa mãn khiếm khuyết liên quan, “Giấy chứng nhận có điều kiện” được thu hồi và “Giấy chứng nhận chính thức” được cấp cho tàu.

No. 98
(Tháng
09/2007)

5.4 Thay thế cho việc cấp “Giấy chứng nhận có điều kiện” như được nêu ở mục 5.3, biện pháp khác có thể được thực hiện để xác nhận việc khắc phục khiếm khuyết trong khoảng thời gian hạn chế nhất định. Biện pháp như vậy có thể bao gồm việc ghi nhận các khuyến nghị theo luật, và được giới hạn trong các trường hợp sau:

- Khiếm khuyết nhỏ được phát hiện trong quá trình kiểm tra theo luật được thực hiện tại thời điểm bắt đầu của “cửa sổ thời gian” của đợt kiểm tra theo luật, và khiếm khuyết được khẳng định là sẽ được khắc phục trong khoảng thời gian còn lại của “cửa sổ thời gian” và khi đó, giấy chứng nhận sẽ được xác nhận.
- Một số lượng hạn chế các khiếm khuyết nhỏ được phát hiện trong quá trình kiểm tra của Chính quyền Cảng, và các khiếm khuyết này có thể được khẳng định là sẽ được khắc phục trong thời gian ngắn sau khi kiểm tra.

No. 98

(Tháng
09/2007)

Phụ lục A**Các khiếm khuyết lớn**

Để trợ giúp cho các kiểm tra viên, danh mục sau đây, được nhóm theo các công ước và bộ luật thích hợp, chỉ ra các khiếm khuyết có thể được xem là có tính chất nguy hiểm để được phân loại là khiếm khuyết lớn.

Công ước SOLAS

1. Sự hoạt động không thoả mãn của máy đẩy tàu và các máy thiết yếu khác cũng như các trang bị điện.
2. Có nhiều hỗn hợp nước lẫn dầu ở đáy tàu; vật liệu bọc cách ly các đường ống, bao gồm cả đường ống khí xả trong buồng máy, bị nhiễm dầu; sự hoạt động không thoả mãn của hệ thống hút khô nước đáy tàu.
3. Sự hoạt động không thoả mãn của máy phát điện sự cố, đèn chiếu sáng sự cố, ắc quy sự cố và thiết bị chuyển mạch sự cố.
4. Sự hoạt động không thoả mãn của máy lái chính và sự cố.
5. Không có, không có đủ hoặc có các hư tổn nghiêm trọng các trang thiết bị cứu sinh cá nhân, phương tiện cứu sinh (xuồng cứu sinh, xuồng cấp cứu, phao bè) và hệ thống hạ của các phương tiện này.
6. Không có, không thoả mãn hoặc có các hư tổn lớn đến mức độ không thể phù hợp với mục đích sử dụng của hệ thống phát hiện cháy, báo cháy, thiết bị cứu hoả, hệ thống cứu hoả cố định, các van thông gió, cánh chặn lửa và các thiết bị đóng khẩn cấp.
7. Không có, có hư tổn lớn hoặc sự hoạt động không thoả mãn của phương tiện bảo vệ chống cháy khu vực boong của tàu chở dầu.
8. Không có, không thoả mãn hoặc các hư tổn nghiêm trọng của đèn hiệu, vật hiệu hoặc tín hiệu âm thanh.
9. Không có hoặc sự hoạt động không thoả mãn của thiết bị vô tuyến điện dùng để trao đổi thông tin liên quan đến an toàn và tai nạn.
10. Không có hoặc sự hoạt động không thoả mãn của thiết bị hàng hải, lưu ý đến các điều khoản của quy định V/12(o) của SOLAS 74 đã được sửa đổi, bổ sung.
11. Không có các hải đồ đã được hiệu chỉnh, và/ hoặc tất cả các ấn phẩm hàng hải thích hợp khác cần thiết cho chuyến đi dự định, lưu ý là hải đồ điện tử có thể được sử dụng thay thế cho hải đồ thông thường.
12. Không có quạt hút loại không tạo ra tia lửa cho buồng bơm hàng.
13. Sự hoạt động không thoả mãn của hệ thống khí trợ.

No. 98 Bộ luật về tàu chở xô hóa chất

(Tháng
09/2007)

1. Thiếu các thiết bị an toàn áp suất cao hoặc các thiết bị này bị hỏng.
2. Các trang bị điện không phải là kiểu an toàn thực chất (intrinsically safe) hoặc không tuân theo các yêu cầu của bộ luật.
3. Nguồn phát cháy trong các khu vực nguy hiểm.
4. Bảo vệ nhiệt không đầy đủ cho các sản phẩm dễ bị ảnh hưởng.

Bộ luật về tàu chở xô khí hóa lỏng

1. Thiếu các thiết bị đóng cho các khu vực sinh hoạt và phục vụ.
2. Vách không kín khí.
3. Khoang chặn không khí (airlock) bị khiếm khuyết.
4. Thiếu các van đóng nhanh hoặc các van này bị khiếm khuyết.
5. Thiếu các van an toàn hoặc các van này bị khiếm khuyết.
6. Các trang bị điện không phải là kiểu an toàn thực chất (intrinsically safe) hoặc không tuân theo các yêu cầu của bộ luật.
7. Thiết bị thông gió trong khu vực chứa hàng không hoạt động.
8. Báo động áp suất cho các két hàng không hoạt động.
9. Thiết bị phát hiện khí và/ hoặc thiết bị phát hiện khí độc bị khiếm khuyết.

Công ước mạn khô

1. Các khu vực quan trọng bị hư hỏng hoặc hao mòn, hoặc tôn bao và cơ cấu gia cường của boong và thân tàu bị rỗ ảnh hưởng đến sự phù hợp để tiếp tục sử dụng hoặc độ bền để chịu được các tải trọng cục bộ, trừ khi sự sửa chữa tạm thời được chấp nhận thích hợp cho chuyến đi đến cảng có thể tiến hành sửa chữa hoàn chỉnh đã được thực hiện.
2. Trường hợp không đủ ổn định được nhận biết.
3. Không có thông báo ổn định tin cậy và đầy đủ được phê duyệt.
4. Không có, bị hư tổn lớn, hoặc có khiếm khuyết đối với thiết bị đóng kín, bố trí đóng kín hầm hàng, và các cửa kín nước/ kín thời tiết.

No. 98

(Tháng
09/2007)

MARPOL 73/78, Phụ lục I

1. Không có, bị hư tổn nghiêm trọng, hoặc sự hoạt động không thoả mãn của thiết bị lọc nước lẫn dầu, hệ thống theo dõi và kiểm soát thải dầu, hoặc hệ thống báo động 15 ppm.
2. Thể tích còn lại của két lắng (slop tank) và/ hoặc két chứa dầu cặn (sludge tank) không đủ cho chuyến đi dự kiến.
3. Không có sổ nhật ký dầu.
4. Có đường thải tắt không được phép (unauthorized discharge bypass).

MARPOL 73/78, Phụ lục II

1. Không có sổ tay quy trình và hệ thống (P&A Manual) được phê duyệt.
2. Không có sổ nhật ký hàng.
3. Có đường thải tắt không được phép (unauthorized discharge bypass).

MARPOL 73/78, Phụ lục IV

1. Thiết bị xử lý nước thải không phải là loại được duyệt phù hợp với tiêu chuẩn và phương pháp thử do IMO quy định.
2. Hệ thống sử dụng để nghiền và khử trùng nước thải không phải là loại được duyệt.
3. Thể tích két chứa nước thải không được Chính quyền Hàng hải phê duyệt, không đủ cho chuyến đi dự kiến.
4. Không trang bị đường ống với bích nối tiêu chuẩn để thải nước thải tới phương tiện tiếp nhận.

MARPOL 73/78, Phụ lục VI

1. Không có hồ sơ kỹ thuật động cơ được duyệt (Approved Technical File).
2. Không có bản ghi các thông số của động cơ.
3. Việc hoán cải đối với động cơ thuộc phạm vi áp dụng Phụ lục VI không được ghi vào hồ sơ kỹ thuật động cơ được duyệt.
4. Các phụ tùng của động cơ thuộc phạm vi áp dụng Phụ lục VI không được thay thế bằng phụ tùng dự trữ được duyệt.
5. Thiếu các bản ghi khi hoạt động theo quy trình liên quan đến việc hành trình trong các khu vực kiểm soát phát thải SOx.
6. Thiếu các quy trình liên quan đến việc sử dụng lò đốt chất thải, nếu thích hợp.
7. Thiếu phiếu giao nhận dầu nhiên liệu, hoặc các tài liệu thích hợp trong trường hợp người cấp dầu không cung cấp phiếu giao nhận dầu nhiên liệu.

No.98 Duties of Surveyors under Statutory Conventions and Codes

(Sept 2007)

1. Preamble

1.1 The provisions of the statutory conventions and codes define in general terms the role of Surveyors of recognized organizations in the performance of surveys and their duties toward flag Administrations and Port Authorities. The same provisions define, again in general terms, the system of liaisons between the Flag Administrations or Port Authorities and the recognized organizations.

1.2 In line with the requirements of the statutory codes and conventions, Classification Societies, individually or in groups, have entered into agreements with several Flag Administrations. These agreements cover the application of the duties of surveyors in the performance of surveys and their duties toward Flag Administrations.

1.3 This Recommendation does not apply to the ISM and ISPS Codes.

2. Definitions

2.1. A "Permanent certificate" or "certificate" is a certificate issued upon satisfactory completion (i.e. there are no deficiencies) of an initial or renewal survey. A permanent certificate is valid until the next periodical/renewal survey is due. A permanent certificate may also be issued or re-issued when all deficiencies which led to the issuance of a conditional certificate are corrected.

2.2. An "Interim certificate" is a certificate issued by the attending surveyor upon satisfactory completion of a survey in order to permit the ship to trade while the permanent certificate is prepared. An interim certificate is usually valid for five months from the date of issuance.

2.3. "Conditional certificate" * or a "conditionally issued certificate" is a certificate that is issued by the attending surveyor when minor deficiencies exist which cannot be corrected in the port of survey. A conditional certificate is valid only for a period long enough to permit the ship to proceed to the port where the correction will be made. In such a case, the validity does not normally exceed two months, except when specially instructed by the Flag Administration.

2.4. A "minor deficiency" is a deficiency which does not prevent the ship to proceed to sea without danger to the ship or persons on board. Such minor, SOLAS-related deficiencies would include: overdue service of inflatable life raft, a spent portable fire extinguisher, a damaged lifebuoy, expired pyrotechnics, etc.

2.5. A "major deficiency" is a deficiency which is not a minor deficiency. Refer to Annex A for a list of major deficiencies. This list is not exhaustive but is intended to give examples of major deficiencies for each statutory convention or code.

* Some Administrations require that these certificates be called and annotated "Short Term certificates". For such Administrations, references herein to "Conditional certificates" should be read as "Short Term certificates".

No.98

(cont)

3. Types of survey

3.1. The scope and specified intervals of any statutory survey (e.g. initial, annual, intermediate, periodical, renewal, etc.) are defined by each appropriate statutory convention or code.

4. Notification of Flag Administration

4.1. Whether to notify Administrations of deficiencies and issuance of certificates, and the means and timeliness of this notification, should be in accordance with the Society's agreement with the Administration.

5. Issuance of certificates

5.1. If major deficiencies are found at the time of any survey (i.e. initial, annual, intermediate, periodical, renewal, port state control, or other), and they are not permanently repaired or rectified in the port of survey, or temporarily compensated either as agreed between the Society and the Flag administration in their agreement or on a case-by-case basis (thereby reducing their status to a minor deficiency), no certificate should be issued or endorsed.

5.2. If minor deficiencies are found at the time of an initial or renewal survey, and they cannot be permanently repaired or rectified in the port of survey:

5.2.1. A "conditional" certificate should be issued to allow the vessel to proceed to a port where the permanent repairs are to be made.

5.2.2. The certificate should be identified by the word "Conditional" printed under the name of the certificate.

5.2.3. Outstanding deficiencies should be noted on or attached to the Conditional Certificate.

5.2.4. If the Owner satisfactorily rectifies the deficiencies the "conditional" certificate should be withdrawn and a "permanent" certificate issued. The Society may also issue an "Interim" certificate in this case if that is their practice.

5.3. If minor deficiencies are found at the time of an annual, intermediate, periodical, or port state control survey, and they cannot be permanently repaired or rectified in the port of survey:

5.3.1. The existing "permanent" certificate should not be endorsed.

5.3.2. The existing "permanent" certificate should be withdrawn.

5.3.3. A "conditional" certificate should be issued.

5.3.4. The certificate should be identified by the word "Conditional" printed under the name of the certificate.

5.3.5. Outstanding deficiencies should be noted on or attached to the Conditional Certificate.

5.3.6. If the Owner satisfactorily rectifies the deficiencies the "conditional" certificate should be withdrawn and the "permanent" certificate restored.

No.98
(cont)

5.4 Alternatively to issue a 'conditional' certificate as described in paragraph 5.3, other arrangements can be made to confirm the rectification of deficiencies within a specified time limit. Such other arrangement comprise recording of statutory recommendations, and should be limited to the following cases;

- minor deficiencies found during a statutory survey carried out in the beginning of the 'time window' of the statutory survey and that shall be confirmed rectified within the remainder of the survey window at which time certificate will be endorsed.
- a limited number of minor deficiencies found during a port state control survey and that may be confirmed rectified shortly after survey.

No.98

(cont)

Annex A**Major Deficiencies**

To assist the surveyor, the following list, grouped under relevant conventions and codes, indicates those deficiencies which may be considered of such a serious nature as to be categorized as major deficiencies.

SOLAS Convention

1. Failure of proper operation of propulsion and other essential machinery, as well as electrical installations.
2. Excess amount of oily-water mixture in bilges, insulation of piping, including exhaust pipes in engine room contaminated by oil, and improper operation of bilge pumping arrangements.
3. Failure of proper operation of emergency generator, lighting, batteries, and switches.
4. Failure of proper operation of the main and auxiliary steering gear.
5. Absence, insufficient capacity or serious deterioration of personal life-saving appliances, survival craft, and launching arrangements.
6. Absence, non-compliance, or substantial deterioration to the extent that it cannot comply with its intended use of fire detection system, fire alarms, fire-fighting equipment, fixed fire-extinguishing installations, ventilation valves, fire dampers, and quick-closing devices.
7. Absence, substantial deterioration or failure of proper operation of the cargo deck area fire protection on tankers.
8. Absence, non-compliance, or serious deterioration of lights, shapes, or sound signals.
9. Absence or failure of the proper operation of the radio equipment for distress and safety communication.
10. Absence or failure of the proper operation of navigation equipment, taking the relevant provisions regulation V/12(o) of SOLAS 1974, as amended, into account.
11. Absence of corrected navigational charts, and/or all other relevant nautical publications necessary for the intended voyage, taking into account that electronic charts may be used as a substitute for the charts.
12. Absence of non-sparking exhaust ventilation for cargo pump rooms.
13. Failure of the proper operation of inert gas system.

No.98

(cont)

Chemical Codes

1. Missing or damaged high pressure safety devices.
2. Electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to the code requirements.
3. Sources of ignition in hazardous locations.
4. Insufficient heat protection for sensitive products.

Gas Codes

1. Missing closing devices for accommodation or service spaces.
2. Bulkhead not gas tight.
3. Defective airlocks.
4. Missing or defective quick closing valves.
5. Missing or defective safety valves.
6. Electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to the code requirements.
7. Ventilators in cargo area not operable.
8. Pressure alarms for cargo tanks not operable.
9. Gas detection plant and/or toxic gas detection plant defective.

Load Line Convention

1. Significant areas of damage or corrosion, or pitting of plating and associated stiffening in decks and hull affecting fitness to proceed or strength to take local loads, unless properly authorized temporary repairs for a voyage to a port for permanent repairs have been carried out.
2. A recognized case of insufficient stability.
3. The absence of sufficient and reliable stability information, in an approved form.
4. Absence, substantial deterioration, or defective closing devices, hatch closing arrangements, and watertight/weathertight doors.

No.98

(cont)

MARPOL 73/78, Annex I

1. Absence, serious deterioration, or failure of proper operation of the oily-water filtering equipment, the oil discharge monitoring and control system, or the 15 ppm alarm arrangements.
2. Remaining capacity of slop and/or sludge tank insufficient for the intended voyage.
3. Oil record book not available.
4. Unauthorized discharge bypass fitted.

MARPOL 73/78, Annex II

1. Absence of approved P&A Manual.
2. No cargo record book available.
3. Unauthorized discharge bypass fitted.

MARPOL 73/78, Annex IV

1. A sewage treatment plant is not of an approved type in accordance with the standards and test methods developed by an Organization.
2. Systems fitted to comminute and disinfect sewage is not of an approved type.
3. Holding tank capacity not approved by the Administration insufficient for the intended voyage.
4. A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection is not fitted.

MARPOL 73/78, Annex VI

1. Absence of Approved Technical File.
2. Absence of Record of Engine Parameters.
3. Modifications to applicable engines not shown in the Approved Technical File.
4. Applicable engine components have not been replaced with approved spare parts.
5. Lack of records when operating in procedures addressing navigation in SOx Emission Control Areas.
6. Lack of procedures addressing the operation of the incinerator, where applicable.
7. Lack of bunker delivery notes, or relevant documentation in the event the supplier did not provide a bunker delivery note.

End of Document
