



## 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: 21/01/2006  
Số thông báo: 004KT/06TB

*Nội dung: Các khiếm khuyết phổ biến do Chính quyền cảng nước ngoài phát hiện trên các tàu biển Việt Nam.*

**Kính gửi: Các chủ tàu khai thác tàu tuyến quốc tế**

#### **Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Trong năm 2005 đã có 61 lượt tàu biển Việt Nam và tàu biển do các chủ tàu Việt Nam quản lý bị lưu giữ ở các cảng nước ngoài (tăng rất nhiều so với con số 38 lượt tàu bị lưu giữ trong năm 2004). Riêng các Chính quyền cảng thành viên Tổ chức hợp tác kiểm tra nhà nước tại các cảng biển khu vực châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo-MOU) đã thực hiện lưu giữ 56 lượt tàu Việt Nam trên tổng số 349 tàu bị kiểm tra (chiếm tỷ lệ 16,04%, tăng 0,5% so với năm 2004).

Đây là thực trạng hết sức đáng báo động. Điều này không những làm tổn thất về mặt tài chính và thương hiệu của mỗi chủ tàu có tàu bị lưu giữ, mà còn làm ảnh hưởng đến uy tín chung của đội tàu biển Việt Nam, gây ra rất nhiều khó khăn trong quá trình hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế của đội tàu.

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan "DANH SÁCH CÁC KHIẾM KHUYẾT PHỔ BIẾN DO PSC PHÁT HIỆN TRÊN CÁC TÀU BIỂN VIỆT NAM", được tổng hợp từ số liệu các tàu bị lưu giữ giai đoạn 2003 - 2005, và đề nghị các Chủ tàu, dựa vào Danh sách các khiếm khuyết nói trên, tiến hành tổng kiểm tra tình trạng của từng tàu để loại bỏ các khiếm khuyết có thể dẫn đến việc lưu giữ tàu.

Đề nghị các đăng kiểm viên thực hiện việc kiểm tra tàu một cách chặt chẽ để giúp cho Chủ tàu loại bỏ các khiếm khuyết và duy trì tốt trạng thái kỹ thuật tàu.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong thư mục: *Tàu biển/ Thông báo kỹ thuật* 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 BIÊN

Nơi nhận:

-Như trên

-QP, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

**Nguyễn Vũ Hải**

**DANH SÁCH CÁC KHIẾM KHUYẾT PHỔ BIẾN DO PSC PHÁT  
HIỆN TRÊN CÁC TÀU BIÊN VIỆT NAM  
(Nguồn số liệu: các tàu bị lưu giữ giai đoạn 2003 - 2005)**

*Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 2005*

**1 Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu**

- 1.1 Thiếu giấy chứng nhận, giấy chứng nhận hết hạn, giấy chứng nhận không được xác nhận theo đúng quy định.
- 1.2 Thiếu các tài liệu hướng dẫn về an toàn được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt: thông báo ổn định, hướng dẫn xếp tải, kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu, sổ tay chằng buộc hàng hoá, ...; không cập nhật các thông tin cần thiết trong các tài liệu này; các tài liệu hướng dẫn về an toàn không được viết bằng ngôn ngữ làm việc trên tàu (tiếng Việt); hướng dẫn không đúng với tàu thực tế; hướng dẫn không đầy đủ (ví dụ sổ tay huấn luyện cứu sinh không có hướng dẫn sử dụng VHF cầm tay, EPIRB, Rada Transponder, thiết bị phóng dây, EEBD, ...).
- 1.3 Không có các giấy chứng nhận/ biên bản bảo dưỡng: phao bè, trạm cứu hoả cố định, bình cứu hoả xách tay, thử EPIRB, kiểm tra và thử thiết bị hạ xuống cứu sinh, ....
- 1.4 Không có Bản ghi các điều kiện để ấn định mạn khô, Danh mục trang thiết bị an toàn được duyệt, Danh mục kiểm tra lần đầu trang bị vô tuyến điện; các tài liệu này không được cập nhật/ sửa đổi cho phù hợp với các thay đổi thực tế trên tàu.
- 1.5 Không có Kế hoạch và Báo cáo kiểm tra nâng cao (đối với tàu chở dầu và tàu chở hàng rời).
- 1.6 Không ghi chép các loại nhật ký của tàu (hàng hải, máy, vô tuyến điện, dầu, rác, ...) theo đúng quy định.

**2 Thuyền viên**

- 2.1 Chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên hết hạn.
- 2.2 Chứng chỉ chuyên môn của sỹ quan và thuyền viên không phù hợp để vận hành tàu thực tế; chứng chỉ không được đóng dấu xác nhận của Chính quyền hàng hải.
- 2.3 Không có giấy chứng nhận khám sức khoẻ của thuyền viên, hoặc giấy chứng nhận hết hạn.
- 2.4 Các sỹ quan chủ chốt trên tàu không đủ năng lực tiếng Anh để giao tiếp.
- 2.5 Thuyền viên không biết cách thử và vận hành các trang thiết bị của tàu: thiết bị GMDSS, máy phân ly dầu nước, ....

### **3 Khu vực sinh hoạt**

- 3.1 Nhà bếp bản, không có khay hứng mỡ ở quạt gió, quạt gió động nhiều mỡ.
- 3.2 Nhà vệ sinh và nhà tắm bản, có nhiều nước đọng; đường ống thoát nước bị gãy, vỡ.
- 3.3 Thiếu đèn chiếu sáng hoặc đèn chiếu sáng không an toàn.
- 3.4 Dây điện, ổ cắm, công tắc, cầu dao điện, ... để hở.

### **4 Khu vực làm việc**

- 4.1 Thiếu đèn chiếu sáng hoặc đèn chiếu sáng không an toàn.
- 4.2 Dây điện, ổ cắm, công tắc, cầu dao điện, ... để hở.
- 4.3 Có nhiều vật cản trở trên các lối đi lại, đặc biệt là lối thoát hiểm.
- 4.4 Khu vực làm việc không gọn gàng, ngăn nắp.
- 4.5 Không trang bị thông gió cho các buồng/ khoang (kho sơn, buồng CO<sub>2</sub>, buồng ác quy, ...).

### **5 Trang bị cứu sinh**

- 5.1 Xuồng cứu sinh và xuồng cấp cứu: thân xuồng bị nứt, vỡ; bánh lái bị hỏng; chân vịt không có vành bảo vệ; động cơ xuồng không được bố trí trong hộp bảo vệ; ống xả động cơ không được bọc cách nhiệt; dây bám xung quanh xuồng bị đứt; xuồng không ghi tên tàu, sức chở và các kích thước (LxBxH); không khởi động được động cơ xuồng; hộp số làm việc không tin cậy; không có hướng dẫn nâng hạ xuồng (hướng dẫn phải được chiếu sáng bằng cả nguồn điện chính và sự cố); không đánh dấu vị trí người ngồi bên trong xuồng cứu sinh; thiếu dây đai an toàn tại các vị trí người ngồi trong xuồng; không hạ xuồng xuống nước và chạy thử theo đúng thời hạn quy định; xuồng cấp cứu không đúng tiêu chuẩn (không có vật liệu nổi dự trữ, không có boong ở phần mũi xuồng, không có dây bám xung quanh thân xuồng, ...); không có băng phản quang hoặc bố trí băng phản quang sai quy định.
- 5.2 Danh mục các trang thiết bị của xuồng: không có danh mục; thiếu các trang thiết bị; trang thiết bị hết hạn.
- 5.3 Trang bị nâng hạ xuồng: bị hao mòn, đứt, gãy; cơ cấu ngắt cuối cần hạ bị hỏng; dây cáp hạ xuồng không được thay mới hoặc đảo đầu theo đúng thời hạn quy định; thiết bị hạ không được kiểm tra kỹ lưỡng và thử theo đúng thời hạn quy định; cần cầu hạ xuồng không đúng quy định (không có khả năng nâng hạ xuồng bằng tay, một người không thể tự thao tác nâng hạ xuồng từ một vị trí bên trong xuồng).
- 5.4 Phao bè tự bơm hơi: số lượng phao bè không đủ (đặc biệt là đối với các tàu chỉ trang bị xuồng cấp cứu); liên kết cơ cấu nhả thủy tĩnh và khâu

yếu không đúng; không có khâu yếu; dùng các dây cáp hoặc xích để chằng giữ phao bè; vỏ phao bị nứt, vỡ; không có hướng dẫn hạ phao (hướng dẫn phải được chiếu sáng bằng cả nguồn điện chính và sự cố).

- 5.5 Pháo hiệu cấp cứu: không đủ số lượng; hết hạn; không được cất giữ trong các hộp kín.
- 5.6 Phao tròn: phao không đủ khối lượng; phao bị bạc màu; phao không có băng phản quang; dây bám của phao bị đứt, mục; phao không được ghi tên tàu và cảng đăng ký; bố trí các phao tròn có khả năng thả nhanh từ boong lầu lái không đúng; đèn tự sáng hoặc tín hiệu khói nổi của phao bị hỏng/ hết hạn; các phao tròn không được bố trí đúng vị trí quy định; các thiết bị đính kèm phao (dây ném, đèn tự sáng, tín hiệu khói nổi) không được kết nối với phao đúng quy định.
- 5.7 Phao áo: phao không có đèn, còi, băng phản quang; phao không ghi tên tàu và cảng đăng ký; không có phao cho người trực ca trong buồng máy và buồng lái; không đủ các phao cất giữ ở mũi tàu (đối với tàu có khoảng cách từ mũi tàu đến xuồng hoặc phao bè đầu tiên lớn hơn 100 m); phao áo không được cất giữ đúng vị trí quy định.
- 5.8 Bộ quần áo bơi chống mất nhiệt: không trang bị đủ (đặc biệt là trên các tàu chỉ có xuồng cấp cứu); không ghi tên tàu và cảng đăng ký; không có băng phản quang hoặc bố trí băng phản quang sai quy định.
- 5.9 Dụng cụ chống mất nhiệt: không trang bị đủ.
- 5.10 VHF hai chiều dùng cho mục đích cứu sinh: bị hỏng; không có pin dự trữ hoặc pin dự trữ hết hạn hoặc không có hạn sử dụng; không cất giữ đúng vị trí quy định.
- 5.11 EPIRB: cơ cấu thả thuỷ tĩnh hết hạn; cất giữ EPIRB trong buồng; không có biên bản thử hàng năm; pin hết hạn; cơ cấu thả thuỷ tĩnh hoặc pin không có hạn sử dụng.
- 5.12 Radar Transponder: bị hỏng; pin hết hạn hoặc không có hạn sử dụng.
- 5.13 Hệ thống báo động chung: bị hỏng.
- 5.14 Hệ thống truyền thanh công cộng: bị hỏng.
- 5.15 Bố trí (thang dây) để đưa người xuống xuồng, bè cứu sinh: không có thang; thang không đúng tiêu chuẩn; thang bị mục, đứt; không có tay vịn để trèo xuống thang; không có mắt khuyên cố định để liên kết thang dây với boong cứu sinh.
- 5.16 Chiếu sáng ở khu vực hạ xuồng, bè cứu sinh: không có đèn pha chiếu sáng (phải trang bị đèn pha chiếu sáng bằng cả nguồn điện chính và sự cố); đèn chiếu sáng bị hỏng.
- 5.17 Thiết bị phóng dây: không trang bị đủ; đầu phóng bị hết hạn.

- 5.18 Các tài liệu hướng dẫn và huấn luyện cứu sinh: không có sổ tay hướng dẫn cứu sinh; không có ký hiệu IMO tại nơi bố trí các trang bị cứu sinh; không có hướng dẫn hạ xuống, phao bè; không có bảng tín hiệu cứu sinh; không có ký hiệu của IMO tại nơi tập trung người để xuống phương tiện cứu sinh.
- 5.19 Không có danh mục kiểm tra và bảo dưỡng các trang thiết bị cứu sinh hoặc danh mục không bao gồm đầy đủ các trang thiết bị cứu sinh của tàu.
- 5.20 Ghi nhận ký: không ghi chép đầy đủ các đợt thực tập cứu sinh; các đợt kiểm tra, bảo dưỡng và thử các trang thiết bị cứu sinh.
- 5.21 Các báo cáo/ biên bản thử, bảo dưỡng trang bị cứu sinh: không có đầy đủ.

## **6 An toàn phòng chống cháy**

- 6.1 Kết cấu chống cháy: thiếu kết cấu chống cháy hoặc kết cấu chống cháy không đúng quy định; các cửa chống cháy không đúng quy định, các cửa không có cơ cấu tự đóng hoặc cơ cấu tự đóng bị hỏng hoặc cửa được buộc giữ ở vị trí mở bằng dây; cửa ra vào nhà bếp không có cánh cửa.
- 6.2 Ngăn ngừa cháy: các cánh chặn lửa của ống thông gió bị hỏng hoặc không được trang bị; không ghi vị trí "đóng - mở" của các cánh chặn lửa ống thông gió; ống thông hơi két dầu không có lưới chặn lửa hoặc lưới bị hỏng; cửa trời buồng máy, buồng bơm hàng bằng kính; các cửa lấy ánh sáng buồng máy, ống khói, ... không có nắp; buộc giữ ở trạng thái mở đối với van tự đóng của thước chỉ báo mức các két dầu; không có van tự đóng của thước chỉ báo mức các két dầu; sử dụng ống nhựa làm thước chỉ báo mức các két dầu; sử dụng các đường ống dẫn dầu bằng nhựa; sử dụng các can nhựa để chứa dầu trong buồng máy, buồng máy phát điện sự cố, buồng bơm cứu hoả sự cố, buồng máy lái; để các thùng sơn trong khu vực sinh hoạt, buồng máy; đèn trong buồng máy không có chụp bảo vệ; đèn trong buồng ác quy và kho sơn không phải là kiểu an toàn phòng nổ; sử dụng thùng đựng rác bằng nhựa trong nhà bếp; sử dụng đường ống dẫn gas để nấu ăn trong nhà bếp bằng vật liệu phi kim loại; ống đo các két dầu ở trong buồng máy (đầu ống đo ở trong buồng máy): nắp ống không phải là loại tự đóng và không có van thử.
- 6.3 Hệ thống phát hiện và báo cháy: bị hỏng; hệ thống không được cấp điện bằng nguồn sự cố; không có báo động khi hệ thống bị mất nguồn điện; bố trí thiếu các nút ấn báo động bằng tay.
- 6.4 Bơm và đường ống nước cứu hoả: áp suất tại các họng lấy nước cứu hoả không đủ; bơm bị rò rỉ nước nhiều; đường ống nước cứu hoả bị thủng; họng lấy nước cứu hoả bị rò rỉ nước; không đủ lăng phun nước và vòi

- ròng cứu hoả; vòi rồng bị thủng; lăng phun nước không có hai chức năng phun; hộp đựng vòi rồng và lăng phun bị hỏng hoặc không có; thiếu van cách ly phân đường ống cứu hoả buồng máy.
- 6.5 Bơm cứu hoả sự cố: không khởi động được; không tạo ra đủ áp suất; bố trí hộp van thông biển lấy nước không đúng.
  - 6.6 Hệ thống cứu hoả bằng CO<sub>2</sub>: báo động xả CO<sub>2</sub> bị hỏng; hệ thống không được bảo dưỡng theo đúng thời hạn quy định; bình chứa CO<sub>2</sub> không được thử áp lực theo quy định; vách biên buồng CO<sub>2</sub> bị thủng hoặc bị khoét lỗ; thiếu cân kiểm tra khối lượng bình CO<sub>2</sub>; chìa khoá buồng CO<sub>2</sub> không để đúng vị trí quy định.
  - 6.7 Các trang bị cứu hoả xách tay và di động (bình cứu hoả xách tay, bình cứu hoả di động, bộ tạo bọt di động): không đủ; bố trí không đúng vị trí quy định; không được bảo dưỡng hoặc thay thế công chất đúng thời hạn quy định.
  - 6.8 Trang bị cứu hoả cho kho sơn: không đúng quy định.
  - 6.9 Bộ trang bị cho người cứu hoả: không đủ các trang thiết bị (riều, đèn an toàn, dây an toàn, ...); thiếu bình khí nén dự trữ; bình khí nén không đủ áp suất; bình khí nén không được thử áp lực theo đúng thời hạn quy định; cất giữ cả hai bộ trang bị cứu hoả ở cùng một nơi hoặc bố trí không đúng vị trí quy định; thiết bị báo động áp suất thấp của bộ dụng cụ thở bị hỏng.
  - 6.10 Bộ dụng cụ thở dùng trong trường hợp thoát hiểm: không đủ; bố trí không đúng vị trí quy định; bình không khí nén không đủ áp suất.
  - 6.11 Thiết bị ngắt khẩn cấp các quạt gió, van dầu, bơm dầu: không có hoặc bị hỏng; không có chỉ dẫn sử dụng rõ ràng; dùng dây để buộc giữ các van đóng nhanh két dầu ở trạng thái mở.
  - 6.12 Dầu nổi bờ cứu hoả quốc tế: không có; thiếu bu lông, đệm kín; cất giữ không đúng nơi quy định; không phù hợp để sử dụng trên tàu.
  - 6.13 Sơ đồ cứu hoả: không phù hợp với hướng dẫn của IMO; không phù hợp với thực tế trên tàu; không có sơ đồ cứu hoả dựng trong các hộp thép kín nước ở hai bên mạn khu vực sinh hoạt; nắp hộp thép dựng sơ đồ cứu hoả bị kẹt không thể mở được.
  - 6.14 Các tài liệu hướng dẫn và huấn luyện cứu hỏa: không có sổ tay hướng dẫn cứu hoả, sổ tay hướng dẫn khai thác an toàn phòng chống cháy, kế hoạch bảo dưỡng trang bị cứu hoả hoặc các tài liệu này không phản ánh đúng thực tế trên tàu; không có ký hiệu IMO tại nơi bố trí các trang bị cứu hỏa.
  - 6.15 Ghi nhật ký: không ghi chép đầy đủ các đợt thực tập cứu hỏa; các đợt kiểm tra, bảo dưỡng và thử các trang thiết bị cứu hỏa.

6.16 Các báo cáo/ biên bản thử, bảo dưỡng trang bị cứu hỏa: không có đầy đủ.

## **7 Phòng ngừa tai nạn**

7.1 Sàn buồng máy lái không được lát bằng vật liệu chống trượt.

7.2 Không có tay vịn tại vị trí lái sự cố.

7.3 Dây điện, ổ cắm, công tắc, cầu dao điện để hở.

7.4 Không có thảm cách điện ở phía trước và phía sau bảng điện chính; mat nắp phía sau của bảng điện chính.

7.5 Không có thiết bị che chắn các bộ phận chuyển động của máy: trục, bánh đà, máy mài, ....

7.6 Nối đất không thoả mãn.

7.7 Thang lên xuống tàu: không có lưới an toàn hoặc lưới không đủ chiều dài; thiếu các cọc lan can.

7.8 Lan can, tay vịn, sàn đi lại, cầu thang bị đứt, gãy.

7.9 Cửa ra vào buồng máy có chốt giữ bên trong.

## **8 Tín hiệu báo động**

8.1 Các hệ thống báo động: báo động chung, báo cháy, báo động của các máy, báo động nồi hơi, báo động xả CO<sub>2</sub>, báo động rò rỉ dầu cao áp máy chính, báo động cho sỹ quan máy, ... bị hỏng.

8.2 Không có báo động mất nguồn điện của hệ thống phát hiện và báo cháy; không có báo động hư hỏng đèn hàng hải.

## **9 Hàng hoá**

9.1 Không có sổ tay chằng buộc hàng hoá được cơ quan có thẩm quyền duyệt hoặc sổ tay không cập nhật.

9.2 Không có sổ tay chở hàng hạt được cơ quan có thẩm quyền duyệt.

9.3 "Hàng hoá" của thuyền viên để không đúng nơi quy định (trong kho mũi, lối đi, buồng ắc quy, buồng cứu sinh, lối thoát sự cố, ...) ảnh hưởng đến các thao tác an toàn.

## **10 Mạn khô**

10.1 Tàu chở hàng ngập quá dầu mạn khô cho phép.

10.2 Dầu mạn khô mờ; dầu mạn khô không đúng với giấy chứng nhận mạn khô.

10.3 Mạn chắn sóng, lan can bị gãy, đứt.

10.4 Nắp miệng hầm hàng bị mòn rỉ nặng, thùng lỗ, không kín thời tiết, sửa chữa bằng hàn ốp tôn; đệm cao su bị mất hoặc hỏng; khoảng cách các ổ



nêm chèn bịt không đúng quy định; hệ thống đóng mở nắp hầm hàng bị hao mòn, rò rỉ dầu.

- 10.5 Thành quây miệng hầm hàng bị mòn rỉ nặng, thủng, gãy, đứt.
- 10.6 Lỗ người chui trên boong mạn khô và boong thượng tầng: thành quây không đủ chiều cao; thành quây và nắp bị mòn rỉ nặng, thủng lỗ; bản lề và cơ cấu khoá bị hỏng; đệm cao su kín nước bị mất hoặc hỏng; nắp không kín thời tiết.
- 10.7 Cửa sổ tròn ở mạn tàu: không có nắp phụ; cửa bị vỡ kính hoặc hỏng nắp phụ; bản lề và cơ cấu khoá bị hỏng.
- 10.8 Các cửa sổ khác (hình chữ nhật): vỡ kính; không kín thời tiết.
- 10.9 Các cửa ra vào: ngưỡng cửa không đủ chiều cao; cửa và khung cửa bị mòn rỉ nặng, thủng lỗ; cơ cấu khoá cửa bị hỏng; đệm cao su bị mất hoặc bị hỏng; cửa không kín thời tiết.
- 10.10 Ống thông hơi, thông gió, ống đo: ống không đủ chiều cao; thành ống và đầu ống bị mòn rỉ nặng và thủng; thiết bị đóng kín thời tiết bị hỏng hoặc không đóng mở được; không có thiết bị đóng kín thời tiết; không ghi vị trí "đóng - mở" của thiết bị đóng kín thời tiết; thành ống quá cao nhưng không có thiết bị cố định để người trèo lên đóng mở thiết bị đóng kín thời tiết; không ghi tên phân biệt cho các ống khác nhau; thiết bị đóng kín thời tiết của các ống thông hơi không phải là loại tự động (dùng bóng nổi hoặc đĩa nổi).
- 10.11 Giếng quây buồng máy, ống khói bị thủng lỗ làm cho nước mưa, nước biển lọt vào buồng máy.
- 10.12 Không có thiết bị che chắn lỗ đưa xích neo vào thùng xích neo để hạn chế nước biển lọt vào thùng xích neo.
- 10.13 Tuỳ tiện khoét lỗ trên các vách kín thời tiết của thượng tầng và lầu (để lắp máy điều hoà, đi ống, dây điện, ...).

## **11 Thiết bị neo và chằng buộc**

- 11.1 Bệ tời neo, bệ tời chằng buộc bị hao mòn nặng và thủng lỗ.

## **12 Máy chính và các máy phụ**

- 12.1 Máy bị rò rỉ dầu nhiều.
- 12.2 Buồng máy bẩn và có rất nhiều dầu trong la canh.
- 12.3 Không có hệ thống báo động rò rỉ dầu cao áp máy chính hoặc hệ thống bị hỏng; dầu từ két gom dầu của hệ thống báo động rò rỉ dầu cao áp máy chính được xả trực tiếp xuống la canh buồng máy.
- 12.4 Không có thiết bị che chắn tránh văng toé dầu cao áp các máy phụ.

- 12.5 Bọc tránh văng toé dầu của các ống, van, đầu nối của hệ thống đường ống dầu có áp suất không thoả mãn.
- 12.6 Thiết bị đo áp suất, nhiệt độ của các máy và bơm bị hỏng hoặc không có.
- 12.7 Các bề mặt nóng (đường ống khí xả) không được bọc cách nhiệt hoặc bọc cách nhiệt bị hỏng.
- 12.8 Không có hướng dẫn sử dụng các máy quan trọng của tàu.
- 12.9 Đường ống dầu thuỷ lực bị hao mòn nặng và rò rỉ dầu.
- 12.10 Bơm thuỷ lực bị rò rỉ dầu.
- 12.11 Các ốc quy sự cố không thoả mãn; thiếu thiết bị kiểm tra nồng độ a xít.
- 12.12 Không có đủ đèn chiếu sáng sự cố tại các vị trí quan trọng: vị trí vận hành máy chính, máy phát điện, bơm cứu hoả sự cố; lối thoát sự cố; vị trí điều khiển xả CO<sub>2</sub> cứu hoả; vị trí thao tác ngắt khẩn cấp bơm dầu, quạt gió buồng máy, van dầu; trạm tập trung người để rời tàu; nơi treo hướng dẫn hạ xuống, phao bè; ....
- 12.13 Không có biện pháp thích hợp để phân biệt đèn chiếu sáng chính và đèn chiếu sáng sự cố (ví dụ như sơn đỏ cho đèn chiếu sáng sự cố).
- 12.14 Hệ thống đo nhiệt độ của vỏ, trục bơm hàng của tàu dầu và hệ thống phát hiện khí cacbua hydrô trong buồng bơm hàng của tàu dầu: không có hoặc bị hỏng.

### **13 An toàn hàng hải**

- 13.1 Các thiết bị hàng hải: ra đa, máy đo sâu, thiết bị đo tốc độ và hành trình, ... bị hỏng hoặc thiếu so với danh mục trang thiết bị của giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng.
- 13.2 Không có la bàn từ chuẩn.
- 13.3 Không kết nối AIS với các thiết bị khác (la bàn điện, GPS, ...); không cập nhật các thông tin vào AIS.
- 13.4 Đèn hàng hải bố trí không đúng quy định của COREG 72; đèn bị hỏng; hộp đèn mạn không được sơn màu đen nhạt; hộp đèn mạn bị thủng lỗ.
- 13.5 Đèn tín hiệu ban ngày: không có ốc quy sự cố riêng; đèn bị hỏng; không có bóng đèn dự trữ.
- 13.6 Bộ luật tín hiệu quốc tế và tập III của Sổ tay IAMSAR không được cập nhật.
- 13.7 Hải đồ không được cập nhật; sử dụng các hải đồ đã bị loại bỏ; không có đủ hải đồ.
- 13.8 Các ấn phẩm hàng hải và các công ước, bộ luật của IMO không đầy đủ hoặc không được cập nhật; không có hướng dẫn y tế trên tàu.

- 13.9 La bàn từ có độ lệch lớn; chấu la bàn có nhiều bọt lớn.
- 13.10 La bàn từ không được hiệu chỉnh theo thời hạn quy định; bảng hiệu chỉnh la bàn từ không có chữ ký của người có thẩm quyền.
- 13.11 Không có bảng đặc tính điều động của tàu.
- 13.12 Không ghi chép nhật ký hàng hải theo quy định.
- 13.13 Máy lái không thể bẻ lái đến  $35^0$  về cả hai mạn tàu; máy lái sự cố hoạt động không thoả mãn.
- 13.14 Thang hoa tiêu không đúng tiêu chuẩn hoặc bị hỏng.
- 13.15 NAVTEX, máy đo sâu không có giấy in (chứng tỏ không sử dụng thiết bị).
- 13.16 Vật hiệu tránh va: hình cầu màu đen, chuông, cồng không có hoặc không đúng tiêu chuẩn.

#### **14 An toàn vô tuyến điện**

- 14.1 VHF, MF/HF, INMARSAT , ... bị hỏng.
- 14.2 Thiết bị MF/HF không có bộ phận in trực tiếp bằng hợp.
- 14.2 Việc cấp điện sự cố cho các thiết bị GMDSS không thoả mãn: không có nguồn sự cố; điện áp của nguồn sự cố quá thấp; không đủ dung lượng ắc quy; việc chuyển đổi từ nguồn điện chính sang nguồn điện sự cố không thể thực hiện một cách nhanh chóng.
- 14.3 Không có đèn chiếu sáng sự cố tại các thiết bị GMDSS.
- 14.4 VHF không có chức năng gọi chọn số.
- 14.5 Sĩ quan tàu không biết cách thử thiết bị GMDSS, không biết cách huỷ bỏ các báo động sai.
- 14.5 Không ghi nhật ký vô tuyến điện theo quy định.
- 14.6 Không có hợp đồng bảo dưỡng trên bờ thiết bị GMDSS hoặc hợp đồng hết hạn.
- 14.7 Không có các ấn phẩm của ITU hoặc các ấn phẩm không được cập nhật.
- 14.8 Tàu chỉ trang bị thiết bị GMDSS thoả mãn vùng A1+A2, nhưng hoạt động sang vùng A1+A2+A3.
- 14.9 Không ghi mã nhận dạng trên các thiết bị GMDSS.
- 14.10 Nút báo động của INMARSAT và MF/HF bố trí không thích hợp (không bố trí tại vị trí thuận tiện cho việc thao tác trong buồng lái).

#### **15 Ổn định và kết cấu**

- 15.1 Không kiểm tra ổn định tàu trước khi tàu hành trình.

15.2 Các kết cấu thân tàu (tôn và cơ cấu gia cường) bị mòn rỉ nặng, đứt gãy, thủng lỗ, sửa chữa bằng hàn ốp tôn.

15.3 Tuỳ tiện khoét lỗ trên tôn bao và các cơ cấu gia cường.

## **16 Ngăn ngừa ô nhiễm biển - Phụ lục I của MARPOL 73/78**

16.1 Không có Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu (SOPEP) được cơ quan có thẩm quyền duyệt; SOPEP không cập nhật (đặc biệt là Danh mục các địa chỉ liên lạc trong tình huống khẩn cấp); không có các bản vẽ quy định trong SOPEP.

16.2 Nhật ký dầu sử dụng mẫu không đúng quy định; việc ghi chép trong Nhật ký dầu không đúng quy định.

16.3 Không tổ chức thực tập ứng cứu ô nhiễm tràn dầu.

16.4 Máy lọc nước lẫn dầu buồng máy bị hỏng.

16.5 Thiết bị báo động và ngừng xả tự động của hệ thống lọc nước lẫn dầu buồng máy bị hỏng.

16.5 Không có sơ đồ hệ thống và hướng dẫn sử dụng máy lọc nước lẫn dầu buồng máy.

16.6 Bịch thải dầu quốc tế không đúng tiêu chuẩn hoặc không có.

16.7 Có đường ống nối tắt để thải nước la canh buồng máy trực tiếp qua mạn tàu.

16.8 Có dầu bẩn trong đường ống xả ra mạn từ máy lọc nước lẫn dầu buồng máy.

16.9 Tại đầu ống xả ra mạn tàu từ máy lọc nước lẫn dầu buồng máy không có van và thiết bị khoá van để ngăn ngừa việc xả trong các vùng cấm xả.

16.10 Không có vật liệu và thiết bị chống ô nhiễm do tràn dầu.

## **17 Ngăn ngừa ô nhiễm biển - Phụ lục II của MARPOL 73/78**

17.1 Không có Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm biển do hoá chất (SMPEP) được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

17.2 Không có Sổ tay quy trình và hệ thống (P&A) được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

17.3 Ghi nhật ký hàng không đúng quy định.

## **18 Ngăn ngừa ô nhiễm biển - Phụ lục V của MARPOL 73/78**

18.1 Tàu không có Kế hoạch quản lý rác, Nhật ký rác và Thông báo thải rác; Nhật ký rác không đúng quy định.

18.2 Kế hoạch quản lý rác không ghi tên người chịu trách nhiệm thực hiện việc quản lý rác.

- 18.3 Ghi Nhật ký rác sai quy định; Nhật ký rác không có chữ ký của thuyền trưởng.
- 18.4 Không có đủ số lượng thùng đựng rác theo quy định; thùng đựng rác bị thủng.
- 18.5 Sử dụng lò đốt rác không phải là loại được phê duyệt.

## **19 Các khiếm khuyết trong hoạt động liên quan đến SOLAS**

- 19.1 Không có đủ hoặc không cập nhật các tài liệu: Bảng phân công nhiệm vụ trong các tình huống khẩn cấp, Sơ đồ và Sổ tay kiểm soát hư hỏng, Sơ đồ cứu hỏa, các ký hiệu và hướng dẫn an toàn, các ký hiệu của IMO; Bảng phân công nhiệm vụ trong các tình huống khẩn cấp không đúng với số lượng và thành phần thuyền viên trên tàu.
- 19.2 Không thực hiện đầy đủ các đợt thực tập và huấn luyện liên quan đến an toàn.
- 19.3 Thuyền trưởng và các sỹ quan chủ chốt không đủ năng lực tiếng Anh để giao tiếp với các cơ quan bên ngoài trong các tình huống khẩn cấp.
- 19.4 Không lập kế hoạch chuyên đi theo đúng quy định.
- 19.5 Dùng các bu lông làm thiết bị khoá các buồng cất giữ các trang thiết bị khẩn cấp (không thể lấy một cách nhanh chóng các trang thiết bị này ra sử dụng trong trường hợp khẩn cấp).
- 19.6 Điện thoại liên lạc giữa buồng lái, buồng máy và buồng máy lái bị hỏng; không có điện thoại ở buồng máy lái.

## **20 Các khiếm khuyết trong hoạt động liên quan đến MARPOL**

- 20.1 Có nhiều dầu trong buồng máy.
- 20.2 Rác thải không được phân loại và xử lý theo đúng quy định.
- 20.3 Ghi chép Nhật ký dầu, Nhật ký rác sai quy định; sử dụng các mẫu nhật ký không được cập nhật.

## **21 Khiếm khuyết liên quan đến tàu chở hàng rời**

- 21.1 Không có kế hoạch kiểm tra nâng cao, các báo cáo kiểm tra nâng cao, các biên bản đo chiều dày.
- 21.2 Không có Sổ tay tàu chở hàng rời.

## **22 Các khiếm khuyết liên quan đến ISM**

- 22.1 Không có Sổ tay quản lý an toàn.
- 22.2 Thuyền trưởng không nắm được ai là người được chỉ định liên quan đến quản lý an toàn ở công ty (DPA).
- 22.3 Thuyền viên không quen thuộc với hệ thống ISM.
- 22.4 Thuyền viên không biết cách xử lý trong các tình huống khẩn cấp.

- 22.5 Không thực hiện việc bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị theo quy định.
- 22.6 Không có bản sao Giấy chứng nhận DOC được xác nhận hàng năm.
- 22.7 Không thực hiện đào tạo và huấn luyện thuyền viên theo đúng quy định.
- 22.8 Không tổ chức đánh giá nội bộ theo đúng quy định.

### **23 Khiếm khuyết liên quan đến ISPS**

- 23.1 Không có Bản ghi lý lịch liên tục.
- 23.2 Không có tờ khai an ninh cho mười lần ghé vào cảng gần nhất.
- 23.3 Không chỉ định sỹ quan an ninh tàu.
- 23.4 Không duy trì thường xuyên việc kiểm soát người lên xuống tàu; không thực hiện việc tuần tra và lục soát trên tàu.
- 23.5 Không thực hiện việc kiểm soát người ra vào các khu vực hạn chế về an ninh (buồng máy, buồng lái, ...).
- 23.6 Các buồng, kho thường xuyên không có người ra vào không có biện pháp kiểm soát thích ứng về mặt an ninh.
- 23.7 Không tổ chức thực tập an ninh và đánh giá nội bộ về an ninh.
- 23.8 Không bảo mật hệ thống báo động an ninh.