



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: 20/01/2006
Số thông báo: 003KT/06TB

Nội dung: Chiến dịch kiểm tra tăng cường liên quan đến việc chấp hành các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu theo quy định của Phụ lục I, Công ước MARPOL 73/78.

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

Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Tổ chức hợp tác kiểm tra nhà nước tại các cảng biển khu vực châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo-MOU), khu vực châu Âu (Paris-MOU) và khu vực châu Mỹ La Tinh (Vina Del Mar) đang chuẩn bị để thực hiện chiến dịch kiểm tra tăng cường năm 2006 (2006 PSC Concentrated Inspection Campaign) tại các cảng biển của các quốc gia thành viên như sau:

Nội dung kiểm tra tăng cường: kiểm soát việc chấp hành các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu theo quy định của Phụ lục I, Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL 73/78)

Thời gian thực hiện: từ ngày 01/02 đến 30/04/2006

Đối tượng kiểm tra: các tàu ghé vào các cảng của các quốc gia thành viên Tokyo-MOU, Paris-MOU và Vina Del Mar.

Hiện nay Việt Nam đang nằm trong "Danh sách đen" của Tokyo-MOU vì có tỷ lệ tàu bị lưu giữ rất cao; do vậy các tàu biển treo cờ Việt Nam sẽ đối tượng ưu tiên kiểm tra trong chiến dịch kiểm tra tăng cường này.

Kết quả kiểm tra các tàu treo cờ Việt Nam do các Chính quyền cảng nước ngoài thực hiện trong các năm qua cho thấy hầu hết các tàu của chúng ta đều có khiếm khuyết liên quan đến vấn đề ngăn ngừa ô nhiễm do dầu theo quy định của Phụ lục I, MARPOL 73/78. Các khiếm khuyết phổ biến là:

- 1 Các thông tin ghi trong Phụ bản đính kèm giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế không phù hợp với tàu thực tế (vị trí, thể tích của

các két chứa dầu cặn, dầu bẩn, nước lẫn dầu; không có thông tin về lò đốt hoặc nồi hơi phụ đốt cặn dầu, ...).

- 2 Tàu 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.
- 3 Nhật ký dầu sử dụng mẫu không đúng quy định; việc ghi chép trong Nhật ký dầu không đúng quy định.
- 4 Không tổ chức thực tập ứng cứu ô nhiễm tràn dầu.
- 5 Máy lọc nước lẫn dầu buồng máy (oil filtering equipment) không có giấy chứng nhận phê duyệt kiểu.
- 6 Máy lọc nước lẫn dầu buồng máy bị hỏng.
- 7 Thiết bị báo động và ngừng xả tự động của hệ thống lọc nước lẫn dầu buồng máy bị hỏng.
- 8 Không có sơ đồ hệ thống và hướng dẫn sử dụng máy lọc nước lẫn dầu buồng máy.
- 9 Bích thải dầu quốc tế không đúng tiêu chuẩn hoặc không có.
- 10 Có đường ống nối tắt để thải nước la canh buồng máy trực tiếp qua mạn tàu.
- 11 Có dầu bẩn trong đường ống xả ra mạn từ máy lọc nước lẫn dầu buồng máy.
- 12 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.
- 13 Không có hoặc không đủ vật liệu và thiết bị chống ô nhiễm do tràn dầu (kho SOPEP).
- 14 Thuyền viên không biết cách vận hành và thử máy lọc nước lẫn dầu.

Để tránh việc tàu bị lưu giữ do có các khiếm khuyết liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm do dầu, chúng tôi đề nghị:

1/ Các chủ tàu rút kinh nghiệm từ các khiếm khuyết nêu trên, tiến hành rà soát để đảm bảo tàu chấp hành đầy đủ các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu theo quy định của Phụ lục I, MARPOL 73/78.

2/ Các thuyền trưởng sử dụng mẫu danh mục kiểm tra kèm theo Thông báo này để kiểm tra trước khi tàu vào cảng, xác nhận việc chấp hành các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu.

3/ Các đảng kiểm viên tăng cường việc kiểm tra để giúp cho chủ tàu phát hiện và loại bỏ các khiếm khuyết có thể có trong việc thực hiện các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu.

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 BIỂN

Nơi nhận:

-Nhu trên

-QP, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải

ANNEX 1

Concentrated Inspection Campaign (CIC) on MARPOL Annex I Requirements – Check List

		Yes	No	N/A
1	<p>Is the oil filtering equipment (OFE) onboard type-approved according to the IOPP certificate?</p> <p><i>(Note: Type approval certificate should be onboard and the OFE labeled or stamped accordingly.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<p>Is the OFE system effectively inspected, tested and maintained in accordance with the planned maintenance system (PMS) on board?</p> <p><i>(Note: This is a very common deficiency which has led to many ships being detained by PSC. OFE should be regularly tested, inspected and maintained to ensure their proper function. Relevant crew members must be familiar with the PMS and records of test, inspection and maintenance should be available on board. Necessary spares, e.g. coalescer filter element, should be carried on the vessel for prompt replacement when necessary.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<p>Is the 15 ppm oil content alarm correctly adjusted and operating properly?</p> <p><i>(Note: This is a very common deficiency which has led to many ships being detained by PSC. Crew must be able to perform a proper test of the 15 ppm alarm in accordance with the instruction manual of the equipment. Crew must also be familiar with the procedure for calibrating the 15ppm alarm.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<p>Is the automatic 3-way valve or stopping device at the outlet of the OFE functioning?</p> <p><i>(Note: This is applicable to ships of 10 000 GT and above. This is a very common deficiency which has led to many ships being detained by PSC. Crew must be able to perform a proper test of the automatic 3-way valve or stopping device functioning in accordance with the instruction manual of the equipment. Necessary spare parts should be carried on board for prompt repairs.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<p>Is the OFE system free of illegal bypasses or unauthorized modifications?</p> <p><i>(Note: The actual system must correspond with the approved drawing for the OFE system on the vessel. There must not be on board any illegal bypass pipe/hose which can be used to modify the OFE system. It is a serious offence to carry out any unauthorized modification and illegal activity on the OFE system)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6	<p>If the incinerator is designed for burning oil residues, has it been marked in the IOPP certificate?</p> <p><i>(Note: Any discrepancy should be promptly reported to the classification society which issued the IOPP supplement)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<p>If the auxiliary boiler is designed for burning oil residues, has it been marked in the IOPP certificate?</p> <p><i>(Note: Any discrepancy should be promptly reported to the classification society which issued the IOPP supplement)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<p>Are the sludge tanks free of illegal direct connections overboard?</p> <p><i>(Note: It is a serious offence to carry out any unauthorized modification on the sludge system.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<p>Is there a standard discharge connection to enable sludge to be discharged to shore reception facilities?</p> <p><i>(Note: The standard discharge connection shall be in accordance with Reg. 19 of Annex 1 of MARPOL 73/78)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<p>Is there evidence that sludge and/or bilge water has been discharged to port reception facilities?</p> <p><i>(Note: Relevant receipt for discharge of sludge or oily mixture should be kept on board and appropriate entries made in the oil record book.)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<p>If sludge has not been discharged into port reception facilities, has the incinerator or the auxiliary boiler been used for burning sludge on board?</p> <p><i>(Note: The crew must be able to account for the sludge generated on board. It is a serious offence to dispose of sludge by illegal means other than by approved means of disposal)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<p>Is there sufficient capacity remaining in the sludge and/or bilge water tanks for the intended voyage?</p> <p><i>(Note: Regular sounding of sludge and bilge tanks should be carried out to ascertain adequate capacity for the intended voyage. A ship may be detained and required to discharge its sludge and oily mixture on board if there is insufficient capacity in the sludge tanks for the intended voyage)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>