



**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM**  
**VIETNAM REGISTER**

*ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI*  
*ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI*  
*ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 4 3 7684701*  
*FAX: +84 4 3 7684779*  
*EMAIL: vr-id@vr.org.vn*  
*WEB SITE: www.vr.org.vn*

**THÔNG BÁO KỸ THUẬT TÀU BIỂN**  
**TECHNICAL INFORMATION ON SEA-GOING SHIPS**

**Ngày 21 tháng 01 năm 2016**

**Số thông báo: 003TI/16TB**

*Nội dung: Thực hiện Nghị quyết MEPC.266(68) về sửa đổi, bổ sung đối với Quy định 12, Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL).*

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu biển  
 Các công ty thiết kế tàu biển  
 Các nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu biển  
 Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Tại khóa họp thứ 68 (tháng 5 năm 2015), Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MEPC.266(68) về sửa đổi, bổ sung đối với Quy định 12, Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL) liên quan đến két dầu cặn của tàu. Sửa đổi, bổ sung này sẽ có hiệu lực vào ngày 01 tháng 01 năm 2017. Dưới đây là một số lưu ý về thực hiện Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MEPC.266(68).

**1. Lịch sử**

(1) Tại khóa họp thứ 59 (tháng 7 năm 2009), MEPC đã thông qua Nghị quyết MEPC.187(59) về sửa đổi, bổ sung đối với Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL đưa ra yêu cầu bổ sung: “Két dầu cặn không được có liên kết xả đến hệ thống hút nước đáy tàu, két chứa nước đáy tàu lẫn dầu, đáy tàu hoặc thiết bị phân ly dầu nước”. Nghị quyết MEPC.187(59) có hiệu lực vào ngày 01 tháng 01 năm 2011. Tuy nhiên, Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MEPC187(59) không quy định rõ ràng có cho phép bố trí đường ống chung dẫn đến bích nổi xả tiêu chuẩn theo Quy định 13, Phụ lục I của Công ước MARPOL hay không; đồng thời cũng không nói rõ sửa đổi, bổ sung này có áp dụng cho các tàu được đóng trước ngày Nghị quyết MEPC187(59) có hiệu lực hay không.

(2) Tại khóa họp thứ 62 (tháng 7 năm 2011), MEPC đã phê chuẩn Thông tư MEPC.1/Circ.753 về giải thích Nghị quyết MEPC.187(59), cụ thể là không được có liên kết xả, ngoại trừ việc có thể có đường ống chung dẫn đến bích nối xả tiêu chuẩn theo Quy định 13, Phụ lục I của Công ước MARPOL. Thêm vào đó, Thông tư MEPC.1/Circ.753 chỉ rõ Nghị quyết MEPC.187(59) không áp dụng cho tàu được đóng trước ngày nghị quyết này có hiệu lực (tức là tàu có hợp đồng đóng tàu ký trước ngày 01 tháng 01 năm 2011, hoặc được đặt sống chính trước ngày 01 tháng 01 năm 2012, hoặc được bàn giao trước ngày 01 tháng 01 năm 2014).

(3) Tại khóa họp thứ 65 (tháng 5 năm 2013), MEPC đã phê chuẩn Thông tư MEPC.1/Circ.753/Rev.1 để tiếp tục giải thích Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL. Theo đó, đường ống chung dẫn đến bích nối xả tiêu chuẩn theo Quy định 13, Phụ lục I của Công ước MARPOL phải được lắp van chặn một chiều. Bố trí này được xem là đáp ứng thỏa mãn yêu cầu “không có liên kết nối liền lẫn nhau” và “không có liên kết xả” theo Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL.

Việc xả thải nước đáy tàu luôn là vấn đề được quan tâm trong vận hành tàu cũng như trong kiểm tra tàu của Chính quyền cảng (PSC). Khái niệm Hệ thống xử lý nước đáy tàu tích hợp (Integrated Bilge Water Treatment System (IBTS)) theo Thông tư MEPC.1/Circ.642 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư MEPC.1/Circ.676 và MEPC.1/Circ.760 đã từng bước được chấp nhận trong các thiết kế tàu hiện đại. Nhằm mục đích tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện thống nhất các quy định đối với két dầu cặn của tàu, tại khóa họp thứ 68, MEPC tiếp tục thảo luận về nội dung này và đã thông qua Nghị quyết MEPC.266(68) sửa đổi, bổ sung Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL. Sửa đổi bổ sung này chủ yếu là biên tập lại các nội dung đã được nêu trong Nghị quyết MEPC.187(59), Thông tư MEPC.1/Circ.753 và Thông tư MEPC.1/Circ.753/Rev.1; đồng thời cũng nêu rõ các yêu cầu được áp dụng cho cả tàu hiện có.

2. Nội dung chính của Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL được sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết MEPC.266(68)

(1) Két dầu cặn phải được trang bị và phải có đủ thể tích cho tàu có dung tích từ 400 trở lên;

(2) Két dầu cặn phải được trang bị bơm chuyên biệt có thể hút dầu cặn từ két dầu cặn để xả thải bằng phương tiện theo quy định;

(3) Két dầu cặn không được có liên kết xả đến hệ thống hút nước đáy tàu, két chứa nước đáy tàu lẫn dầu, đáy tàu hoặc thiết bị phân ly dầu nước, ngoại trừ việc két có thể được trang bị bố trí rút nước lắng đến két chứa nước đáy tàu lẫn dầu, hoặc hồ tụ nước đáy tàu. Đường ống xả của két dầu cặn và đường ống hút nước đáy tàu có thể được kết nối vào đường ống chung dẫn đến bích nối xả tiêu chuẩn, nhưng không được phép chuyển dầu cặn đến hệ thống hút nước đáy tàu;

(4) Két dầu cặn không được có bất kỳ bố trí đường ống nào xả thải trực tiếp ra mạn tàu, ngoại trừ bích nối xả tiêu chuẩn.

(5) Kết dầu cặn phải có thiết kế và cấu trúc tạo điều kiện thuận lợi cho việc vệ sinh kết và xả dầu cặn đến phương tiện tiếp nhận (tàu được bàn giao trước ngày 31 tháng 12 năm 1979 phải thỏa mãn yêu cầu này đến mức thực tế có thể thực hiện được).

(6) Tàu đóng trước ngày 01 tháng 01 năm 2017 phải tuân thủ mục 2.(3) không muộn hơn đợt kiểm tra cấp mới đầu tiên (the first renewal survey) giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu vào hoặc sau ngày 01 tháng 01 năm 2017.

3. Các yêu cầu thực hiện Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL được sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết MEPC.266(68)

(1) Phương tiện thải dầu cặn từ kết dầu cặn

Theo nội dung của Nghị quyết MEPC.266(68), Thông tư MEPC.1/Circ.642 (đã được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư MEPC.1/Circ.676 và Thông tư MEPC.1/Circ.760) và Thông tư MEPC.1/Circ.753/Rev.1, dầu cặn chứa trong kết dầu cặn có thể thải bằng phương pháp được phê chuẩn theo Quy định 12, Phụ lục I của Công ước MARPOL như sau:

.1 Chuyển trực tiếp từ kết dầu thải đến phương tiện tiếp nhận thông qua bích nối xả tiêu chuẩn;

.2 Đốt trong lò đốt được phê chuẩn;

.3 Đốt trong nồi hơi phụ, thiết bị hâm của hệ thống chất lỏng nhiệt hoặc hệ thống khí trợ phù hợp cho việc đốt dầu cặn;

.4 Chuyển đến thiết bị xử lý của dầu nhiên liệu/ bôi trơn tái sinh.

(2) Nếu có kết trực nhật dầu cặn được bố trí giữa kết dầu cặn và hệ thống đốt dầu cặn nêu tại mục 3.(1).2 và 3.(1).3, thì kết trực nhật dầu cặn cũng phải được xem là kết dầu cặn và phải được ghi vào mục 3.1 của phụ bản giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu.

(3) Thiết bị xử lý dầu nhiên liệu/ bôi trơn tái sinh nêu tại mục 3.(1).4 có thể tái sinh dầu nhiên liệu/ bôi trơn từ dầu cặn. Dầu nhiên liệu/ bôi trơn tái sinh được đưa trở lại hệ thống dầu nhiên liệu/ bôi trơn, còn nước lẫn dầu tạo ra được đưa về kết dầu cặn hoặc kết chứa độc lập thay cho việc chuyển trực tiếp đến kết giữ nước đáy tàu lẫn dầu hoặc hồ tự. Dầu cặn có thể được sử dụng để tái sinh dầu nhiên liệu/ bôi trơn thường là dầu cặn được thu gom độc lập trong kết rút khô dầu nhiên liệu/ bôi trơn; kết này cũng phải được ghi vào mục 3.1 của phụ bản giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu.

(4) Phía áp suất của bơm chuyên biệt sử dụng để chuyển dầu cặn từ kết dầu cặn chỉ được kết nối đến hệ thống hoặc thiết bị được dùng để thải dầu cặn nêu từ mục 3.(1).1 đến 3.(1).4.

(5) Thiết bị lọc dầu (Oil filtering equipment) không được kết nối với kết dầu cặn để xử lý dầu cặn.

4. Lưu ý trong việc phê chuẩn kết dầu cặn và ghi thông tin trong giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu

(1) Khi xem xét thể tích kết dầu cặn, thể tích các kết đáp ứng thỏa mãn yêu cầu nêu từ mục 3.(1).1 đến 3.(1).4 phải được tính vào tổng thể tích kết dầu cặn. Kết dầu cặn được xác định dựa trên bố trí đường ống thực tế thay vì tên của kết.

(2) Khi ghi thông tin trong phụ bản giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu (mẫu A và mẫu B), tất cả các kết liên quan trong tính toán thể tích kết dầu cặn phải được liệt kê trong phụ bản đó.

(3) Phù hợp với tình trạng thực tế của tàu, mục 3.2.3 của phụ bản giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu có thể bao gồm:

- .1 Tái sinh dầu nhiên liệu/ bôi trơn;
- .2 Thiết bị hâm của hệ thống chất lỏng nhiệt phù hợp cho việc đốt dầu cặn;
- .3 Hệ thống khí trợ phù hợp cho việc đốt dầu cặn.

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này Nghị quyết MEPC.266(68); đề nghị các Quý Đơn vị lưu ý thực hiện theo đúng quy định.

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 Đơn vị 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, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm, Hà Nội*

*Điện thoại: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 4 37684722*

*Thư điện tử: [taubien@vr.org.vn](mailto:taubien@vr.org.vn); [bangph@vr.org.vn](mailto:bangph@vr.org.vn)*

Xin gửi đến các Quý Đơn vị lời chào trân trọng./.

***Nơi nhận:***

- Như trên; - Các chi cục đăng kiểm;
- Phòng QP, TB, CN, HTQT; - Lưu TB./.
- Trung tâm VRQC, TH;

**ANNEX 12**

**RESOLUTION MEPC.266(68)  
(adopted on 15 May 2015)**

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE  
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE  
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

**Amendments to regulation 12 of MARPOL Annex I**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-eight session, proposed amendments to MARPOL Annex I concerning requirements for machinery spaces of all ships,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to regulation 12 of Annex I, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I**

**Chapter 3**  
**Requirements for machinery spaces of all ships**

**Part A**  
**Construction**

**Regulation 12 – Tanks for oil residues (sludge)**

Paragraphs 1 to 4 of regulation 12 are replaced by the following:

"1 Unless indicated otherwise, this regulation applies to every ship of 400 gross tonnage and above except that paragraph 3.5 of this regulation need only be applied as far as is reasonable and practicable to ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1.

2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) to reception facilities through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or to any other approved means of disposal of oil residue (sludge), such as an incinerator, auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge) or other acceptable means which shall be annotated in item 3.2 of the Supplement to IOPP Certificate Form A or B.

3 Oil residue (sludge) tank(s) shall be provided and:

- .1 shall be of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex;
- .2 shall be provided with a designated pump that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s) for disposal of oil residue (sludge) by means as described in regulation 12.2;
- .3 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators, except that:
  - .1 the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge discharge piping system; and
  - .2 the sludge tank discharge piping and bilge-water piping may be connected to a common piping leading to the standard discharge connection referred to in regulation 13; the connection of both systems to the possible common

piping leading to the standard discharge connection referred to in regulation 13 shall not allow for the transfer of sludge to the bilge system;

- .4 shall not be arranged with any piping that has direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13; and
- .5 shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities.

4 Ships constructed before 1 January 2017 shall be arranged to comply with paragraph 3.3 of this regulation not later than the first renewal survey carried out on or after 1 January 2017."

\*\*\*