



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 11 tháng 11 năm 2015

Số thông báo: 032TI/15TB

Nội dung: Tổ chức Black Sea-MOU áp dụng hệ thống kiểm tra tàu mới từ ngày 01 tháng 01 năm 2016.

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản tàu biển
 Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Tại khóa họp thứ 16, tổ chức trong tháng tư năm 2015 tại Batumi - Gruzia, Ủy ban Kiểm tra của Chính quyền cảng (the Port State Control Committee - PSCC) trực thuộc Black Sea-MOU (Tổ chức các quốc gia tham gia Bản ghi nhớ về kiểm tra tàu của các Chính quyền cảng khu vực Biển Đen, bao gồm 6 quốc gia thành viên: Bun-Ga-Ry, Gruzia, Ru-Ma-Ni, Liên bang Nga, Thổ-Nhỹ-Kỳ và Ukraina) đã quyết định áp dụng hệ thống kiểm tra tàu mới (the New Inspection Regime - BS-IR(2016)) từ ngày 01 tháng 01 năm 2016. Việc đưa ra quyết định áp dụng hệ thống kiểm tra tàu mới là nhằm hài hòa hóa việc lựa chọn tàu để kiểm tra dựa trên rủi ro, tương đồng với hệ thống kiểm tra tàu của tổ chức Tokyo-MOU (Tổ chức các quốc gia tham gia Bản ghi nhớ về kiểm tra tàu của các Chính quyền cảng khu vực châu Á - Thái Bình Dương) và Paris-MOU (Tổ chức các quốc gia tham gia Bản ghi nhớ về kiểm tra tàu của các Chính quyền cảng khu vực Tây Âu - Bắc Đại Tây Dương). Paris-MOU đã áp dụng hệ thống này từ ngày 01 tháng 01 năm 2011 và Tokyo-MOU từ ngày 01 tháng 01 năm 2014.

Hệ thống BS-IR(2016) phản ánh rất sát hệ thống đã được áp dụng tại Paris-MOU và Tokyo-MOU, với các tàu được phân loại theo Lý lịch rủi ro (Ship Risk Profile) thuộc một trong ba loại sau: Tàu có mức độ rủi ro thấp (Low Risk Ship - LRS), Tàu có mức độ rủi ro tiêu chuẩn (Standard Risk Ship - SRS) và Tàu có mức độ rủi ro cao (High Risk Ship - HRS). Lý lịch rủi ro tàu được tính toán hàng ngày trên cơ sở số liệu tích lũy trong khoảng thời gian 36 tháng (đề nghị xem các bảng tại trang 3 và 4 dưới đây).

Theo Hệ thống BS-IR(2016) của Black Sea-MOU, có hai loại hình kiểm tra tàu là: kiểm tra định kỳ (periodic inspection) và kiểm tra bổ sung (additional inspection).

Cửa sổ thời gian kiểm tra định kỳ như sau:

- Tàu có mức độ rủi ro cao (HRS): 2-4 tháng sau lần kiểm tra cuối cùng tại khu vực Black Sea-MOU.
- Tàu có mức độ rủi ro tiêu chuẩn (SRS): 5-8 tháng sau lần kiểm tra cuối cùng tại khu vực Black Sea-MOU.
- Tàu có mức độ rủi ro thấp (LRS): 9-18 tháng sau lần kiểm tra cuối cùng tại khu vực Black Sea-MOU.

Kiểm tra bổ sung được thực hiện khi xuất hiện yếu tố quan trọng (overriding factor) hoặc yếu tố bất ngờ (unexpected factor), tùy thuộc vào mức độ nghiêm trọng của sự việc. Thông tin chi tiết về các yếu tố này được nêu trong Bản thông tin về hệ thống kiểm tra mới của Black Sea-MOU đính kèm Thông báo kỹ thuật này.

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

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm, Hà Nội

Phòng Tàu biển

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

Fax: +84 4 37684722

Thư điện tử: taubien@vr.org.vn; 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, TS, CN, HTQT; | - Lưu TB./. |
| - Trung tâm VRQC, TH; | |

HỒ SƠ RỦI RO CỦA TÀU (Paris-MOU, Tokyo-MOU, Black Sea-MOU)

Lý lịch							Tàu có mức độ rủi ro tiêu chuẩn (SRS)	Tàu có mức độ rủi ro thấp (LRS)
Tàu có mức độ rủi ro cao (HRS) ¹								
Thông số chung		Tiêu chí	Số điểm ¹			Tiêu chí	Tiêu chí	
			Paris-MOU	Tokyo-MOU	Black Sea-MOU			
Kiểu tàu	Tàu chở hóa chất, tàu chở khí, tàu chở dầu, tàu chở hàng rời		2	2	1	Không thuộc tàu có mức độ rủi ro cao (HRS) và cũng không thuộc tàu có mức độ rủi ro thấp (LRS)	Tất cả các kiểu tàu	
	Tàu hàng ro-ro, tàu chở khách		-	-	1			
Tuổi tàu	Tất cả các kiểu tàu > 12 năm		1	1	-		Tất cả các tuổi	
	Tất cả các kiểu tàu > 12 ≤ 24 năm		-	-	1		< 12 năm	
	Tất cả các kiểu tàu ≥ 25 năm		-	-	2			
Quốc tịch	Danh sách Đen - Xám - Trắng (BGW ²)	Danh sách đen	Rủi ro rất cao (VHR), rủi ro cao (HR), rủi ro trung bình đến cao (M to HR)	2	1		-	Trắng
			Rủi ro trung bình (MR)	1				
	Cấp chỉ số lưu giữ ⁵	Rất cao	-	-	2		-	
	Cấp chỉ số lưu giữ ⁵	Cao	-	-	1		-	
	Cấp chỉ số khiếm khuyết ⁶		-	-	-		Thấp	
Tình trạng thực hiện VIMSAS của quốc gia			-	-	-	Có		
Tổ chức đăng kiểm	Được EU hoặc Tokyo-MOU hoặc Black Sea-MOU công nhận		-	-	-	Có		
	Việc thực hiện chức năng ³		Thấp/ rất thấp	1	1	-	Cao	
	Cấp chỉ số lưu giữ tàu liên quan đến tổ chức đăng kiểm ⁷		Cao	-	-	1	-	
	Cấp chỉ số khiếm khuyết lưu giữ tàu liên quan đến tổ chức đăng kiểm ⁸			-	-	-	Thấp	
Công ty ⁴	Việc thực hiện chức năng		Thấp/ rất thấp	-	-	-	Cao	
	Cấp chỉ số lưu giữ tàu của công ty ⁹		Cao	-	-	2		
	Cấp chỉ số khiếm khuyết của công ty ¹⁰			-	-	-	Thấp	

		Tàu có mức độ rủi ro cao (HRS) ¹			Tàu có mức độ rủi ro tiêu chuẩn (SRS)	Tàu có mức độ rủi ro thấp (LRS)	
Thông số lịch sử		Tiêu chí	Số điểm ¹			Tiêu chí	Tiêu chí
			Paris-MOU	Tokyo-MOU	Black Sea-MOU		
Khiếm khuyết	Số khiếm khuyết được ghi nhận tại mỗi đợt kiểm tra trong thời gian 36 tháng trước đây	Có bao nhiêu đợt kiểm tra được ghi nhận có trên 5 khiếm khuyết?	- (không thích hợp)	Số đợt kiểm tra được ghi nhận có trên 5 khiếm khuyết	-	Không thuộc tàu có mức độ rủi ro cao (HRS) và cũng không thuộc tàu có mức độ rủi ro thấp (LRS)	Tất cả các đợt kiểm tra có không quá 5 khiếm khuyết (tối thiểu một đợt kiểm tra trong thời gian 36 tháng trước đây)
	Cấp chỉ số khiếm khuyết ¹¹	Rất cao	-	-	1		Thấp
Lưu giữ	Số lần tàu bị lưu giữ trong thời gian 36 tháng trước đây	Bị lưu giữ từ 3 lần trở lên	-	1	2		
		Bị lưu giữ từ 2 lần trở lên	1	-			
		Bị lưu giữ 2 lần	-	-	1		

¹ Khi tính tổng số điểm: Paris-MOU ≥ 5 điểm; Tokyo-MOU ≥ 4 điểm; Black Sea-MOU ≥ 4

² Danh sách Đen-xám-trắng (BGW): danh sách thực hiện chức năng của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch (dựa trên số liệu 3 năm) được công bố hàng năm (Paris-MOU và Tokyo-MOU)

³ Việc thực hiện chức năng của tổ chức đăng kiểm: danh sách thực hiện chức năng của tổ chức đăng kiểm (dựa trên số liệu 3 năm) được công bố hàng năm (Paris-MOU và Tokyo-MOU)

⁴ Công ty: công ty được cấp Giấy chứng nhận DOC theo Bộ luật ISM (số IMO của công ty được ghi trong báo cáo kiểm tra)

⁵ Cấp chỉ số lưu giữ của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch: Rất cao > 2,0; Cao > 1,1 và < 2,0

⁶ Cấp chỉ số khiếm khuyết của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch: Thấp < 1,0

⁷ Cấp chỉ số lưu giữ tàu liên quan đến tổ chức đăng kiểm: Cao > 1,1

⁸ Cấp chỉ số khiếm khuyết lưu giữ tàu liên quan đến tổ chức đăng kiểm: Thấp < 1,0

⁹ Cấp chỉ số lưu giữ tàu của công ty: Cao > 1,1

¹⁰ Cấp chỉ số khiếm khuyết của công ty: Thấp < 1,0

¹¹ Cấp chỉ số khiếm khuyết của tàu: Rất cao > 2,0; Thấp: < 1,0

INTRODUCTION

The BS MOU New Inspection Regime, BS-IR (2016), consists of combination of Ship Risk Profile and Time Windows for clear indication of the order of priority in selection of ships for inspections. Black Sea Information System (BSIS) calculates and displays outputs of following sections 1 to 3 using inspection records of member authorities stored in the BSIS for members use at the time of selection of ships for inspections.

1 Ship Risk Profile

1.1 All ships in the information system of BSIS will be assigned either as high, standard or low risk based on generic and historic parameters.

1.2 High Risk Ships (HRS) are ships which meet criteria of Table 1 to a total value of 5 or more weighting points.

Table 1 High risk ship criteria

Parameter	Criteria	Weighting points	
Type of Ship	Chemical tanker, Gas carrier, Oil tanker Bulk carrier, Passenger ship, Ro-Ro Cargo ship	1	
Age of Ship	All Types	>12 ≤ 24y	1
		≥ 25y	2
Flag	Detention Index Level ¹	High	1
		Very High	2
Recognized Organization	RO Related Detention Index Level ²	High	1
Company	Company Detention Index Level ³	High	2
Ship	Number of Detentions within previous 36 months	2 detentions	1
		3 or more detentions	2
	Deficiency Index Level ⁴	Very High	1

1.3 Low Risk Ships (LRS) are ships which meet all the criteria of the LRS parameters of Table 2 and have had at least one inspection in the previous 36 months.

Table 2 Low risk ship criteria

Parameters	Criteria	
Flag	Deficiency Index Level ⁵	Low
	IMO-Audit ⁶	Yes
Recognized Organization	RO of BS MOU ⁷	Yes
	RO Related Detainable Deficiency Index Level ⁸	Low
Company	Deficiency Index Level ⁹	Low
Ship	Number of Detentions within previous 36 months	No Detention
	Deficiency Index Level ⁴	Low

¹ According to section 3.1
² According to section 3.2
³ According to section 3.3
⁴ According to section 3.4
⁵ According to section 3.5
⁶ According to section 3.6
⁷ According to section 3.7
⁸ According to section 3.8
⁹ According to section 3.9

1.4 Standard Risk Ships (SRS) are ships which are neither LRS nor HRS.

2 Inspection and selection scheme

2.1 Based on Ship Risk Profile, the selection scheme determines the scope, frequency and priority of inspections.

2.2 Periodic inspections are carried out at intervals determined by the ship risk profile.

2.3 Overriding or unexpected factors, presented in the Annex, might trigger an inspection in between periodic inspections. This category of inspections is referred to as an Additional Inspection

2.4 Ships become due for periodic inspection in the following time windows:

- For HRS: between 2-4 months after the last inspection in the BS MOU region;
- For SRS: between 5-8 months after the last inspection in the BS MOU region;
- For LRS: between 9-18 months after the last inspection in the BS MOU region;

2.5 Since periodic Inspection and Additional Inspections count equally the time span for the next periodic inspection re-starts after an additional inspection.

2.6 Selection for inspection is based upon ship priorities. Ships assigned following priorities in the BSIS:

- **Priority I** : ships must be inspected, for which time window has been closed or there is an overriding factor.
- **Priority II** : ships may be inspected, which is within time window or there is an unexpected factor.
- **No priority** : Before the window opens for any risk profile and there are no overriding or unexpected factor is logged, the ship has **no priority** status and member States are not obliged to perform an inspection on such ship but if deemed appropriate may still select for inspection to do so.

3 Supplement of Tables I and II of section 1

3.1 Calculation of the Flag Detention Index Level

3.1.1 Flag Detention index is the ratio of the cumulative sum of the number of detentions to the cumulative sum of inspections of all ships in a Flag's fleet within previous 36 months.

3.1.2 This index is compared with the BS MOU regional average detention index which is the ratio of the cumulative sum of the number of detentions to the cumulative number of inspections within the previous 36 months to determine the level of the detention index of a Flag's compared to the regional detention index (Table 3.1).

Table 3.1 Criteria for "High" and "Very High" Flag Detention Index Levels

Flag detention index / Regional average detention index	Flag Detention Index Level
> 1.1 and ≤2.0	High
>2.0	Very High

3.1.3 Detention index level for flags with one detention within the previous 36 months will not be calculated. There is no inspection limit for the determination of a Flag's detention index level, rather detention index level will be attained to the Flags more than one detentions within the previous 36 months.

3.1.4 The calculation is made daily on the basis of a running 36-months period.

3.2 Calculation of the RO Related Detention Index Level

3.2.1 RO related Detention index is the ratio of the cumulative sum of the number of RO related detentions to the cumulative sum of the RO inspections of all ships in a RO's fleet within previous 36 months.

3.2.2 This index is compared with the BS MOU regional average RO related detention index which is the ratio of the cumulative sum of the number of RO related detentions to the cumulative number of RO inspections within the previous 36 months to determine level of a RO's RO related detention index compared to the regional RO related detention index (Table 3.2).

3.2.3 The calculation is made daily on the basis of a running 36-months period.

Table 3.2 Criteria for "High" RO Related Detention Index Level

RO related detention index/ Regional average RO related detention index	RO related Detention Index Level
> 1.1	High

3.3 Calculation of the Company Detention Index Level

3.3.1 Company Detention index is the ratio of the cumulative sum of the number of Company detentions to the cumulative sum of the Company inspections of all ships in a Company's fleet within previous 36 months.

3.3.2 This index is compared with the BS MOU regional average Company detention index which is the ratio of the cumulative sum of the number of Company detentions to the cumulative number of Company inspections within the previous 36 months to determine level of a Company's detention index compared to the regional average Company detention index.

Table 3.3 Criteria for "High" Company Detention Index Level

Company detention index/ Regional average Company detention index	Company Detention Index Level
> 1.1	High

3.3.3 The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. Both Company detentions and Company inspections are inspections with ISM Company Number which is recorded in the inspection record.

3.4 Calculation of the Ship Deficiency Index Level

3.4.1 Ship deficiency index is the ratio of the cumulative sum of the number of deficiencies to the cumulative sum of inspections of an individual ship within previous 36 months.

3.4.2 This index is compared with the BS MOU regional average deficiency index which is the ratio of the cumulative sum of the number of deficiencies to the cumulative number of inspections within the previous 36 months to determine level of an individual ship's deficiency index compared to the regional deficiency index within the previous 36 months (Table 3.4).

Table 3.4 Criteria for “Low” and “Very High” Ship Deficiency Index Levels

Ship deficiency index / Regional average deficiency index	Ship Deficiency Index Level
<1.0	Low
>2.0	Very High

3.5 Calculation of the Flag Deficiency Index Level

3.5.1 Flag deficiency index is the ratio of the cumulative sum of the number of deficiencies to the cumulative sum of inspections all ships in a Flag’s fleet within previous 36 months.

3.5.2 This index is compared with the BS MOU regional average deficiency index which is the ratio of the cumulative sum of the number of deficiencies to the cumulative number of inspections within the previous 36 months to determine level of the deficiency index of a Flag’s compared to the regional deficiency index (Table 3.5).

Table 3.5 Criteria for “Low” Flag Deficiency Index Level

Flag deficiency index / Regional average deficiency index	Flag Deficiency Index Level
< 1.0	Low

3.5.3 The calculation is made daily on the basis of a running 36-months period.

3.6 IMO Audit

3.6.1 The status of **IMO Audit** will be based on up-dated information obtained by the BS MOU Secretariat

3.7 RO of the BSMOU

3.7.1 Recognized Organizations of BS MOU are those recognized by at least one member Authority of the BS MOU.

3.8 Calculation of the RO Related Detainable Deficiency Index Level

3.8.1 RO related detainable deficiency index is the ratio of the cumulative sum of the number of RO detainable deficiencies to the cumulative sum of inspections of all ships in a RO’s fleet within previous 36 months.

3.8.2 This index is compared with the BS MOU regional average RO related detainable deficiency index which is the ratio of the cumulative sum of the number of RO related detainable deficiencies to the cumulative number of RO inspections within the previous 36 months to determine level of a RO’s detainable deficiency index compared to the regional RO related detainable deficiency index.

Table 3.6 Criteria for “Low” RO Related Detainable Deficiency Index Level

RO related detainable deficiency index / Regional average RO related detainable deficiency index	RO related Detainable Deficiency Index Level
<1.0	Low

3.8.3 The calculation is made daily on the basis of a running 36-months period.

3.9 Calculation of the Company Deficiency Index Level

3.9.1 Company deficiency index is the ratio of the cumulative sum of the number of Company deficiencies to the cumulative sum of inspections all ships in a Company’s fleet within previous 36 months.

3.9.2 This index is compared with the BS MOU regional average Company deficiency index which is the ratio of the cumulative sum of the number of Company deficiencies to the cumulative number of Company inspections within the previous 36 months to determine level of a Company’s deficiency index compared to the regional average Company deficiency index.

Table 3.7 Criteria for “LOW” Company Deficiency Index Level

Company deficiency index / Regional average Company deficiency index	Company Deficiency Index Level
<1.0	Low

3.9.3 The calculation is made daily on the basis of a running 36-months period. ISM deficiencies counted equal with other deficiencies.

ANNEX

OVERRIDING AND UNEXPECTED FACTORS

Overriding Factors_:

1. The overriding factors listed below are considered sufficiently serious to trigger an additional inspection at Priority I:
 - Ships reported by another Member State or the secretariat excluding unexpected factors,
 - Ships involved in a collision, grounding or stranding on their way to port,
 - Ships accused of an alleged violation of the provisions on discharge of harmful substances or effluents,
 - Ships which have been manoeuvred in an erratic or unsafe manner whereby routing measures, adopted by the IMO, or safe navigational practices and procedures have not been followed,
 - Ships refused to access into the Paris MOU ports, and
 - Ships on the BS MOU Monthly Ship Watch List.

Unexpected Factors

2. Unexpected factors could indicate a serious threat to the safety of the ship and the crew or to the environment but the need to undertake an additional inspection is for the professional judgement of the Authority. These factors include:
 - Ships reported by pilots or relevant authorities which may include information from Vessel Traffic Services about ships' navigation,
 - Ships which did not comply with the reporting obligations,
 - Ships reported with outstanding deficiencies (except those with code 16 (within fourteen days) and code 17 (before departure))
 - Previously detained ships (3 months after the detention),
 - Ships which have been the subject of a report or complaint by the master, a seafarer, or any person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship, ship on-board living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Member State concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded,
 - Ships operated in a manner to pose a danger,
 - Ships reported with problems concerning their cargo, in particular noxious or dangerous cargo,
 - Ships where information from a reliable source became known, that their risk parameters differ from the recorded ones and the risk level is thereby increased,
 - Ships carrying certificates issued by a formerly BS MOU recognized organization whose recognition has been withdrawn since the last inspection in the BS MOU region.