



**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 24 37684701  
FAX: +84 24 37684779  
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 26 tháng 08 năm 2019**

**Số thông báo: 025TI/19TB**

*Nội dung: Thông tư MEPC.1/Circ.881 của Tổ chức Hàng hải quốc tế về Hướng dẫn về Kiểm soát của Quốc gia có cảng về các biện pháp dự phòng để xử lý dầu nhiên liệu không tuân thủ.*

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

Quy định về hàm lượng lưu huỳnh 0,50% trong dầu nhiên liệu toàn cầu theo Phụ lục VI “Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí” của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL) sẽ có hiệu lực từ ngày 01/01/2020. Theo đó, từ ngày 01/01/2020, tàu biển khi hoạt động tại các vùng biển trên thế giới ngoài các khu vực kiểm soát phát thải ô xít lưu huỳnh (SECA) phải sử dụng dầu nhiên liệu với hàm lượng lưu huỳnh không quá 0,50% theo khối lượng. Còn trong các khu vực kiểm soát phát thải ô xít lưu huỳnh (bao gồm Biển Baltic, Biển Bắc, Vùng biển Bắc châu Mỹ và Vùng biển Caribe thuộc Hoa Kỳ), tàu đã phải sử dụng dầu nhiên liệu với hàm lượng lưu huỳnh không quá 0,10% từ ngày 01/01/2015.

Có những trường hợp tàu có thể buộc phải nhận dầu nhiên liệu với hàm lượng lưu huỳnh vượt quá giới hạn quy định (dầu nhiên liệu không tuân thủ) cho chuyến đi cụ thể do sự không có sẵn loại dầu tuân thủ. Khi lập kế hoạch cho chuyến đi như vậy, thông thường dự kiến tàu sẽ nhận lượng nhiên liệu nhiều hơn yêu cầu thực tế cho chuyến đi vì các dự phòng an toàn; như vậy, rất có thể xảy ra tình huống khi tàu đến cảng tiếp theo mà trên tàu vẫn còn dầu nhiên liệu không tuân thủ.

Để giải quyết tình huống nêu trên, tại khóa họp thứ 74 (tháng 05/2019), Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức Hàng hải quốc tế đã phê chuẩn Thông tư MEPC.1/Circ.881 “Hướng dẫn về kiểm soát của Quốc gia có cảng về các biện pháp dự phòng để xử lý dầu nhiên liệu không tuân thủ”.

Cục Đăng kiểm Việt Nam xin gửi kèm Thông báo kỹ thuật này nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt của Thông tư MEPC.1/Circ.881.

Thông báo kỹ thuật tàu biển này được nêu trong mục: *Thông báo/ Thông báo kỹ thuật tàu biển* của Công thông tin điện tử Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>.

Nếu Quý Đơn vị cần thêm thông tin, đề nghị 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 24 37684701 (số máy lẻ: 521), Fax: +84 24 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;
- Phòng QP, TB, CN, HTQT;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Các chi cục đăng kiểm;
- Lưu TB./.

Tài liệu gửi kèm:

Nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt của Thông tư MEPC.1/Circ.881 “*Hướng dẫn về kiểm soát của Quốc gia có cảng về các biện pháp dự phòng để xử lý dầu nhiên liệu không tuân thủ*”.

# TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ

Thông tư MEPC.1/Circ.881

Ngày 21 tháng 5 năm 2019

## **HƯỚNG DẪN VỀ KIỂM SOÁT CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG VỀ CÁC BIỆN PHÁP DỰ PHÒNG ĐỂ XỬ LÝ DẦU NHIÊN LIỆU KHÔNG TUÂN THỦ**

1 Ủy ban bảo vệ môi trường biển, tại khóa họp thứ bảy mươi tư (từ ngày 13 đến ngày 17 tháng 5 năm 2019) đã phê chuẩn *Hướng dẫn về Kiểm soát của Quốc gia có cảng về các biện pháp dự phòng để xử lý dầu nhiên liệu không tuân thủ*, như được nêu trong phụ lục.

2 Đề nghị các Chính phủ thành viên phổ biến Hướng dẫn nêu trong phụ lục đến Chính quyền Hàng hải, ngành công nghiệp, các tổ chức công nghiệp vận tải biển và nhiên liệu có liên quan, các công ty vận tải biển và các bên liên quan khác, nếu phù hợp.

\*\*\*

## PHỤ LỤC

### HƯỚNG DẪN VỀ KIỂM SOÁT CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG VỀ CÁC BIỆN PHÁP DỰ PHÒNG ĐỂ XỬ LÝ DẦU NHIÊN LIỆU KHÔNG TUÂN THỦ

1 Trong trường hợp dầu nhiên liệu không tuân thủ, nên có sự liên lạc giữa tàu và Quốc gia có cảng. Tàu và Quốc gia cảng cần xem xét các nội dung dưới đây như là các biện pháp dự phòng có thể:

1. Các hành động được xác định trước trong Kế hoạch thực hiện của tàu, nếu có, để thực hiện nhất quán giới hạn lưu huỳnh 0,5% theo MARPOL Phụ lục VI (Thông tư MEPC.1/Circ.878);
2. Chuyển dầu nhiên liệu không tuân thủ cho tàu khác để tàu đó chở như hàng hóa, hoặc đến phương tiện trên tàu hay trên bờ thích hợp, nếu có thể và có sẵn;
3. Quản lý dầu nhiên liệu không tuân thủ theo phương pháp được Quốc gia có cảng chấp nhận; và
4. Các hành động vận hành, chẳng hạn như sửa đổi lịch trình đi biển hoặc nhận dầu nhiên liệu và/hoặc giữ lại dầu nhiên liệu không tuân thủ trên tàu. Quốc gia có cảng và tàu cần xem xét bất kỳ vấn đề an toàn nào và tránh sự chậm trễ không đáng có có thể xảy ra.

2 Sau khi đã xem xét tất cả các lựa chọn trong đoạn 1 ở trên, dầu nhiên liệu không tuân thủ có thể được chuyển lên cảng hoặc được giữ lại trên tàu, nếu được chấp nhận bởi Quốc gia có cảng. Việc xem xét của Quốc gia có cảng có thể bao gồm các tác động về môi trường, an toàn, vận hành và logistic cho phép hoặc không cho phép chở dầu nhiên liệu không tuân thủ. Việc chở dầu nhiên liệu không tuân thủ phải tuân theo bất kỳ điều kiện nào của Quốc gia có cảng.

3 Quốc gia có cảng, Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch và tàu phải phối hợp với nhau để thống nhất giải pháp phù hợp nhất, lưu ý đến thông tin được cung cấp trong Báo cáo sự không có sẵn dầu nhiên liệu (FONAR)\*, để giải quyết dầu nhiên liệu không tuân thủ.

4 Sau khi dầu nhiên liệu không tuân thủ được sử dụng hoặc xả hoàn toàn, các hành động như vậy phải bao gồm khả năng làm sạch và/hoặc xả qua hoặc pha loãng các cặn còn lại bằng cách sử dụng dầu nhiên liệu tuân thủ có hàm lượng lưu huỳnh thấp nhất có sẵn.

-----

\* Phụ lục 1 của Hướng dẫn năm 2019 cho việc thực hiện nhất quán giới hạn lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI của MARPOL (Nghị quyết MEPC.320(74)).

---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.881  
21 May 2019

**GUIDANCE FOR PORT STATE CONTROL ON CONTINGENCY MEASURES FOR  
ADDRESSING NON-COMPLIANT FUEL OIL**

1 The Marine Environment Protection Committee, at its seventy-fourth session (13 to 17 May 2019), approved the *Guidance for port State control on contingency measures for addressing non-compliant fuel oil*, as set out in the annex.

2 Member Governments are invited to bring the annexed Guidance to the attention of their Administration, industry, relevant shipping and fuel industry organizations, shipping companies and other stakeholders concerned, as appropriate.

\*\*\*

## ANNEX

### GUIDANCE FOR PORT STATE CONTROL ON CONTINGENCY MEASURES FOR ADDRESSING NON-COMPLIANT FUEL OIL

1 In the case of non-compliant fuel oil, communication between the ship and the port State should occur. The ship and the port State should consider the following as possible contingency measures:

- .1 actions predetermined in the Ship implementation plan, if available, for consistent implementation of the 0.50% sulphur limit under MARPOL Annex VI (MEPC.1/Circ.878);
- .2 discharging non-compliant fuel oil to another ship to be carried as cargo or to an appropriate shipboard or land-based facility, if practicable and available;
- .3 managing the non-compliant fuel oil in accordance with a method acceptable to the port State; and
- .4 operational actions, such as modifying sailing or bunkering schedules and/or retention of non-compliant fuel oil on board the ship. The port State and the ship should consider any safety issues and avoid possible undue delays.

2 Having considered all of the options in paragraph 1 above, the non-compliant fuel oil may be discharged to the port or retained on board, as acceptable to the port State. Port State consideration may include environmental, safety, operational and logistical implications of allowing or disallowing the carriage of non-compliant fuel oil. The carriage of non-compliant fuel oil is subject to any conditions of the port State.

3 The port State, the flag State and the ship should work together to agree on the most appropriate solution, taking into account the information provided in the Fuel Oil Non-Availability Report (FONAR),\* to address the non-compliant fuel oil.

4 After the non-compliant fuel oil is completely used or discharged, such actions should include the possibility of cleaning and/or flushing through or dilution of remaining residues by using compliant fuel oil with the lowest sulphur content available.

---

\* Appendix 1 of the 2019 Guidelines for consistent implementation of the 0.50% sulphur limit under MARPOL Annex VI (MEPC.320(74)).