



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 27 tháng 08 năm 2019

Số thông báo: 026TI/19TB

Nội dung: Hướng dẫn thực hiện quy định về hàm lượng lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI Công ước MARPOL.

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

Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), tại khóa họp thứ 70 (tháng 10/2016), đã thông qua Nghị quyết MEPC.280(70) để quyết định ngày 01/01/2020 là thời điểm có hiệu lực thi hành quy định về giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0,5% có trong dầu nhiên liệu hàng hải theo Quy định 14.1.3 của Phụ lục VI Công ước MARPOL. 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.

Để hỗ trợ các chủ tàu/công ty vận tải biển và sỹ quan, thuyền viên trên tàu chuẩn bị cho việc tuân thủ quy định nêu trên, chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị kèm theo Thông báo kỹ thuật tàu biển này “*Hướng dẫn thực hiện quy định về hàm lượng lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI Công ước MARPOL*” do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn. Hướng dẫn này cập nhật các quy định mới nhất của Việt Nam và kết quả khóa họp thứ 74 (tháng 05/2019) của MEPC.

Thông báo kỹ thuật tàu biển này được nêu trong mục: *Thông báo/ Thông báo kỹ thuật tàu biển* của Cổng 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; 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./.

CỤC ĐĂNG KIỆM VIỆT NAM

**HƯỚNG DẪN THỰC HIỆN QUY ĐỊNH
VỀ GIỚI HẠN HÀM LƯỢNG LƯU HUỖNH 0,50%
TRONG DẦU NHIÊN LIỆU HÀNG HẢI
THEO PHỤ LỤC VI CÔNG ƯỚC MARPOL**

HÀ NỘI, NGÀY 19 THÁNG 8 NĂM 2019

CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM

HƯỚNG DẪN THỰC HIỆN QUY ĐỊNH VỀ GIỚI HẠN HÀM LƯỢNG LƯU HUỖNH 0,50% TRONG DẦU NHIÊN LIỆU HÀNG HẢI THEO PHỤ LỤC VI CÔNG ƯỚC MARPOL

MỤC LỤC

	Trang
1. GIỚI THIỆU CHUNG	2
2. KẾ HOẠCH CHUYỂN ĐỔI	3
2.1 Kế hoạch thực hiện của tàu	3
2.2 Các rủi ro của dầu nhiên liệu mới VLSFO	4
2.3 Hoán cải hệ thống nhiên liệu	6
2.4 Làm sạch hệ thống nhiên liệu của tàu	7
2.5 Quy trình chuyển đổi dầu nhiên liệu	7
3. XỬ LÝ CÁC TRƯỜNG HỢP KHÔNG TUÂN THỦ	8
3.1 Sự không có sẵn dầu nhiên liệu	8
3.2 Thông báo về sự không tuân thủ	9
3.3 Quản lý dầu nhiên liệu không tuân thủ còn lại trên tàu	10
4. LẤY MẪU DẦU NHIÊN LIỆU	11
5. KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (PSC)	12
6. CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ CHO TÀU	12
7. THAM KHẢO HƯỚNG DẪN CỦA ICS	13
Tài liệu đính kèm:	14

Văn bản số 3174/ĐKVN-TB ngày 15/08/2019 của Cục Đăng kiểm Việt Nam về việc báo cáo việc không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0,50% từ ngày 01/01/2020 theo Nghị quyết MEPC.320(74)

1. GIỚI THIỆU CHUNG

Theo quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL) và Nghị quyết MEPC.280(70) được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) thông qua ngày 28/10/2016, ngưỡng lưu huỳnh 0,50% trong dầu nhiên liệu hàng hải toàn cầu sẽ có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2020. Không có bất kỳ giai đoạn chuyển tiếp hay thời gian ân hạn nào cho việc áp dụng quy định này. Các chủ tàu và người thuê tàu cần hành động kịp thời để đảm bảo việc chuyển đổi sang sử dụng dầu nhiên liệu tuân thủ được hoàn thành trước ngày 01/01/2020 và toàn bộ dầu không tuân thủ phải được chuyển khỏi tàu trước ngày 01/03/2020.

Quy định về hàm lượng lưu huỳnh 0,50% trong dầu nhiên liệu tàu biển đã được cập nhật trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu (Số hiệu QCVN 26: 2018/BGTVT)¹ có hiệu lực thi hành từ ngày 01/09/2019.

Để tuân thủ quy định về ngưỡng lưu huỳnh 0,50%, sẽ có một số lựa chọn, nhưng phổ biến nhất đối với đội tàu biển Việt Nam là sử dụng dầu nhiên liệu chung cất (MGO/MDO) hoặc dầu nhiên liệu cặn pha trộn với hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO). Một số tàu lớn có thể trang bị bổ sung hệ thống làm sạch khí xả động cơ (scrubber) để tiếp tục sử dụng dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cao (HFO) sau ngày 01/01/2020.

Để tránh nhầm lẫn khi đặt hàng dầu nhiên liệu và loại dầu được chỉ định chính xác, *Hướng dẫn năm 2019 về thực hiện nhất quán giới hạn lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI của Công ước MARPOL* (Nghị quyết MEPC.320(74)²) đưa ra các định nghĩa sau về dầu nhiên liệu hàng hải:

- Nhiên liệu hàng hải chung cất (DM) được quy định trong ISO 8217: 2017 (ví dụ: DMA, DMB, DMX, DMZ);
- Nhiên liệu hàng hải cặn (RM) được quy định trong ISO 8217: 2017 (ví dụ: RMD 80, RMG 380);
- Dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cực thấp (ULSFO) được quy định trong ISO 8217: 2017 (ví dụ: ULSFO-DM tối đa 0,10% S, ULSFO-RM tối đa 0,10% S);
- Dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO) (ví dụ: VLSFO-DM tối đa 0,50% S, VLSFO-RM tối đa 0,50% S); và
- Dầu nhiên liệu nặng có hàm lượng lưu huỳnh cao (HSHFO) vượt quá 0,50% S.

Cho dù phương pháp tuân thủ nào được lựa chọn, thì việc chuyển đổi và khai thác tàu trong tương lai phải được lập kế hoạch và quản lý kỹ lưỡng. Tất cả

¹ Có thể truy cập và tải về Quy chuẩn này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/quy-chuan-tieu-chuan/Pages/default.aspx?ItemID=283>.

² Có thể truy cập và tải về Nghị quyết này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=753>.

các rủi ro đe dọa an toàn hoặc ảnh hưởng đến sự tuân thủ đều phải được nhận biết và kiểm soát.

2. KẾ HOẠCH CHUYỂN ĐỔI

Bộ phận kỹ thuật, khai thác tàu và thuê tàu của công ty vận tải biển cần sớm trao đổi để thống nhất về kế hoạch chuyển đổi. Cần đặc biệt lưu ý tránh trường hợp bộ phận kỹ thuật bố trí thực hiện việc chuyển đổi dầu nhiên liệu tạo ra xung đột với kế hoạch của bộ phận khai thác tàu hoặc thuê tàu. Phải đảm bảo là trước ngày 01/01/2020, tất cả các két nhiên liệu của tàu được làm sạch cặn dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cao, hệ thống nhiên liệu được xả rửa sạch để giảm thiểu rủi ro dầu nhiên liệu tuân thủ mới cấp cho tàu bị nhiễm bẩn bởi cặn dầu nhiên liệu cũ.

Các động cơ đốt trong và nồi hơi của tàu cần được đánh giá, tham khảo ý kiến của nhà sản xuất, để xác định sự phù hợp cho hoạt động liên tục với loại nhiên liệu tuân thủ 0,50% lưu huỳnh dự định cấp cho tàu, và cần xác định bất kỳ sự sửa đổi cần thiết nào đối với các thiết bị, hệ thống liên quan.

2.1 Kế hoạch thực hiện của tàu

Để giúp cho chủ tàu có sự chuẩn bị tốt nhất về ngưỡng lưu huỳnh 0,50%, tại khóa họp thứ 73 (tháng 10/2018), MEPC đã phê chuẩn Thông tư MEPC.1/Circ.878³ về *Hướng dẫn xây dựng kế hoạch thực hiện của tàu để thực hiện nhất quán giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0,50% theo quy định của Phụ lục VI Công ước MARPOL*. Hướng dẫn này đưa ra mẫu kế hoạch thực hiện cụ thể cho tàu (Ship Implementation Plan, thường gọi tắt là SIP) khi lựa chọn phương án sử dụng dầu nhiên liệu tuân thủ, bao gồm các nội dung:

- Đánh giá rủi ro và kế hoạch giảm thiểu rủi ro (các tác động của dầu nhiên liệu mới);
- Hoán cải và làm sạch két và hệ thống nhiên liệu của tàu;
- Sức chứa và khả năng cách ly các loại dầu nhiên liệu của tàu;
- Mua dầu nhiên liệu tuân thủ;
- Kế hoạch chuyển đổi từ dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cao sang dầu nhiên liệu tuân thủ;
- Tài liệu và báo cáo liên quan.

Theo Thông tư MEPC.1/Circ.878³, SIP không phải là tài liệu yêu cầu bắt buộc. Việc tàu không có SIP, hoặc có SIP nhưng không đầy đủ, không được coi là chứng cứ rõ ràng để các Chính quyền Cảng thực hiện việc kiểm tra chi tiết đối với tàu. Tuy nhiên, nếu tàu có SIP được xây dựng phù hợp và các bản ghi việc thực hiện tương ứng được lưu giữ đầy đủ trên tàu, thì thuyền trưởng sẽ thuận lợi hơn trong việc chứng minh cho các Chính quyền Cảng là công ty và thuyền bộ đã hành động với thiện ý để thực hiện quy định về ngưỡng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu, và đã làm mọi việc có thể để đảm bảo sự tuân thủ vào ngày 01/01/2020.

³ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=695>

2.2 Các rủi ro của dầu nhiên liệu mới VLSFO

Tính ổn định

Ổn định là khả năng của một loại nhiên liệu để giữ asphalten ở trạng thái lơ lửng. Asphalten là các phân tử dính, nếu không được giữ ở trạng thái lơ lửng, chúng sẽ kết tụ và cuối cùng sẽ kết tủa. Khi nhiên liệu trở nên không ổn định sẽ dẫn đến sự kết tủa các asphalten, hình thành bùn gia tăng trong các bầu lọc và thiết bị phân ly. Nếu không được khắc phục kịp thời, điều này có thể dẫn đến trường hợp xấu nhất là mất lực đẩy tàu và công suất của động cơ.

Độ ổn định của một loại dầu nhiên liệu nhất định có thể được đo bằng cách phân tích trong phòng thí nghiệm về nhiên liệu để có được tiềm năng trầm tích của dầu. Khuyến cáo bất cứ khi nào có thể, độ ổn định của bất kỳ nhiên liệu nào được lưu trữ và sử dụng trên tàu phải được thẩm tra trước khi được đưa lên tàu. Vì dầu nhiên liệu tuân thủ ISO 8217 là cần thiết để đáp ứng các yêu cầu ổn định tối thiểu, chỉ nên sử dụng nhiên liệu đáp ứng tiêu chuẩn này.

Tính tương thích

Tính tương thích là sự phù hợp của hai loại nhiên liệu khác nhau để pha trộn mà không dẫn đến tác dụng phụ. Hai nhiên liệu ổn định nhưng không tương thích (ngay cả khi tuân thủ ngưỡng lưu huỳnh và ISO 8217), khi trộn lẫn với nhau có thể dẫn đến kết tủa asphalten và sự hình thành bùn gia tăng trong các bầu lọc và thiết bị phân ly. Nếu không được khắc phục kịp thời, tương tự như trường hợp nhiên liệu bị mất tính ổn định, có thể dẫn đến trường hợp xấu nhất là mất lực đẩy tàu và công suất của động cơ.

Vấn đề tương thích của dầu nhiên liệu được dự đoán là sẽ trở nên nghiêm trọng hơn từ ngày 01/01/2020. Điều này là do các thành phần được sử dụng để tạo thành dầu nhiên liệu pha trộn sẽ rất đa dạng đến mức các loại nhiên liệu tuân thủ có cùng hàm lượng lưu huỳnh, nhưng được cấp cho tàu ở các vị trí địa lý khác nhau, cũng có thể không tương thích, thậm chí bao gồm cả nhiên liệu được đặt hàng từ cùng một nhà cung cấp nhiên liệu.

Do đó, điều quan trọng là, đến mức thực tế có thể được, những nhiên liệu này được chứa trong các két riêng biệt để giảm thiểu sự trộn lẫn (pha trộn với dầu nhiên liệu có cùng thông số kỹ thuật nhưng từ các nguồn khác nhau) trong hệ thống nhiên liệu.

Độ nhớt

Độ nhớt của nhiên liệu đóng vai trò chính trong việc đảm bảo hiệu quả đốt cháy tối ưu. Nếu độ nhớt của dầu nhiên liệu quá cao, sẽ dẫn đến việc nguyên tử hóa không đúng và đốt cháy không hoàn toàn. Ngược lại, nếu độ nhớt quá thấp, ngoài việc đốt cháy không hoàn toàn, cũng có thể dẫn đến việc bôi trơn không đầy đủ cặp pít tông xylanh bơm nhiên liệu cao áp.

Thiết bị và hệ thống được thiết kế sử dụng nhiên liệu nặng có hàm lượng lưu huỳnh cao hiện có trên tàu có thể không phù hợp để tiêu thụ dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp. Lý do là khả năng bôi trơn giảm của dầu nhiên liệu có

hàm lượng lưu huỳnh thấp và sự không tương thích của loại dầu này với thông số kỹ thuật của thiết bị. Điều này có thể làm giảm chức năng của thiết bị, thậm chí là làm hỏng thiết bị hay xuất hiện rò rỉ từ các mối nối ống, gây nguy cơ hỏa hoạn. Thông thường, động cơ và bơm nhiên liệu động cơ cần độ nhớt trên 2 cSt để hoạt động phù hợp.

Điểm đông

Điểm đông là nhiệt độ tối thiểu mà tại đó dầu nhiên liệu nên được lưu trữ và bơm chuyển. Nhiệt độ dưới điểm đông dẫn đến sự hình thành sáp trong dầu nhiên liệu. Dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh tối đa 0,50% với độ nhớt thấp thường không cần hâm nóng. Tuy nhiên, loại dầu này trên tàu hoạt động trong môi trường lạnh có thể tạo thành sáp, gây trục trặc cho hệ thống nhiên liệu của tàu. Các biện pháp giảm thiểu rủi ro cần cân nhắc trong các trường hợp như vậy có thể là:

- Xác nhận các đặc tính chảy lạnh của dầu nhiên liệu phù hợp với thiết kế tàu và hành trình dự định;
- Bố trí hâm nóng cho dầu nhiên liệu nếu cần thiết.

Số axit

Số axit của nhiên liệu là số đo số lượng hợp chất axit có trong một mẫu xác định. Dầu nhiên liệu có số axit cao có thể gây ra hư hỏng gia tăng cho các phần khác nhau của bộ phận đốt bao gồm cả thiết bị phun nhiên liệu. Số axit có thể được đo bằng cách phân tích nhiên liệu tại phòng thí nghiệm.

Nếu dầu nhiên liệu cấp cho tàu được xác định là có số axit cao đáng kể, thì cần liên hệ cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm tra nhiên liệu để được hướng dẫn và xử lý nhiên liệu tại thời điểm sớm nhất có thể. Nếu không có sự lựa chọn nào khác và nhiên liệu cần phải được tiêu thụ, thì cần chú ý chặt chẽ đến khả năng ăn mòn nhanh và hỏng hóc của thiết bị đốt.

Điểm chớp cháy

Quy định II-2/4 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS) yêu cầu điểm chớp cháy tối thiểu của bất kỳ nhiên liệu nào được sử dụng bởi tàu hoặc được chứa trong các két nhiên liệu của tàu không được nhỏ hơn 60°C. Nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp hơn không tuân thủ các yêu cầu của SOLAS và quan trọng hơn là tạo ra rủi ro cháy nổ. Do đó, điểm chớp cháy của nhiên liệu cung cấp cho tàu cần được thẩm tra chính xác. Nếu có thể, điều này cần thực hiện trước khi hoạt động cấp dầu cho tàu bắt đầu.

Hạt xúc tác

Sự hiện diện quá mức các hạt xúc tác silicat nhôm (còn được gọi là cat fines) trong dầu nhiên liệu có thể dẫn đến sự mài mòn nhanh chóng của bơm nhiên liệu động cơ, kim phun và ống lót xi lanh. Lượng cat fines trong nhiên liệu nên được đo bằng phân tích trong phòng thí nghiệm.

Nếu nhiên liệu cấp cho tàu được xác định là có giá trị cat fines cao đáng kể, thì nên liên hệ với cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm tra nhiên liệu để được hướng dẫn và xử lý nhiên liệu tại thời điểm sớm nhất có thể. Nếu không có lựa chọn nào

khác và nhiên liệu cần phải được tiêu thụ, thì tương tự như vấn đề số a xít, cần chú ý chặt chẽ đến khả năng hao mòn nhanh và hỏng hóc của thiết bị đốt.

Mua dầu nhiên liệu

Do các quan ngại về tính tương thích của các sản phẩm dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO) và sự thay đổi trong đặc tính của loại dầu này, nên cần đặc biệt quan tâm đến việc mua dầu nhiên liệu. Cần thiết phải nhắc lại là các sản phẩm VLSFO mua cho tàu có thể rất khác so với dầu nhiên liệu truyền thống với hàm lượng lưu huỳnh cao đã được sử dụng trước đây. Cho đến khi thị trường dầu nhiên liệu hàng hải mới đã được hình thành ổn định và có đủ kinh nghiệm trong việc sử dụng loại dầu này, thì các chủ tàu cần phải hết sức cẩn thận và cảnh giác trong việc tìm mua loại sản phẩm này cho tàu.

Chủ tàu cần tìm hiểu kỹ lưỡng để có thể tin tưởng là người cung cấp chuyển giao cho tàu loại dầu nhiên liệu an toàn với các thông số kỹ thuật theo yêu cầu được nêu trong hợp đồng ký kết. Cần đặc biệt thận trọng nếu mua sản phẩm VLSFO không phải là sản phẩm được công nhận hoặc không phải là sản phẩm pha trộn độc quyền của nhà cung cấp. Các VLSFO được sản xuất bởi các cơ sở pha trộn thứ cấp có thể có các đặc tính rất khác nhau cũng như làm tăng nguy cơ về hàm lượng cat fines cao.

Liên quan đến việc mua và cung ứng dầu nhiên liệu tuân thủ cho tàu, MEPC đã ban hành Thông tư MEPC.1/Circ.875⁴ về *Hướng dẫn thực hành tốt nhất cho người mua/người sử dụng dầu nhiên liệu để đảm bảo chất lượng dầu nhiên liệu được sử dụng trên tàu biển*, và Thông tư MEPC.1/Circ.875/Add.1⁵ về *Hướng dẫn thực hành tốt nhất cho các nhà cung cấp dầu nhiên liệu để đảm bảo chất lượng dầu nhiên liệu giao cho tàu*.

2.3 Hoán cải hệ thống nhiên liệu

Tùy thuộc vào phương pháp tuân thủ đã chọn, có thể cần phải sửa đổi bố trí cất giữ nhiên liệu và hệ thống nhiên liệu của tàu. Phạm vi và độ phức tạp của bất kỳ hoán cải nào đối với hệ thống nhiên liệu của tàu cụ thể có thể rất khác nhau, nên việc lập kế hoạch và quản lý dự án thích hợp là rất quan trọng.

Điều bắt buộc là mọi hoán cải đối với hệ thống nhiên liệu của tàu đều phải được thực hiện dưới sự giám sát của cơ quan Đăng kiểm. Một số điểm cần lưu ý khi lập kế hoạch hoán cải là:

- Nếu chuyển sang sử dụng nhiên liệu tuân thủ có độ nhớt thấp, trong trường hợp có rủi ro về độ nhớt giảm xuống dưới mức khuyến nghị của nhà sản xuất động cơ, hệ thống dầu nhiên liệu có cần phải lắp đặt bộ làm mát không?
- Tàu dự định hoạt động trong khu vực kiểm soát phát thải ô xít lưu huỳnh (ECA - nơi phải áp dụng giới hạn 0,10% lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu) trong bao lâu? Điều này sẽ giúp xác định các yêu cầu về

⁴ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=753>.

⁵ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=770>.

lượng dự trữ cho từng loại nhiên liệu và yêu cầu về thay đổi việc sử dụng của một số kết nhiên liệu.

- Hệ thống nhiên liệu có yêu cầu cách ly bổ sung để giảm thiểu rủi ro dầu nhiên liệu 0,10% lưu huỳnh bị nhiễm bẩn bởi loại 0,50% lưu huỳnh không?
- Hệ thống nhiên liệu có yêu cầu cách ly bổ sung để tránh sự hòa trộn lẫn nhau của các loại dầu nhiên liệu nhằm làm giảm rủi ro không tương thích không?
- Hệ thống chuyển dầu nhiên liệu có cho phép dễ loại bỏ và chuyển khỏi tàu dầu nhiên liệu được phát hiện hoặc có biểu hiện không tuân thủ không?
- Có các điểm lấy mẫu nhiên liệu phù hợp và an toàn cho phép lấy mẫu đại diện từ các phần khác nhau của hệ thống nhiên liệu (ví dụ: đầu vào động cơ, đầu vào và đầu ra của máy phân ly nhiên liệu) không?

2.4 Làm sạch hệ thống nhiên liệu của tàu

Việc sử dụng dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cao với độ nhớt cao dẫn đến hình thành các chất bán rắn có chứa cặn và asphalten lắng đọng trong các bộ phận khác nhau của hệ thống dầu nhiên liệu bao gồm đường ống, két chứa, két lắng và két trực nhật. Để tránh các vấn đề về tính tương thích và ổn định khi chuyển từ dầu nhiên liệu nặng sang dầu nhiên liệu hàng hải cặn 0,50% lưu huỳnh, cần phải làm sạch hệ thống nhiên liệu.

Các lựa chọn để làm sạch hệ thống dầu nhiên liệu là:

- Các chất phụ gia hóa học được đưa vào nhiên liệu của tàu để hòa tan cặn và chất lắng trên thành đường ống, vách và đáy két;
- Cấp dầu nhiên liệu MGO cho tàu, sử dụng loại dầu này để hòa tan và loại bỏ cặn trong két chứa HFO và đường ống dẫn dầu nhiên liệu;
- Sử dụng máy làm sạch két tương tự như thiết bị rửa được sử dụng để làm sạch két chứa dầu thô, chuyển cặn đến cơ sở tiếp nhận trên bờ hoặc sà lan tiếp nhận;
- Làm sạch két bằng phương pháp thủ công.

2.5 Quy trình chuyển đổi dầu nhiên liệu

Tất cả các tàu cần có các quy trình chuyển đổi dầu nhiên liệu cụ thể để đảm bảo chỉ có nhiên liệu tuân thủ được đốt vào và sau ngày 01/01/2020 và không ảnh hưởng đến an toàn của tàu. Kế hoạch nên bao gồm quy trình chuyển đổi từng bước từ các két chứa nhiên liệu đến khi phun nhiên liệu vào buồng đốt động cơ, bao gồm tối thiểu như sau:

- Ngày và thời gian bắt đầu quy trình chuyển đổi;
- Nhận biết các két chứa được chỉ định để nhận và lưu trữ nhiên liệu tuân thủ 0,50% lưu huỳnh được sử dụng cho quy trình chuyển đổi;

- Quy trình kiểm tra đối với các chỉ báo từ xa, bộ phát tín hiệu, hệ thống báo động và ngắt đối với két chứa nhiên liệu, két lắng, két trực nhật, két tràn; kiểm tra sự sẵn có của các máy dự phòng để kịp thời khởi động trong trường hợp có bất kỳ sự cố nào;
- Thời gian yêu cầu để hoàn thành việc chuyển đổi sang nhiên liệu tuân thủ;
- Mô tả chi tiết về các vấn đề về an toàn hành hải và vận hành khi thực hiện quy trình chuyển đổi: điều kiện giao thông, tầm nhìn, khoảng cách đến bờ, tải trên các động cơ đang chạy, tính sẵn sàng của các máy dự phòng, ...;
- Mô tả chi tiết về quy trình chuyển đổi hoàn chỉnh bao gồm trình tự vận hành, vị trí của các van, bơm, thiết bị hâm, lọc nhiên liệu, ...;
- Thay đổi liên quan trong các hệ thống phụ trợ, như thông số hoạt động của thiết bị lọc dầu nhiên liệu, loại dầu xi lanh được sử dụng, ...;
- Quy trình kiểm tra chi tiết hệ thống để phát hiện rò rỉ từ đường ống, mặt bích, đệm, phớt ... trong từng bước của quy trình chuyển đổi;
- Kiểm tra liên tục các thông số hệ thống: áp suất, nhiệt độ, độ nhớt, ...;
- Quy trình kiểm tra vận hành đối với động cơ đẩy tàu bao gồm vận hành tiến và lùi;
- Sự sẵn có đủ số lượng sỹ quan và thuyền viên được đào tạo đầy đủ, có năng lực để thực hiện quy trình chuyển đổi. Ngoài việc quen thuộc với hệ thống nhiên liệu của tàu và quy trình chuyển đổi, họ cần được đào tạo đầy đủ về các biện pháp dự phòng trong bất kỳ tình huống khẩn nguy nào là hệ quả của việc chuyển đổi như rò rỉ nhiên liệu, hỏa hoạn, mất năng lượng, kiểm soát lực đẩy tại chỗ, điều động khẩn cấp.

Kế hoạch chuyển đổi dầu nhiên liệu cũng nên bao gồm các biện pháp để chuyển khỏi tàu hoặc tiêu thụ bất kỳ nhiên liệu không tuân thủ còn lại nào. Tàu không được chở các dầu nhiên liệu không tuân thủ dự kiến sử dụng cho các động cơ của tàu hoặc các hoạt động trên tàu từ ngày 01/03/2020.

3. XỬ LÝ CÁC TRƯỜNG HỢP KHÔNG TUÂN THỦ

3.1 Sự không có sẵn dầu nhiên liệu

Trong trường hợp không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ, theo Quy định 18 Phụ lục VI của Công ước MARPOL, trước hết thuyền trưởng phải thông báo cho Chính quyền Hàng hải của tàu và cơ quan có thẩm quyền của cảng tàu ghé vào tiếp theo về thực trạng này theo mẫu Báo cáo sự không có sẵn dầu nhiên liệu (FONAR) được nêu tại Nghị quyết MEPC.320(74)⁶, kèm theo các bằng chứng về nỗ lực để có được nhiên liệu tuân thủ, nhưng không thành công. Bằng chứng này có thể bao gồm các bản ghi về các hành động cố gắng để mua được dầu nhiên liệu

⁶ Có thể truy cập và tải về Nghị quyết này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=753>.

tuân thủ phù hợp với kế hoạch hoạt động của tàu (các thư tín, thông báo giữa công ty, tàu và người cung cấp nhiên liệu, ...). FONAR cần được gửi cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch và cơ quan có thẩm quyền của cảng ngay khi xác định việc không mua được dầu nhiên liệu tuân thủ. Chính quyền Hàng hải và cơ quan có thẩm quyền của cảng sẽ thông báo cho IMO về vấn đề này. Bản sao của FONAR phải được lưu giữ trên tàu trong thời gian tối thiểu là 36 tháng để phục vụ cho công tác kiểm tra của các cơ quan chức năng.

FONAR không phải là tài liệu cho phép tàu miễn áp dụng quy định về dầu nhiên liệu tuân thủ. Chính quyền Hàng hải và cơ quan có thẩm quyền của cảng, khi nhận được FONAR của tàu, vẫn có thể thực hiện các hoạt động kiểm soát, giám sát tùy theo quyết định của họ. Thêm vào đó, các cơ quan chức năng này sẽ giám sát chặt chẽ bất kỳ tàu hoặc chủ tàu nào thường xuyên gửi báo cáo FONAR và có thể yêu cầu thêm thông tin khi xem xét báo cáo đã gửi. Một số chỉ dẫn liên quan đến FONAR được nêu tại phụ chương của Phụ lục đính kèm Nghị quyết MEPC.321(74)⁷ “*Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền Cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn PSC 2019)*”.

Đối với tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam, trong trường hợp không thể cấp được dầu nhiên liệu tuân thủ cho tàu, chủ tàu hoặc thuyền trưởng cần gửi FONAR cho Cục Đăng kiểm Việt Nam để thông báo tới IMO⁸.

3.2 Thông báo về sự không tuân thủ

Trong trường hợp tàu không được nhận phiếu giao nhận dầu nhiên liệu (Bunker Delivery Note - BDN) hoặc mẫu đại diện dầu nhiên liệu theo quy định của Phụ lục VI Công ước MARPOL từ người cấp dầu nhiên liệu; hoặc nếu thuyền trưởng phát hiện ra dầu nhiên liệu đã nhận lên tàu không tuân thủ quy định, thì tàu cần gửi thông báo cho các bên liên quan theo chỉ dẫn nêu trong Nghị quyết MEPC.321(74)⁷ “*Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền Cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn PSC 2019)*”.

Theo mục 2.1.5 của *Hướng dẫn PSC năm 2019*, khi thực hiện kiểm tra của Chính quyền Cảng (PSC) trên tàu, nếu nhân viên kiểm tra của Chính quyền Cảng (PSCO) phát hiện BDN hoặc mẫu dầu nhiên liệu đại diện được giao cho tàu không tuân thủ các quy định liên quan của Phụ lục VI Công ước MARPOL, thì PSCO có thể kiểm tra xem thuyền trưởng hoặc sỹ quan chịu trách nhiệm về dầu nhiên liệu của tàu có lập thông báo về vấn đề không phù hợp để gửi cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch, cơ quan có thẩm quyền tại cảng mà tàu nhận dầu nhiên liệu và người giao dầu nhiên liệu hay không.

Phù hợp với mục 2.1.5 của *Hướng dẫn PSC năm 2019*, trong trường hợp các thông tin ghi trong BDN thể hiện dầu nhiên liệu tuân thủ, nhưng thuyền trưởng có kết quả thử nghiệm được thực hiện độc lập đối với mẫu dầu nhiên liệu được lấy trong quá trình nhận dầu nhiên liệu cho thấy sự không tuân thủ, thì thuyền trưởng cần lập thông báo gửi cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch, cơ quan

⁷ Có thể truy cập và tải về Nghị quyết này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=771>.

⁸ Xem Văn bản số 3174/ĐKVN-TB ngày 15/08/2019 của Cục Đăng kiểm Việt Nam đính kèm Hướng dẫn này.

có thẩm quyền của cảng mà tàu đến, Chính quyền Hàng hải nơi người cấp dầu nhiên liệu đặt trụ sở và gửi cho người cấp dầu nhiên liệu.

Khi các thông báo liên quan được lập, gửi như nêu trên với bản sao được lưu trữ trên tàu và trình cho PSCO, tàu có thể sẽ tránh được các rắc rối liên quan đến việc kiểm tra của Chính quyền Cảng.

3.3 Quản lý dầu nhiên liệu không tuân thủ còn lại trên tàu

Có những trường hợp tàu có thể buộc phải nhận 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, và tất nhiên, FONAR cần được gửi cho Chính quyền Hàng hải của tàu và cơ quan có thẩm quyền của cảng tàu đến tiếp theo. Cần phải xử lý thế nào khi tàu đến cảng tiếp theo mà trên tàu vẫn còn dầu nhiên liệu không tuân thủ?

Liên quan đến vấn đề này, MEPC đã ban hành Thông tư MEPC.1/Circ.881⁹ “*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*”. Theo đó, cơ quan có thẩm quyền của 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 giải quyết dầu nhiên liệu không tuân thủ còn lại trên tàu. Bất cứ giải pháp nào cũng phải được cơ quan có thẩm quyền của cảng chấp nhận và có thể bao gồm một trong các lựa chọn sau:

- Chuyển dầu nhiên liệu không tuân thủ sang tàu khác để tàu khác đó chở như hàng hóa;
- Chuyển dầu nhiên liệu không tuân thủ lên phương tiện tiếp nhận thích hợp trên bờ hoặc sà lan tiếp nhận;
- Các biện pháp về vận hành tàu, chẳng hạn như sửa đổi lịch trình đi biển hoặc lịch trình nhận dầu nhiên liệu của tàu, hoặc giữ lại dầu nhiên liệu không tuân thủ trên tàu.

Sau khi đã xem xét tất cả các lựa chọn nêu 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.

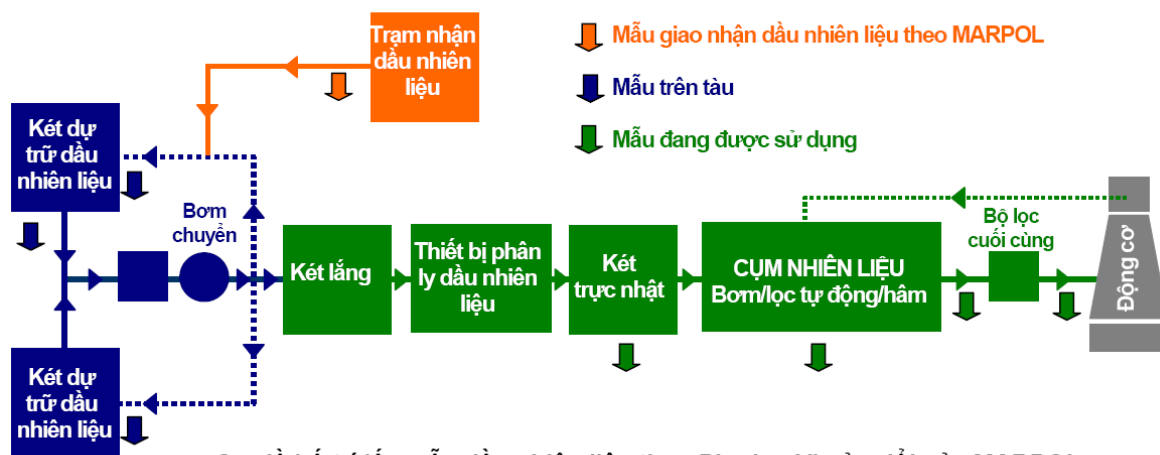
Sau khi dầu nhiên liệu không tuân thủ được sử dụng hoặc xả hoàn toàn khỏi tàu, phải tiến hành làm sạch hoặc xả qua hay pha loãng bằng cách sử dụng dầu nhiên liệu tuân thủ có hàm lượng lưu huỳnh thấp nhất có sẵn đối với cặn của dầu nhiên liệu không tuân thủ còn lại trong hệ thống nhiên liệu của tàu.

⁹ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=787>.

4. LẤY MẪU DẦU NHIÊN LIỆU

Khi cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng xác định các chứng cứ rõ ràng về sự không tuân thủ của tàu với quy định về hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu, thì cơ quan đó có thể yêu cầu phân tích các mẫu dầu nhiên liệu. Tại khóa họp thứ 74 (tháng 05/2019), MEPC đã phê chuẩn sửa đổi, bổ sung đối với Quy định 2, 14, 18 và Phụ chương VI của Phụ lục VI Công ước MARPOL liên quan đến việc lấy mẫu, phân tích dầu nhiên liệu để xác nhận tuân thủ quy định về hàm lượng lưu huỳnh. Dự kiến, sửa đổi, bổ sung này sẽ được thông qua tại khóa họp thứ 75 của MEPC (tháng 05/2020) và sẽ có hiệu lực trong năm 2021. Theo đó, ba loại mẫu dầu nhiên liệu có thể được lấy phục vụ cho việc phân tích xác định hàm lượng lưu huỳnh, đó là:

- Mẫu giao nhận dầu nhiên liệu theo MARPOL (MARPOL delivered sample) được lấy tại mặt bích nhận dầu nhiên liệu của tàu tại thời điểm nhận dầu lên tàu. Việc lấy mẫu này được thực hiện theo *Hướng dẫn năm 2009 về lấy mẫu dầu nhiên liệu để xác định sự tuân thủ với Phụ lục VI sửa đổi của MARPOL* (Nghị quyết MEPC.182(59)).
- Mẫu đang được sử dụng (In-use sample) là mẫu dầu nhiên liệu đang được sử dụng trên tàu. Việc lấy mẫu này được thực hiện theo *Hướng dẫn năm 2019 về lấy mẫu trên tàu để xác minh hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu đang được sử dụng trên tàu* (Thông tư .1/Circ.864/Rev.1¹⁰).
- Mẫu trên tàu (Onboard sample) là mẫu dầu dự kiến sẽ được sử dụng hoặc được chở để sử dụng cho bản thân tàu. Hiện nay MEPC đang xây dựng hướng dẫn cho việc lấy loại mẫu này.



Ngày 16/07/2019, MEPC đã ban hành Thông tư MEPC.1/Circ.882¹¹ về *Áp dụng sớm quy trình thẩm tra mẫu dầu nhiên liệu theo Phụ lục VI MARPOL*, đề

¹⁰ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=785>.

¹¹ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=785>.

ngợi các Chính phủ thành viên áp dụng sớm sửa đổi, bổ sung nêu trên trước khi có hiệu lực bắt buộc áp dụng. Việc khuyến khích áp dụng sớm này nhằm mục đích đảm bảo sự tiếp cận nhất quán trong việc thẩm tra hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu được giao cho tàu để sử dụng hoặc được chở để sử dụng cho bản thân tàu từ ngày 01/01/2020.

5. KIỂM SOÁT CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG (PSC)

Nghị quyết MEPC.321(74)¹² về *Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền Cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn PSC 2019)* đưa ra các chỉ dẫn cơ bản cho việc kiểm tra của Quốc gia có cảng để xác định sự tuân thủ của tàu đối với các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí, trong đó có việc kiểm soát hàm lượng lưu huỳnh trong dầu nhiên liệu. Một số nội dung quan trọng trong Hướng dẫn PSC 2019 bao gồm:

- Nếu xác định sự không tuân thủ, Chính quyền Cảng có thể không cho tàu hành trình cho đến khi có biện pháp phù hợp để đạt được sự tuân thủ, có thể bao gồm việc chuyển khởi tàu tất cả dầu nhiên liệu không tuân thủ.
- Mọi nỗ lực có thể nên được thực hiện để tránh việc tàu bị lưu giữ hoặc trì hoãn quá mức. Việc lấy mẫu và phân tích dầu nhiên liệu không nên trì hoãn quá mức hoạt động, di chuyển hoặc khởi hành của tàu.
- Với sự đồng ý của Chính quyền Cảng mà tàu đến tiếp theo, có thể cho phép tàu thực hiện một chuyến đi duy nhất đến nơi nhận dầu nhiên liệu tuân thủ. Chuyến đi duy nhất nên là một chiều và là tối thiểu cho việc nhận dầu nhiên liệu; tàu phải hành trình trực tiếp đến cơ sở cấp dầu nhiên liệu gần nhất phù hợp với tàu.
- Bất kỳ sự không tuân thủ nào của tàu hoặc của nhà cung cấp dầu nhiên liệu đều phải được cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng, Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch báo cáo cho IMO thông qua mô-đun GISIS Phụ lục VI Công ước MARPOL.

6. CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ CHO TÀU

Tại khóa họp thứ 73 (tháng 10/2018), MEPC đã thông qua Nghị quyết MEPC.305(73)¹³ về *Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ lục VI của Công ước MARPOL*. Nghị quyết này có hiệu lực từ ngày 10/03/2020 với nội dung chính như sau:

- Quy định hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng hoặc được chở để sử dụng trên tàu không được vượt quá 0,50% khối lượng.

¹² Có thể truy cập và tải về Nghị quyết này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=771>.

¹³ Có thể truy cập và tải về Thông tư này tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=778>.

- Quy định khu vực kiểm soát phát thải ôxít lưu huỳnh bao gồm: Biển Baltic, Biển Bắc, Vùng Bắc Mỹ và Vùng biển Caribbe thuộc Hoa Kỳ. Khi hoạt động trong các khu vực kiểm soát phát thải này, hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu sử dụng trên tàu không được vượt quá 0,10% khối lượng.
- Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ bản của Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí (Giấy chứng nhận IAPP) để phản ánh các nội dung nêu trên.

Từ ngày 01/01/2020, Cục Đăng kiểm Việt Nam, khi cấp Giấy chứng nhận IAPP cho tàu, sẽ cấp Phụ bản của Giấy chứng nhận này theo sửa đổi, bổ sung nêu tại Nghị quyết MEPC.305(73). Đối với Giấy chứng nhận IAPP được cấp trước ngày 01/01/2020 và có hiệu lực đến sau ngày 01/03/2020, trong khoảng thời gian từ ngày 01/01/2020 đến trước ngày 01/03/2020, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ cấp lại Giấy chứng nhận IAPP và Phụ bản của Giấy chứng nhận này theo sửa đổi, bổ sung nêu tại Nghị quyết MEPC.305(73) để tránh việc tàu gặp rắc rối tại các đợt kiểm tra của Chính quyền Cảng nước ngoài từ ngày 01/03/2020. Hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận IAPP cấp lại giống như hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận được thay thế. Trường hợp tàu được trang bị hệ thống làm sạch khí xả động cơ (scrubber), Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ có hướng dẫn cụ thể cho từng tàu về việc kiểm tra và cấp lại Giấy chứng nhận IAPP.

7. THAM KHẢO HƯỚNG DẪN CỦA ICS

Với mục đích hỗ trợ cho việc triển khai thực hiện giới hạn hàm lượng lưu huỳnh toàn cầu theo quy định của Công ước MARPOL, Văn phòng Vận tải biển quốc tế (ICS) đã xuất bản *Hướng dẫn cho các công ty vận tải biển và thuyền viên chuẩn bị cho việc tuân thủ 'Ngưỡng lưu huỳnh toàn cầu' năm 2020 Cho dầu nhiên liệu của tàu phù hợp Phụ lục VI MARPOL*¹⁴ (xuất bản lần đầu tháng 09/2018, cập nhật lần thứ nhất tháng 01/2019 và cập nhật mới nhất tháng 07/2019). Nghị quyết MEPC.320(74) “*Hướng dẫn năm 2019 về thực hiện nhất quán giới hạn lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI của Công ước MARPOL*” khuyến nghị việc tham khảo Hướng dẫn này của ICS về các vấn đề vận hành và an toàn tiềm tàng liên quan đến việc cung cấp và sử dụng nhiên liệu với hàm lượng lưu huỳnh tối đa 0,50%

¹⁴ Có thể truy cập và tải bản dịch tiếng Việt của Hướng dẫn này (bản cập nhật mới nhất tháng 07/2019) tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=769>.

Văn bản số 3174/ĐKVN-TB ngày 15/08/2019 của Cục Đăng kiểm Việt Nam về việc báo cáo việc không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0,50% từ ngày 01/01/2020 theo Nghị quyết MEPC.320(74)

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 3174/ĐKVN-TB

Hà Nội, ngày 15 tháng 8 năm 2019

V/v báo cáo việc không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ giới hạn hàm lượng lưu huỳnh 0,50% từ ngày 01/01/2020 theo Nghị quyết MEPC.320(74).

Kính gửi: Các chủ tàu biển/công ty quản lý tàu biển

Tại khóa họp thứ 70 (tháng 10/2016), Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MEPC.280(70) về “Ngày có hiệu lực thi hành tiêu chuẩn dầu nhiên liệu theo Quy định 14.1.3 của Phụ lục VI Công ước MARPOL”, quy định từ ngày 01/01/2020 hàm lượng lưu huỳnh của bất kỳ dầu nhiên liệu nào được sử dụng trên tàu biển không được vượt quá giới hạn 0,50% theo khối lượng.

Quy định 18 “Sự có sẵn và chất lượng dầu nhiên liệu” của Phụ lục VI “Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu” của Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL) yêu cầu tàu phải thông báo cho Chính quyền Hàng hải của tàu và cơ quan có thẩm quyền của cảng mà tàu đến về việc không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ; một Bên (tức là Chính quyền Hàng hải của tàu hoặc Chính quyền cảng mà tàu đến) phải thông báo cho IMO khi nhận được báo cáo của tàu về sự không có sẵn dầu nhiên liệu tuân thủ. Thông báo này được thực hiện theo mẫu Báo cáo về sự không có sẵn dầu nhiên liệu (FONAR) theo Nghị quyết MEPC.320(74) về “Hướng dẫn năm 2019 về thực hiện nhất quán giới hạn lưu huỳnh 0,50% theo Phụ lục VI của Công ước MARPOL” (bản song ngữ Anh - Việt của Nghị quyết này có thể truy cập tại liên kết: <http://www.vr.org.vn/Pages/thong-bao.aspx?ItemID=753>).

Ngày 01/8/2019 Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 7129/BGTVT-MT giao cho Cục Đăng kiểm Việt Nam là đầu mối tiếp nhận báo cáo về việc không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ từ các tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam và thông báo cho IMO về nội dung liên quan.

Cục Đăng kiểm Việt Nam đề nghị các chủ tàu biển, các công ty quản lý tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam phổ biến Nghị quyết MEPC.320(74) cho các thuyền trưởng, sỹ quan và thuyền viên liên quan để triển khai thực hiện; lập Báo cáo về sự không có sẵn dầu nhiên liệu (FONAR) khi gặp phải tình huống này, gửi cho cơ quan có thẩm quyền của cảng mà tàu đến và Cục Đăng kiểm Việt Nam (fax: 024 37684722, email: taubien@vr.org.vn) để phối hợp xử lý tình huống, đồng thời thông báo cho IMO qua mô-đun GISIS Phụ lục VI MARPOL./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển (để t/b);
- Phòng TB, QP, CTB, CN (để t/b);
- Trung tâm VRQC (để t/b);
- Lưu VP, TB.



Nguyễn Vũ Hải