

TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



MARPOL 73/78

Ấn phẩm hợp nhất, 2006

Consolidated Edition, 2006



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

MARPOL 73/78

Ấn phẩm hợp nhất, 2006

Consolidated Edition, 2006

**Các Điều khoản, các Nghị định thư, các Giải thích thống nhất của
Công ước tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973,
được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan**

**Articles, Protocols, Annexes, Unified Interpretations of International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto**

Giới thiệu

Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973 đã được Hội nghị quốc tế về ô nhiễm biển do IMO tổ chức từ ngày 8 tháng 10 đến ngày 2 tháng 11 năm 1973 thông qua. Nghị định thư I (Các điều khoản liên quan đến việc báo cáo các sự cố về những chất độc hại) và II (Trọng tài) cũng được thông qua tại hội nghị này. Công ước này sau đó được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan, Nghị định thư đã được Hội nghị quốc tế về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm tàu chở xô hàng lỏng (Hội nghị TSP) do IMO tổ chức từ ngày 6 đến 17 tháng 2 năm 1978 thông qua. Công ước này, được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư nêu trên được gọi là Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do Tàu gây ra 1973, được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan, hoặc viết tắt là MARPOL 73/78. Những qui định đề cập đến các nguồn gây ô nhiễm khác nhau từ tàu được nêu trong năm Phụ lục của Công ước. Công ước cũng đã được bổ sung sửa đổi bởi Nghị định thư 1997 và bổ sung thêm phụ lục thứ sáu.

Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC), từ khi được thành lập năm 1974, đã xem xét lại các điều khoản chưa rõ ràng hoặc gây khó khăn trong việc thực hiện của Công ước MARPOL 73/78. Để giải quyết những điều khó hiểu và những khó khăn một cách thống nhất, MEPC thừa nhận cần thiết phải ban hành những giải thích thống nhất. Trong một vài trường hợp nào đó, MEPC nhận thấy rằng cần thiết phải sửa đổi các qui định hiện có hoặc đưa ra các qui định mới với mục đích làm giảm hơn nữa việc gây ô nhiễm trong quá trình khai thác và tai nạn từ các tàu. Các hành động này của MEPC đã đưa ra một số các giải thích thống nhất và các sửa đổi bổ sung của Công ước.

Mục đích của ấn phẩm này nhằm đưa ra tham khảo dễ dàng đối với các qui định mới nhất và các giải thích thống nhất của các điều khoản, các nghị định thư và Phụ lục của MARPOL 73/78, kể cả việc hợp nhất tất cả các sửa đổi đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực tới hết năm 2005 (đã được thông qua bằng Nghị quyết MEPC.132(53)). Tuy nhiên, phải lưu ý rằng Ban thư ký không có ý định thay đổi những nội dung xác thực với tư cách là chủ biên hoặc làm khác đi. Theo nguyên tắc, tất cả các nội dung xác thực trong các qui định của MARPOL 73/78 phải thường xuyên được thảo luận trao đổi ý kiến.

Đồng thời, các bổ sung sửa đổi của Phụ lục I và Phụ lục IV được thông qua ngày 24 tháng 3 năm 2006 bởi các nghị quyết tương ứng MEPC 141(54) và MEPC.143(54) được giới thiệu trong phần Thông tin bổ sung. Ngày chấp thuận theo thủ tục chấp thuận ngầm là ngày 1 tháng 2 năm 2007 và nếu các bổ sung sửa đổi này được chấp thuận vào ngày đó thì chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007. Ngày biên tập ấn phẩm này, chỉ tiêu cho việc chấp thuận các bổ sung sửa đổi vừa nêu chưa đáp ứng được. Tuy nhiên, các bổ sung sửa đổi này có thể có hiệu lực trước ngày phát hành ấn phẩm lần tới. Do vậy, nội dung của nghị quyết MEPC.141(54) được giới thiệu trong mục 6 và nghị quyết MEPC.143(54) được giới thiệu trong mục 8 của phần Thông tin bổ sung.

Để đảm bảo cung cấp thông tin thống nhất, các hướng dẫn không bắt buộc bởi các phụ lục áp dụng và đã có trong các ấn phẩm khác của IMO không được đưa vào ấn phẩm hợp nhất 2006.

Nghị định thư I - Các điều khoản liên quan đến việc báo cáo các sự cố về những chất độc hại

Nghị định thư này được thông qua ngày 2 tháng 11 năm 1973 và sau đó đã được bổ sung sửa đổi bởi:

- Bổ sung sửa đổi 1985 (nghị quyết MEPC.21(22)), theo đó Nghị định thư được thay bằng nội dung sửa đổi: có hiệu lực từ ngày 6 tháng 4 năm 1987; và
- Bổ sung sửa đổi 1996 (nghị quyết MEPC.68(38)) về việc sửa đổi điều khoản II(1); có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 1998.

Phụ lục I - Các qui định về việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu

Phụ lục I có hiệu lực vào ngày 2 tháng 10 năm 1983, giữa các Thành viên của MARPOL 73/78, thay thế cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm Biển do Dầu 1954, được sửa đổi năm 1962 và 1969, đã có hiệu lực vào thời điểm đó. Các sửa đổi bổ sung của Phụ lục I đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực, được tóm tắt dưới đây:

- Sửa đổi 1984 (Nghị quyết MEPC.14(20)) về việc kiểm soát thải dầu; giữ dầu lại trên tàu; các hệ thống bơm, đường ống và thải của các tàu dầu; phân khoang và ổn định: có hiệu lực vào ngày 7 tháng 1 năm 1986;
- Sửa đổi 1987 (Nghị quyết MEPC.29(25)) về việc qui định Vịnh Aden là vùng đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 4 năm 1989;
- Sửa đổi 1990 (Nghị quyết MEPC.39(29)) về hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 2 năm 2000;
- Sửa đổi 1990 (Nghị quyết MEPC.42(30)) về việc qui định vùng Biển Nam cực là vùng đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 17 tháng 3 năm 1992;
- Sửa đổi 1991 (Nghị quyết MEPC.47(31)) về qui định 26 mới, ô nhiễm Dầu từ Tàu và các sửa đổi khác của Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 4 tháng 4 năm 1993;
- Sửa đổi 1992 (Nghị quyết MEPC.51(32)) về tiêu chuẩn thải của Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993;

- Sửa đổi 1992 (Nghị quyết MEPC.52(32)) về qui định 13F và 13G mới và các sửa đổi liên quan của Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993;
- Sửa đổi 1994 (Nghị quyết 1 được Hội nghị các Thành viên MARPOL 73/78 thông qua ngày 2 tháng 11 năm 1994), kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
- Sửa đổi 1997 (Nghị quyết MEPC.75(40)) về việc qui định vùng biển Tây-Bắc châu Âu là vùng đặc biệt và qui định 25A mới: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 2 năm 1999;
- Sửa đổi 1999 (Nghị quyết MEPC.98(43)) về việc sửa đổi qui định 13G, 26 và Giấy chứng nhận IOPP: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2001;
- Sửa đổi 2001 (Nghị quyết MEPC.95(46)) về việc sửa đổi qui định 13G: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 9 năm 2002;
- Sửa đổi 2003 (Nghị quyết MEPC.111(50)) về việc sửa đổi qui định 13G, qui định mới 13H và các bổ sung sửa đổi liên quan của Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 5 tháng 4 năm 2005;
- Sửa đổi 2004 (Nghị quyết MEPC.117(52)) về Phụ lục I sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2007; và
- Sửa đổi 2006 (Nghị quyết MEPC.141(54)) về việc sửa đổi qui định 1 và 21, bổ sung qui định 12A và các bổ sung sửa đổi liên quan của Phụ lục I: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 2 năm 2007, sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007.

Phụ lục II - Các qui định về kiểm soát ô nhiễm do chở xô các chất lỏng độc

Để thuận tiện trong việc triển khai Phụ lục, văn bản gốc sau sửa đổi 1985, bằng Nghị quyết MEPC.16(22), đối với các hệ thống bơm, đường ống và kiểm soát. Tại kỳ họp thứ hai mươi hai, MEPC cũng đã quyết định rằng, để phù hợp với điều II của Nghị định thư 1978, "các Thành viên bắt buộc phải thực hiện các điều khoản của Phụ lục II MARPOL 73/78 như được sửa đổi bổ sung từ ngày 6 tháng 4 năm 1987" (Nghị quyết MEPC.17(22)). Các sửa đổi tiếp theo đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực, được tóm tắt dưới đây:

- Sửa đổi 1989 (Nghị quyết MEPC.34(27)), cập nhật các phụ chương II và III để làm cho chúng tương thích với các chương 17/VI và 18/VII của Bộ luật IBC và Bộ luật BCH, tương ứng: có hiệu lực vào ngày 13 tháng 10 năm 1990;

- Sửa đổi 1990 (Nghị quyết MEPC.39(29)) về hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 2 năm 2000;
- Sửa đổi 1992 (Nghị quyết MEPC.57(33)) về việc qui định Biển Nam cực như một vùng đặc biệt và danh mục các chất lỏng độc trong Phụ lục II có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1994;
- Sửa đổi 1994 (Nghị quyết 1 được Hội nghị các Thành viên MARPOL 73/78 thông qua ngày 2 tháng 11 năm 1994) về các yêu cầu về hoạt động kiểm soát của Chính quyền cảng: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
- Sửa đổi 1999 (Nghị quyết MEPC.78(43)) về bổ sung qui định 16 mới: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2001; và
- Sửa đổi 2004 (Nghị quyết MEPC.118(52)) về Phụ lục II sửa đổi: sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2007.

Phụ lục III - Các qui định về việc ngăn ngừa ô nhiễm do việc chở các chất độc hại trong bao gói

Phụ lục III có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1992. Tuy vậy, trong thời gian dài trước ngày hiệu lực, MEPC với sự đồng tình của Ủy ban An toàn hàng hải (MSC), đồng ý rằng Phụ lục phải được thi hành thông qua Bộ luật IMDG. Bộ luật IMDG có những sửa đổi về ô nhiễm biển được MSC dự thảo (Sửa đổi 25-89) và những sửa đổi này đã được thực thi từ ngày 1 tháng 1 năm 1991. Các sửa đổi tiếp theo đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực, được tóm tắt dưới đây:

- Sửa đổi 1992 (Nghị quyết MEPC.58(33)), tổng hợp Phụ lục III đã được sửa đổi bổ sung như việc làm cho dễ hiểu các yêu cầu trong bản gốc của Phụ lục III thay cho việc thay đổi cơ bản, và kết hợp cả phần tham khảo của Bộ luật IMDG: có hiệu lực vào ngày 28 tháng 2 năm 1994;
- Sửa đổi 1994 (Nghị quyết 2 được Hội nghị các Thành viên MARPOL 73/78 thông qua ngày 2 tháng 11 năm 1994) về việc kiểm soát của Chính quyền cảng đối với các yêu cầu khai thác: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996; và
- Sửa đổi 2000 (Nghị quyết MEPC.88(44)) xoá bỏ điều khoản liên quan đến việc làm hư hại nguồn hải sản: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2002;

Phụ lục IV - Các qui định về việc ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu

Phụ lục IV có hiệu lực vào ngày 27 tháng 9 năm 2003. Các sửa đổi tiếp theo đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực, được tóm tắt dưới đây:

- Sửa đổi 2004 (Nghị quyết MEPC.115(51)) về Phụ lục IV sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2005; và
- Sửa đổi 2006 (Nghị quyết MEPC.143(54)) về qui định mới 13 liên quan đến kiểm soát của Chính quyền cảng đối với các yêu cầu khai thác: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 2 năm 2007, sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007.

Phụ lục V - Các qui định về việc Ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu

Phụ lục V có hiệu lực vào ngày 31 tháng 12 năm 1988. Các sửa đổi bổ sung sau đó đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực, được tóm tắt dưới đây:

- Sửa đổi 1989 (Nghị quyết MEPC.36(28)) về việc qui định Biển Bắc như một vùng đặc biệt và sửa đổi qui định 6, Miễn giảm: có hiệu lực vào ngày 18 tháng 2 năm 1991;
- Sửa đổi 1990 (Nghị quyết MEPC.42(30)) về việc qui định vùng Biển Nam cực như một vùng đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 17 tháng 3 năm 1992;
- Sửa đổi 1991 (Nghị quyết MEPC.48(31)) về việc qui định vùng biển Wider Caribbean như một vùng đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 4 tháng 4 năm 1993;
- Sửa đổi 1994 (Nghị quyết 3 được Hội nghị các Thành viên MARPOL 73/78 thông qua ngày 2 tháng 11 năm 1994) về việc kiểm soát của Chính quyền cảng đối với các yêu cầu khai thác: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
- Sửa đổi 1995 (Nghị quyết MEPC.65(37)) về sửa đổi qui định 2 và bổ sung qui định 9 mới của Phụ lục V: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1997;
- Sửa đổi 2000 (Nghị quyết MEPC.89(45)) về việc sửa đổi các qui định 1, 3, 5 và 9 và nhật ký thải rác: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 3 năm 2002;
- Sửa đổi 2004 (Nghị quyết MEPC.116(51)) về sửa đổi của phụ chương Phụ lục V: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2005; và
- Sửa đổi 2004 (Nghị quyết MEPC.116(51)) liên quan đến phụ chương: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2005.

Phụ lục VI - Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do khí thải từ tàu

Phụ lục VI được kèm theo Nghị định thư 1997 để bổ sung sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bổ sung bằng nghị định thư 1978 liên quan, được Hội nghị các Thành viên của MARPOL 73/78 thông qua tháng 9 năm 1997. Phụ lục VI có hiệu lực vào ngày 19 tháng 5 năm 2005. Sửa đổi bổ sung sau đó đã được MEPC thông qua được tóm tắt dưới đây:

- Sửa đổi 2005 (Nghị quyết MEPC.132(53)) về giới thiệu Hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận của Phụ lục và qui định Biển Bắc là vùng Kiểm soát phát thải SO_x (SECA): có hiệu lực vào ngày 22 tháng 11 năm 2006.

Nội dung

	<i>Trang</i>
Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973.....	1
Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973.....	18
Nghị định thư I: Các điều khoản về báo cáo sự cố liên quan đến các chất độc hại.....	24
Nghị định thư II: Trọng tải.....	28
Nghị định thư 1997 bổ sung sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng nghị định thư 1978 liên quan,.....	32
MARPOL Phụ lục I: Các qui định về Ngăn ngừa ô nhiễm do Dầu	
Chương 1 - Qui định chung	
Qui định 1 Định nghĩa.....	38
Qui định 2 Phạm vi áp dụng.....	46
Qui định 3 Miễn giảm và không áp dụng.....	48
Qui định 4 Ngoại lệ.....	50
Qui định 5 Tương đương.....	50
Chương 2 - Kiểm tra và chứng nhận	
Qui định 6 Kiểm tra.....	51
Qui định 7 Cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận.....	53
Qui định 8 Giấy chứng nhận do Chính phủ khác cấp hoặc xác nhận.....	54
Qui định 9 Mẫu giấy chứng nhận.....	54
Qui định 10 Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận.....	54
Qui định 11 Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác.....	56
Chương 3 - Yêu cầu đối với buồng máy của tất cả các tàu	
Phần A — Kết cấu	
Qui định 12 Két chứa dầu cặn.....	58
Qui định 13 Bích nổi tiêu chuẩn.....	58

Phần B — Thiết bị	
Qui định 14	Thiết bị lọc dầu 60
Phần C — Kiểm soát hoạt động thải dầu	
Qui định 15	Kiểm soát thải dầu 62
A:	Thải ngoài vùng đặc biệt
B:	Thải trong vùng đặc biệt
C:	Yêu cầu đối với tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 400 hoạt động ở mọi vùng trừ vùng Nam cực
D:	Yêu cầu chung
Qui định 16	Cách ly dầu - nước dẫn và chỗ dầu trong két mũi 64
Qui định 17	Sổ nhật ký dầu, phần I — Hoạt động của buồng máy 64
Chương 4 - Yêu cầu đối với khu vực hàng của tàu dầu	
Phần A — Kết cấu	
Qui định 18	Kết dẫn cách ly 66
Qui định 19	Yêu cầu mạn kép và đáy đôi đối với các tàu dầu bàn giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996 72
Qui định 20	Yêu cầu mạn kép và đáy đôi đối với các tàu dầu bàn giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996 76
Qui định 21	Ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu hàng là dầu nặng 79
Qui định 22	Bảo vệ đáy buồng bơm 82
Qui định 23	Tính toán dầu tràn sự cố 82
Qui định 24	Hư hỏng giả định 93
Qui định 25	Dầu tràn giả định 94
Qui định 26	Giới hạn kích thước và bố trí kết hàng 96
Qui định 27	Ổn định nguyên vẹn 98
Qui định 28	Phân khoang và ổn định 99
Qui định 29	Kết lằng 104
Qui định 30	Hệ thống bơm, đường ống và thải của tàu dầu 105
Phần B — Thiết bị	
Qui định 31	Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu 109

	Nội dung
Qui định 32	Thiết bị phát hiện ranh giới dầu/ nước..... 110
Qui định 33	Yêu cầu về rửa bằng dầu thô 110
Phần C — Kiểm soát hoạt động thải dầu	
Qui định 34	Kiểm soát thải dầu..... 112
A:	Thải ngoài vùng đặc biệt
B:	Thải trong vùng đặc biệt
C:	Yêu cầu đối với tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 150
D:	Yêu cầu chung
Qui định 35	Hoạt động rửa bằng dầu thô 113
Qui định 36	Sổ nhật ký dầu, phần II — Hoạt động làm hàng/ dẫn 114
Chương 5 - Ngăn ngừa ô nhiễm dầu do sự cố	
Qui định 37	Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu của tàu..... 116
Chương 6 - Phương tiện tiếp nhận	
Qui định 38	Phương tiện tiếp nhận..... 117
A:	Phương tiện tiếp nhận ngoài vùng đặc biệt
B:	Phương tiện nhận trong vùng đặc biệt
C:	Yêu cầu chung
Chương 7 - Yêu cầu đặc biệt đối với công trình biển cố định hoặc di động	
Qui định 39	Yêu cầu đặc biệt đối với công trình biển cố định hoặc di động..... 121
Các phụ chương của Phụ lục I	
Phụ chương I	Danh mục dầu..... 122
Phụ chương II	Mẫu giấy chứng nhận IOPP và Phụ bản 123
Phụ chương III	Mẫu Nhật ký dầu 142
Giải thích thống nhất của Phụ lục I..... 157	
Các phụ chương của giải thích thống nhất của Phụ lục I	
Phụ chương 1	Hướng dẫn của Chính quyền hàng hải liên quan đến chiều chìm khuyến nghị đối với các tàu dầu chiều dài nhỏ hơn 150 m có dẫn cách ly 175

Phụ chương 2	Khuyến nghị tạm thời đối với giải thích thống nhất của các qui định 18.12-18.15 "Vị trí được bảo vệ của các khoang dẫn cách ly".....	177
Phụ chương 3	Kết nối đường ống có đường kính nhỏ tới van góp.....	183
Phụ chương 4	Đặc tính kỹ thuật về thiết kế, lắp đặt và khai thác hệ thống trích dòng để kiểm soát việc thải từ tàu	184
Phụ chương 5	Thải từ công trình biển cố định hoặc di động.....	188
MARPOL Phụ lục II: <i>Các qui định về kiểm soát ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc</i>		
Chương 1 - <i>Qui định chung</i>		
Qui định 1	Định nghĩa.....	190
Qui định 2	Phạm vi áp dụng.....	193
Qui định 3	Miễn giảm.....	193
Qui định 4	Ngoại lệ.....	194
Qui định 5	Tương đương.....	196
Chương 2 - <i>Phân loại chất lỏng độc</i>		
Qui định 6	Phân loại và lập danh mục chất lỏng độc và các chất khác.....	198
Chương 3 - <i>Kiểm tra và chứng nhận</i>		
Qui định 7	Kiểm tra và chứng nhận tàu chở hoá chất.....	200
Qui định 8	Kiểm tra.....	200
Qui định 9	Cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận.....	202
Qui định 10	Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận	203
Chương 4 - <i>Thiết kế, kết cấu, bố trí và thiết bị</i>		
Qui định 11	Thiết kế, kết cấu, thiết bị và hoạt động.....	206
Qui định 12	Bơm, hệ thống đường ống, trang bị trả hàng và kết lắng.....	207

Chương 5 - Hoạt động thải cặn các chất lỏng độc

Qui định 13	Kiểm soát thải cặn các chất lỏng độc.....	209
Qui định 14	Sổ tay qui trình và hệ thống.....	213
Qui định 15	Sổ tay nhật ký làm hàng.....	213

Chương 6 - Biện pháp kiểm soát của quốc gia có cảng

Qui định 16	Biện pháp kiểm soát.....	215
-------------	--------------------------	-----

Chương 7 - Ngăn ngừa sự cố ô nhiễm chất lỏng độc

Qui định 17	Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm do các chất lỏng độc của tàu.....	217
-------------	--	-----

Chương 8 - Phương tiện tiếp nhận

Qui định 18	Phương tiện tiếp nhận và trang bị của bến nhận hàng.....	218
-------------	--	-----

Các phụ chương của Phụ lục II

Phụ chương 1	Hướng dẫn về việc phân loại các chất lỏng độc.....	219
Phụ chương 2	Mẫu nhật ký làm hàng của các tàu chở xô chất lỏng độc.....	223
Phụ chương 3	Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc.....	230
Phụ chương 4	Mẫu tiêu chuẩn Sổ tay qui trình và hệ thống.....	235
Phụ chương 5	Đánh giá lượng cặn trong các két hàng, bơm và hệ thống đường ống.....	255
Phụ chương 6	Qui trình rửa sơ bộ.....	258
Phụ chương 7	Qui trình thông gió.....	264

MARPOL Phụ lục III: Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do các chất độc hại được chở ở dạng bao gói bằng đường biển

Qui định 1	Phạm vi áp dụng.....	267
Qui định 2	Bao gói.....	268

	Nội dung	
Qui định 3	Đóng mác và dán nhãn	268
Qui định 4	Hồ sơ	268
Qui định 5	Xếp hàng	269
Qui định 6	Giới hạn số lượng	269
Qui định 7	Ngoại lệ	269
Qui định 8	Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác	270
Phụ chương của Phụ lục III		
Phụ chương	Hướng dẫn nhận biết chất độc hại trong bao gói	271
Giải thích thống nhất của Phụ lục III		272
MARPOL Phụ lục IV: Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu		
Chương 1 - <i>Qui định chung</i>		
Qui định 1	Định nghĩa	274
Qui định 2	Phạm vi áp dụng	275
Qui định 3	Ngoại lệ	275
Chương 2 - <i>Kiểm tra và chứng nhận</i>		
Qui định 4	Kiểm tra	277
Qui định 5	Cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận	279
Qui định 6	Giấy chứng nhận do Chính phủ khác cấp hoặc xác nhận	279
Qui định 7	Mẫu giấy chứng nhận	280
Qui định 8	Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận	280
Chương 3 - <i>Thiết bị và kiểm soát thải</i>		
Qui định 9	Hệ thống nước thải	282
Qui định 10	Bích nổi thải tiêu chuẩn	282
Qui định 11	Thải nước thải	283
Chương 4 - <i>Phương tiện tiếp nhận</i>		
Qui định 12	Phương tiện tiếp nhận	285
Phụ chương của Phụ lục IV		
Phụ chương	Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải	286

MARPOL Phụ lục V: *Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu*

Qui định 1	Định nghĩa	290
Qui định 2	Phạm vi áp dụng	291
Qui định 3	Thải rác ngoài vùng đặc biệt	291
Qui định 4	Những yêu cầu đặc biệt đối với việc thải rác	291
Qui định 5	Thải rác trong vùng đặc biệt	292
Qui định 6	Miễn giảm	294
Qui định 7	Phương tiện tiếp nhận	295
Qui định 8	Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác	295
Qui định 9	Bảng chỉ dẫn, kế hoạch quản lý rác và nhật ký rác	295
Phụ chương của Phụ lục V		
Phụ chương	Mẫu Nhật ký rác	298

MARPOL Phụ lục VI: *Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu gây ra*

Chương 1 - *Qui định chung*

Qui định 1	Phạm vi áp dụng	303
Qui định 2	Định nghĩa	303
Qui định 3	Ngoại lệ chung	305
Qui định 4	Tương đương	305

Chương 2 - *Kiểm tra, chứng nhận và các biện pháp kiểm soát*

Qui định 5	Kiểm tra	306
Qui định 6	Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận	308
Qui định 7	Giấy chứng nhận do Chính phủ khác cấp hoặc xác nhận	308
Qui định 8	Mẫu Giấy chứng nhận	309
Qui định 9	Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận	309
Qui định 10	Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác	311
Qui định 11	Phát hiện vi phạm và chế tài	311

Chương 3 - Yêu cầu về kiểm soát phát thải khí từ tàu

Qui định 12	Các chất làm suy giảm ôzôn	313
Qui định 13	Ôxít nitơ (NO _x).....	313
Qui định 14	Ôxít lưu huỳnh (SO _x).....	315
Qui định 15	Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi.....	317
Qui định 16	Đốt rác trên tàu	318
Qui định 17	Phương tiện tiếp nhận	319
Qui định 18	Chất lượng dầu đốt.....	320
Qui định 19	Các yêu cầu đối với công trình biển và dàn khoan.....	322

Phụ chương của Phụ lục VI

Phụ chương I	Mẫu Giấy chứng nhận IAPP.....	324
Phụ chương II	Chu kỳ thử và hệ số trọng lượng	332
Phụ chương III	Tiêu chuẩn và qui trình để qui định vùng kiểm soát phát thải khí SO _x	334
Phụ chương IV	Phê duyệt kiểu và hạn chế khai thác đối với thiết bị đốt rác trên tàu.....	336
Phụ chương V	Các thông tin cần đưa vào sổ ghi nhận nhiên liệu	337

Giải thích thống nhất Phụ lục VI..... 338

Thông tin bổ sung

1	Danh mục các giải thích thống nhất của các Phụ lục I, III và VI của MARPOL.....	341
2	Danh mục các tài liệu liên quan.....	342
3	Danh mục các Nghị quyết MEPC.....	346
4	Tình hình tham gia MARPOL 73/78, các bổ sung sửa đổi và những văn kiện liên quan.....	364
5	Bảng đối chiếu các qui định "cũ" và "mới" của Phụ lục I.....	367
6	Các sửa đổi sắp có hiệu lực của Phụ lục I.....	383
7	Giải thích thống nhất qui định 12A của Phụ lục I MARPOL.....	398
8	Các sửa đổi sắp có hiệu lực của Phụ lục IV.....	399
9	Hướng dẫn đối với các hệ thống làm sạch SO _x trong khí thải của tàu	402

10	Các giấy chứng nhận và tài liệu yêu cầu phải có trên tàu	423
----	---	-----

**Công ước quốc tế về
ngăn ngừa ô nhiễm
do tàu gây ra, 1973**

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973

CÁC THÀNH VIÊN CỦA CÔNG ƯỚC,

NHẬN THỨC ĐƯỢC sự cần thiết phải bảo vệ môi trường của con người nói chung và môi trường biển nói riêng,

THỪA NHẬN rằng việc thải dầu và các chất độc hại khác có chủ ý, ngẫu nhiên hay vô ý từ các tàu là nguồn gây ô nhiễm nghiêm trọng,

ĐỒNG THỜI Thừa nhận tầm quan trọng của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm Biển do Dầu 1954, như một văn kiện đầu tiên do nhiều bên ký kết với mục đích chính là bảo vệ môi trường, và đánh giá cao sự đóng góp quan trọng của Công ước này đối với việc bảo vệ môi trường biển và bờ biển khỏi bị ô nhiễm,

MONG MUỐN chấm dứt hoàn toàn việc chủ ý làm ô nhiễm môi trường biển do dầu và các chất độc hại khác, và giảm thiểu việc thải ngẫu nhiên các chất đó ra biển,

CHO RẰNG biện pháp tốt nhất để đạt được mục đích này là đề ra các qui định không chỉ giới hạn trong việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu mà phải có ý nghĩa toàn diện hơn,

ĐÃ THỎA THUẬN những điều sau:

Điều 1

Nghĩa vụ chung đối với Công ước

- (1) Các Thành viên của Công ước có nghĩa vụ thực hiện những điều khoản của Công ước và các Phụ lục kèm theo nhằm ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển bởi những việc thải các chất độc hại hoặc những hỗn hợp có chứa các chất đó trái với Công ước.
- (2) Nếu không có qui định khác, bất cứ sự đề cập nào đến Công ước này đồng thời cũng là liên quan đến các Nghị định thư và Phụ lục của Công ước.

Điều 2***Định nghĩa***

Nếu không có giải thích khác, trong Công ước này sử dụng các định nghĩa sau:

- (1) *Qui định* là những qui định nêu trong các Phụ lục của Công ước này.
- (2) *Chất độc hại* là bất kỳ chất nào khi vào môi trường biển có khả năng gây nguy hiểm cho sức khỏe con người, có hại đối với tài nguyên hữu sinh và sự sống của sinh vật biển, làm ảnh hưởng xấu tới điều kiện giải trí hoặc cản trở các hình thức sử dụng chính đáng môi trường biển và bao gồm bất kỳ chất nào chịu sự kiểm soát của Công ước này.
- (3) (a) *Thải*, liên quan tới việc thải chất độc hại hoặc hỗn hợp có chứa các chất đó, là bất cứ việc giải phóng nào phát sinh từ trên tàu ra biển bất kể nguyên nhân gây ra và bao gồm: xả, đổ, tràn, rò rỉ, bơm, toả hơi hoặc vết cặn;
 (b) *Thải* không bao gồm:
 - (i) nhấn chìm với ý nghĩa nêu trong Công ước về Ngăn ngừa Ô nhiễm Biển do nhấn chìm các chất thải và các chất khác được ký tại Luân Đôn ngày 13 tháng 11 năm 1972; hoặc
 - (ii) giải phóng những chất độc hại phát sinh trực tiếp từ việc thăm dò, khai thác và các quá trình công nghệ xử lý ngoài khơi những tài nguyên đáy biển liên quan; hoặc
 - (iii) giải phóng những chất độc hại để tiến hành nghiên cứu khoa học chính đáng với mục đích chống ô nhiễm hoặc kiểm soát ô nhiễm.
- (4) *Tàu* là bất kỳ kiểu tàu nào hoạt động trong môi trường biển, kể cả tàu cánh ngầm, tàu đệm khí, tàu ngầm, phương tiện nổi, cũng như các công trình nổi cố định hoặc di động..
- (5) *Chính quyền hàng hải* là Chính phủ của quốc gia quản lý tàu đang khai thác. Đối với tàu treo cờ của một quốc gia nào đó, thì Chính quyền hàng hải là Chính phủ của quốc gia đó. Đối với công trình nổi cố định hoặc di động làm nhiệm vụ thăm dò và khai thác tài nguyên biển và đáy biển tiếp giáp với bờ biển thuộc chủ quyền của quốc gia ven biển nhằm thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên của họ thì Chính quyền hàng hải là Chính phủ của quốc gia ven biển liên quan đó.
- (6) *Vụ* là một sự kiện kéo theo hoặc có thể kéo theo việc thải ra biển chất độc hại hoặc hỗn hợp có chứa chất đó.
- (7) *Tổ chức* là Tổ chức Tư vấn Hàng hải Liên Chính phủ.*

* Tên của Tổ chức đã được đổi thành "Tổ chức Hàng hải quốc tế" bởi sửa đổi Công ước của Tổ chức, có hiệu lực từ ngày 22 tháng 5 năm 1982.

Điều 3***Phạm vi áp dụng***

- (1) Công ước này áp dụng đối với:
 - (a) những tàu treo cờ của một thành viên Công ước, và
 - (b) những tàu không treo cờ của bất kỳ Thành viên Công ước nào nhưng hoạt động dưới sự quản lý của một Thành viên.
- (2) Trong điều này, không có phần nào được giải thích như là để hạn chế hoặc mở rộng chủ quyền của các Thành viên theo luật quốc tế về biển và thềm lục địa tiếp giáp bờ biển của họ trong việc thăm dò khai thác tài nguyên thiên nhiên.
- (3) Công ước này không áp dụng cho tàu quân sự, tàu phục vụ quân sự hoặc các tàu khác thuộc một quốc gia hoặc do quốc gia đó khai thác và đang chỉ được dùng vào mục đích phi thương mại của Chính phủ. Tuy vậy, mỗi Thành viên bằng cách áp dụng những biện pháp thích hợp, không gây trở ngại cho công việc khai thác hoặc khả năng khai thác của những tàu như vậy thuộc sở hữu hoặc do mình khai thác, đảm bảo rằng chúng hoạt động phù hợp và thống nhất với Công ước này đến mức hợp lý và có thể thực hiện được.

Điều 4***Vi phạm***

- (1) Cấm vi phạm bất kỳ yêu cầu nào của Công ước này và nếu vi phạm sẽ bị phạt theo luật của Chính quyền hàng hải của tàu liên quan, bất kỳ sự vi phạm đó xảy ra ở đâu. Nếu Chính quyền hàng hải được thông báo về sự vi phạm đó có đủ chứng cứ để truy tố vụ vi phạm thì họ phải tiến hành việc truy tố càng sớm càng tốt phù hợp theo luật pháp của mình.
- (2) Bất kỳ sự vi phạm nào các yêu cầu của Công ước này xảy ra trong phạm vi quyền hạn của một Thành viên Công ước đều bị cấm và việc trừng phạt phải được qui định theo luật pháp của Thành viên đó. Trong trường hợp xảy ra sự vi phạm như thế, Thành viên đó phải:
 - (a) xử lý vi phạm theo luật pháp của mình; hoặc
 - (b) báo cho Chính quyền hàng hải của tàu biết thông tin đó và các bằng chứng xác nhận vi phạm đó đã xảy ra.
- (3) Trong trường hợp thông tin hoặc bằng chứng về việc tàu vi phạm Công ước này được gửi cho Chính quyền hàng hải của tàu thì Chính quyền hàng hải phải nhanh chóng thông báo về các biện pháp do mình áp dụng cho Thành viên đã gửi thông tin hoặc bằng chứng và thông báo cho Tổ chức biết.

- (4) Sự trừng phạt theo luật pháp của Thành viên theo điều này phải nghiêm khắc để ngăn chặn sự vi phạm Công ước và sự nghiêm khắc phải tương tự nhau không phụ thuộc vào nơi xảy ra vi phạm.

Điều 5

Giấy chứng nhận và các qui định đặc biệt về kiểm soát tàu

- (1) Theo các điều khoản ở mục (2) của điều này, Giấy chứng nhận cấp theo sự uỷ quyền của một Thành viên Công ước phù hợp với các điều khoản của Công ước sẽ được Thành viên khác chấp nhận và xét về mọi phương diện có liên quan đến Công ước sẽ có hiệu lực như giấy chứng nhận mà họ cấp.
- (2) Tàu yêu cầu phải có Giấy chứng nhận theo những điều khoản của các qui định, trong thời gian tàu ở cảng hoặc ở bến xa bờ thuộc chủ quyền của một Thành viên, phải chịu sự kiểm soát của nhà chức trách do Thành viên đó uỷ quyền. Bất kỳ sự kiểm soát nào cũng chỉ hạn chế trong việc xác nhận sự có mặt của Giấy chứng nhận có giá trị trên tàu, trừ khi có những bằng chứng rõ ràng là trạng thái của tàu hoặc trang thiết bị của nó, về cơ bản, không đúng với những số liệu ghi trong giấy chứng nhận. Trong trường hợp đó, hoặc nếu tàu không có giấy chứng nhận có giá trị, thì Thành viên kiểm soát sẽ áp dụng các biện pháp bảo đảm không cho tàu ra biển cho đến khi đảm bảo đủ điều kiện để ra biển mà không đe dọa nghiêm trọng tới môi trường biển. Tuy vậy, Thành viên đó có thể cho phép tàu rời cảng hoặc bến ở xa bờ để đến nhà máy sửa chữa tàu gần nhất.
- (3) Nếu một Thành viên từ chối một tàu nước ngoài ghé vào cảng hoặc vào bến xa bờ thuộc chủ quyền của mình, hoặc áp dụng những biện pháp nào đó chống lại tàu với lý do tàu không thoả mãn các điều khoản Công ước này, thì Thành viên đó phải nhanh chóng báo cho Lãnh sự hoặc Đại diện ngoại giao của Thành viên mà tàu mang cờ, hoặc nếu điều này không thể thực hiện được, thì báo cho Chính quyền hàng hải quản lý tàu đó biết. Trước khi từ chối cho tàu vào cảng hoặc áp dụng những biện pháp nói trên thì Thành viên đó có thể yêu cầu tư vấn từ Chính quyền hàng hải của tàu. Trong trường hợp tàu không có Giấy chứng nhận có hiệu lực theo những điều khoản của các qui định thì cũng cần thông báo cho Chính quyền hàng hải biết.
- (4) Các thành viên Công ước phải áp dụng những yêu cầu của Công ước này đối với tàu của quốc gia không tham gia Công ước theo mức độ cần thiết để bảo đảm không tạo ra những điều kiện thuận lợi hơn đối với các tàu đó.

Điều 6***Phát hiện vi phạm và bắt buộc thi hành Công ước***

- (1) Các Thành viên của Công ước này phải phối hợp với nhau trong việc phát hiện những vi phạm và bắt buộc thi hành những điều khoản của Công ước này, bằng cách sử dụng tất cả những biện pháp phát hiện phù hợp, có thể thực hiện được và kiểm soát môi trường, có đầy đủ các thủ tục báo cáo và thu thập bằng chứng thích hợp.
- (2) Tàu áp dụng Công ước này, khi đang ở cảng hoặc bến xa bờ của một bất kỳ Thành viên nào, có thể phải chịu sự kiểm soát của các nhà chức trách do Thành viên đó chỉ định hoặc uỷ quyền nhằm mục đích kiểm tra xem tàu có thải bất kỳ các chất nào vi phạm những điều khoản của các qui định hay không. Nếu kết quả kiểm tra phát hiện có vi phạm Công ước, phải báo cáo bằng văn bản cho Chính quyền hàng hải để có những hành động thích hợp.
- (3) Thành viên bất kỳ phải cung cấp cho Chính quyền hàng hải những bằng chứng, nếu có, về việc thải các chất độc hại hoặc nước thải có chứa các chất đó vi phạm những điều khoản của các qui định. Nếu thực hiện được điều này, cơ quan có thẩm quyền của Thành viên tham gia phải thông báo cho thuyền trưởng của tàu đó biết về các vi phạm của tàu.
- (4) Sau khi nhận được những bằng chứng, Chính quyền hàng hải được thông báo phải tiến hành điều tra vụ vi phạm và có thể yêu cầu Thành viên kia cung cấp thêm bằng chứng hoặc những bằng chứng xác thực hơn về vụ vi phạm đó. Nếu Chính quyền hàng hải có đủ bằng chứng để có thể khởi tố vụ vi phạm thì họ phải khởi tố vi phạm càng sớm càng tốt phù hợp với luật quốc gia đó. Chính quyền phải nhanh chóng thông báo những biện pháp đã áp dụng cho Thành viên đã báo cáo về vụ vi phạm và cho Tổ chức biết.
- (5) Một Thành viên cũng có thể kiểm tra một tàu áp dụng Công ước này khi vào các cảng hoặc các bến xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên đó, nếu Thành viên khác yêu cầu thẩm tra với đầy đủ bằng chứng là tàu đó đã thải các chất độc hại hoặc nước thải có chứa các chất đó ở một nơi nào đó. Bản báo cáo về việc thẩm tra này phải được gửi tới Thành viên yêu cầu và tới Chính quyền hàng hải để có thể áp dụng những hành động phù hợp theo qui định của Công ước này.

Điều 7***Giữ tàu vô cố***

- (1) Phải áp dụng mọi biện pháp có thể được để tránh bắt giữ tàu vô cố hoặc trì hoãn tàu vô cố theo các điều 4, 5 và 6 của Công ước này.

- (2) Nếu tàu bị bắt giữ hoặc bị trì hoãn vô cớ theo các điều 4, 5 và 6 của Công ước này thì có quyền đòi hỏi bồi thường mọi thiệt hại do các nguyên nhân đó gây nên.

Điều 8

Báo cáo về những sự cố liên quan đến các chất độc hại

- (1) Báo cáo về vụ việc phải được tiến hành kịp thời, với nội dung đầy đủ nhất có thể được, phù hợp với các điều khoản của Nghị định thư I của Công ước này.
- (2) Mỗi thành viên của Công ước phải:
 - (a) áp dụng mọi biện pháp cần thiết để nhà chức trách hoặc tổ chức có thẩm quyền nhận được và phân tích tất cả các báo cáo về những vụ việc; và
 - (b) thông báo đầy đủ cho Tổ chức biết về những biện pháp đã áp dụng để gửi cho các Thành viên khác và các Quốc gia thành viên của Tổ chức biết.
- (3) Bất kỳ khi nào một Thành viên nhận được báo cáo theo các điều khoản của điều này, phải nhanh chóng chuyển thông báo đó cho:
 - (a) Chính quyền hàng hải của tàu liên quan; và
 - (b) các quốc gia có thể chịu ảnh hưởng.
- (4) Mỗi thành viên của Công ước có trách nhiệm cung cấp các hướng dẫn cho tàu và máy bay và các dịch vụ phù hợp làm nhiệm vụ kiểm soát trên biển, báo cáo cho các cơ quan thẩm quyền về bất kỳ vụ nào như nêu ở Nghị định thư I của Công ước này. Nếu xét thấy cần thiết thì Thành viên đó phải báo cáo cho Tổ chức hoặc các Thành viên liên quan khác biết.

Điều 9

Các hiệp định khác và giải thích

- (1) Công ước này khi có hiệu lực sẽ thay cho Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu gây ra năm 1954 và các sửa đổi kèm theo, trong phạm vi các Thành viên của Công ước này.
- (2) Trong Công ước này không có bất cứ điều gì làm ảnh hưởng đến việc soạn thảo và phát triển Luật biển của Hội nghị Liên Hợp Quốc về Luật biển, triệu tập theo Nghị quyết 2750 C(XXV) của Đại Hội đồng Liên hợp quốc và cũng không ảnh hưởng đến những yêu cầu và quan điểm pháp lý hiện tại hoặc trong tương lai của bất kỳ quốc gia nào về luật biển và thiên nhiên và phạm vi bờ biển; và chủ quyền của quốc gia tàu mang cờ.

- (3) Thuật ngữ “chủ quyền” trong Công ước này sẽ được giải thích phù hợp với luật pháp quốc tế hiện hành vào thời điểm áp dụng hoặc giải thích của Công ước này.

Điều 10

Giải quyết tranh chấp

Bất cứ sự tranh chấp nào giữa hai hoặc một số Thành viên của Công ước về việc giải thích hoặc áp dụng Công ước này, nếu bằng con đường đàm phán giữa các Thành viên liên quan mà không giải quyết được và nếu các Thành viên đó không thoả thuận được với nhau, phải đệ trình theo yêu cầu của một Thành viên bất kỳ trong số họ tới trọng tài như được nêu trong Nghị định thư II của Công ước này.

Điều 11

Trao đổi thông tin

- (1) Các thành viên của Công ước có trách nhiệm thông tin tới Tổ chức:
- (a) các văn bản của các bộ luật, sắc lệnh, nghị định, qui định và những tài liệu khác do mình ban hành về những vấn đề khác nhau liên quan đến Công ước này;
 - (b) danh sách các tổ chức phi chính phủ được uỷ quyền thi hành các vấn đề liên quan đến thiết kế, chế tạo, trang bị cho tàu vận chuyển các chất độc hại phù hợp với những điều khoản của các qui định;*
 - (c) đủ số lượng cần thiết các mẫu giấy chứng nhận do họ cấp phù hợp với những điều khoản của các qui định;
 - (d) danh mục các thiết bị tiếp nhận kể cả nơi đặt, khả năng chứa và thiết bị hiện có và các đặc tính khác;
 - (e) các báo cáo chính thức, hoặc các bản tóm tắt những báo cáo chính thức phản ánh kết quả áp dụng Công ước này; và
 - (f) bản báo cáo tổng kê hàng năm về những hình phạt đã phải chịu trong thực tế về việc vi phạm Công ước này, lập theo mẫu tiêu chuẩn của Tổ chức.

* Nội dung ở tiểu mục này được thay bằng đoạn nêu trong điều III của Nghị định thư 1978.

- (2) Tổ chức phải thông báo cho các Thành viên biết đã nhận được bất kỳ tài liệu nào theo qui định của điều này và phải gửi cho tất cả các Thành viên các thông báo nào mà Tổ chức nhận được theo các tiểu mục (1)(b) đến (f) của điều này.

Điều 12

Tai nạn đối với tàu

- (1) Mỗi Chính quyền có nghĩa vụ tiến hành điều tra bất cứ tai nạn nào xảy ra với bất kỳ tàu nào của mình chịu áp dụng những điều khoản của các qui định, nếu tai nạn đó đã gây ảnh hưởng nghiêm trọng cho môi trường biển.
- (2) Mỗi thành viên của Công ước có nghĩa vụ cung cấp cho Tổ chức những thông tin liên quan đến kết quả điều tra nói trên nếu thấy rằng chúng có thể trợ giúp cho việc xác định những thay đổi cần đưa vào Công ước này.

Qui định 13

Ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, thông qua và tham gia

- (1) Công ước này phải được để ngỏ cho việc ký kết ở Trụ sở chính của Tổ chức từ ngày 15 tháng 1 năm 1974 tới 31 tháng 12 năm 1974 và sau đó vẫn phải tiếp tục để ngỏ cho việc ký kết tham gia. Các quốc gia có thể trở thành Thành viên của Công ước này bằng cách:
 - (a) ký kết mà không đặt điều kiện về phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua; hoặc
 - (b) ký kết có đặt điều kiện về phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua sau đó thì phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua; hoặc
 - (c) tham gia.
- (2) Việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia phải được thực hiện bằng cách đệ trình cho Tổng thư ký của Tổ chức một văn kiện.
- (3) Tổng thư ký của Tổ chức phải thông báo cho tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Công ước này biết về bất kỳ việc ký kết nào hoặc bất kỳ văn kiện nào được gửi tới về việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia và ngày gửi tới của những văn kiện đó.

Điều 14***Các Phụ lục không bắt buộc***

- (1) Vào thời điểm ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia Công ước này, một quốc gia có thể tuyên bố rằng họ không chấp thuận một hoặc tất cả các Phụ lục III, IV, V (sau này gọi là "Các Phụ lục không bắt buộc") của Công ước này. Theo điều nêu trên, các Thành viên của Công ước phải bị ràng buộc bởi bất kỳ Phụ lục nào trong toàn bộ các Phụ lục.
- (2) Quốc gia đã tuyên bố không bị ràng buộc bởi một Phụ lục không bắt buộc có thể chấp thuận Phụ lục đó vào bất kỳ thời gian nào bằng việc đệ trình cho Tổ chức một văn kiện theo hình thức được nêu ở điều 13(2).
- (3) Quốc gia có tuyên bố theo mục (1) của điều này về một Phụ lục không bắt buộc và sau đó cũng đã không chấp thuận Phụ lục đó theo mục (2) của điều này, sẽ không chịu trách nhiệm và cũng như không được ưu đãi theo Công ước này đối với những vấn đề liên quan tới Phụ lục đó và tất cả những đề cập tới các Thành viên Công ước phải không bao gồm Thành viên đó về những vấn đề liên quan tới Phụ lục từ chối tham gia.
- (4) Tổ chức phải thông báo cho các quốc gia ký kết hoặc tham gia Công ước về bất kỳ tuyên bố nào theo điều này, cũng như về việc nhận được bất kỳ văn kiện nào theo mục (2) của điều này.

Điều 15***Hiệu lực***

- (1) Công ước này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày có 15 quốc gia trở lên, với tổng dung tích đội tàu buôn của họ chiếm không dưới 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới trở thành Thành viên phù hợp với điều 13.
- (2) Một Phụ lục không bắt buộc sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày những điều kiện nêu trong mục (1) của điều này được thoả mãn phù hợp với Phụ lục đó.
- (3) Tổ chức phải thông báo cho các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Công ước này biết ngày có hiệu lực của Công ước và ngày có hiệu lực của một Phụ lục không bắt buộc phù hợp với mục (2) của điều này.
- (4) Đối với các quốc gia đệ trình văn kiện về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia đối với Công ước này hoặc Phụ lục không bắt buộc nào đó sau ngày thoả mãn các yêu cầu để có hiệu lực nhưng trước ngày có hiệu lực, thì phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia sẽ có hiệu lực vào ngày hiệu lực của Công ước hoặc Phụ lục đó hoặc sau 3 tháng kể từ ngày đệ trình văn kiện, lấy ngày muộn hơn.

- (5) Đối với các quốc gia đệ trình văn kiện về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia sau ngày hiệu lực của Công ước này hoặc Phụ lục không bắt buộc nào đó, thì Công ước hoặc Phụ lục đó sẽ có hiệu lực sau 3 tháng kể từ ngày đệ trình văn kiện.
- (6) Sau ngày mà tất cả các điều kiện, yêu cầu theo điều 16, để một sửa đổi của Công ước này hoặc một Phụ lục không bắt buộc có hiệu lực đã được thực hiện, thì bất kỳ văn kiện nào về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia được đệ trình phải áp dụng cho Công ước hoặc Phụ lục đã được sửa đổi.

Điều 16

Sửa đổi

- (1) Công ước này có thể được sửa đổi theo một trong các thủ tục được qui định trong các mục dưới đây.
- (2) Sửa đổi sau khi đã được Tổ chức xem xét:
 - (a) bất kỳ một đề nghị sửa đổi nào do một Thành viên đưa ra phải đệ trình tới Tổ chức và Tổng thư ký sẽ gửi đề xuất đó tới tất cả các Thành viên của Tổ chức và các Thành viên của Công ước ít nhất là 6 tháng trước khi đưa ra xem xét chính thức;
 - (b) bất kỳ sửa đổi nào được đề nghị và được gửi như trên đều được Tổ chức chuyển cho một bộ phận chuyên môn phù hợp để xem xét;
 - (c) các Thành viên của Công ước, không kể có phải là Thành viên của Tổ chức hay không, đều có quyền tham gia vào công việc của bộ phận chuyên môn này;
 - (d) những sửa đổi sẽ được thông qua khi được đa số hai phần ba trong số các Thành viên của Công ước có mặt tham gia bỏ phiếu chấp nhận;
 - (e) những sửa đổi nếu được thông qua theo tiểu mục (d) nêu trên sẽ được Tổng thư ký của Tổ chức gửi tới tất cả các Thành viên của Công ước để chấp thuận;
 - (f) một sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp thuận trong các trường hợp sau:
 - (i) sửa đổi một điều của Công ước sẽ được coi là được chấp thuận vào ngày mà hai phần ba trong số các Thành viên tham gia chấp thuận với tổng dung tích đội tàu buôn của họ không dưới 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới;

- (ii) sửa đổi một Phụ lục của Công ước sẽ được coi là đã được chấp thuận phù hợp với thủ tục nêu trong tiểu mục (f)(iii), trừ khi cơ quan chuyên môn, tại thời điểm thông qua, quyết định rằng sửa đổi đó sẽ được coi là đã được chấp thuận vào ngày có hai phần ba trong số các Thành viên mà đội tàu buôn của họ chiếm không ít hơn 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới chấp nhận. Tuy vậy, vào bất cứ lúc nào trước khi sửa đổi Phụ lục của Công ước có hiệu lực, một Thành viên có thể thông báo cho Tổng thư ký Tổ chức rằng để sửa đổi đó có hiệu lực đối với họ cần phải có sự chấp thuận chính thức của họ. Sau đó Tổng thư ký sẽ chuyển thông báo đó và ngày nhận được cho các Thành viên biết;
 - (iii) sửa đổi một phụ chương của Phụ lục Công ước sẽ được coi là đã được chấp thuận khi hết thời hạn do cơ quan chuyên môn quyết định vào thời điểm thông qua sửa đổi đó, thời hạn này không được dưới 10 tháng, trừ khi trong thời hạn này Tổ chức nhận được thông báo phản đối của không dưới một phần ba các Thành viên hoặc của các Thành viên mà đội tàu buôn của họ chiếm không ít hơn 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới, lấy theo bất kỳ điều kiện nào thoả mãn;
 - (iv) sửa đổi Nghị định thư I của Công ước phải tuân theo các thủ tục như đối với sửa đổi Phụ lục của Công ước, được nêu ở các tiểu mục (f)(ii) hoặc (f)(iii);
 - (v) sửa đổi Nghị định thư II của Công ước phải tuân theo các thủ tục như đối với sửa đổi một điều của Công ước, được nêu ở tiểu mục (f)(i);
- (g) sửa đổi sẽ có hiệu lực theo các điều kiện sau đây:
- (i) trường hợp sửa đổi một điều trong Công ước, của Nghị định thư II, của Nghị định thư I hoặc của Phụ lục Công ước mà không theo thủ tục nêu ở tiểu mục (f)(iii), mà sửa đổi được chấp thuận theo các điều khoản nói trên thì sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ ngày chấp thuận, đối với những Thành viên đã tuyên bố chấp thuận sửa đổi đó;
 - (ii) trường hợp sửa đổi của Nghị định thư I, của phụ chương của Phụ lục hoặc của Phụ lục của Công ước theo thủ tục nêu ở tiểu mục (f)(iii), mà sửa đổi đó được coi là đã được chấp thuận theo những điều kiện nói trên thì sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ ngày chấp thuận, đối với tất cả các Thành viên, trừ các Thành viên trước ngày đó đã tuyên bố rằng họ không chấp thuận hoặc tuyên bố theo mục (f)(iii) rằng họ cần thiết phải thông qua sửa đổi đó.

- (3) Sửa đổi bằng Hội nghị:
- (a) Theo yêu cầu của một Thành viên, với điều kiện không dưới một phần ba số các Thành viên tán thành, thì Tổ chức sẽ triệu tập một Hội nghị các Thành viên của Công ước để xem xét các sửa đổi của Công ước này.
 - (b) Mỗi sửa đổi được Hội nghị thông qua với đa số hai phần ba các Thành viên có mặt và tham gia bỏ phiếu sẽ được Tổng thư ký của Tổ chức gửi cho tất cả các Thành viên ký kết để chấp thuận.
 - (c) Nếu Hội nghị không có quyết định nào khác thì sửa đổi đó sẽ được coi là đã được chấp thuận và có hiệu lực theo các thủ tục nêu ở các mục (2)(f) và (g).
- (4) (a) Đối với sửa đổi của Phụ lục không bắt buộc, liên quan đến điều này, thuật ngữ "Thành viên của Công ước" phải được hiểu là Thành viên bị ràng buộc bởi Phụ lục đó.
- (b) Bất kỳ Thành viên nào từ chối chấp thuận một sửa đổi của Phụ lục phải được coi là không phải Thành viên chỉ khi xem xét việc áp dụng sửa đổi này.
- (5) Việc thông qua và có hiệu lực của một Phụ lục mới sẽ phải tuân theo các thủ tục tương tự như đối với việc thông qua và có hiệu lực của sửa đổi một điều của Công ước.
- (6) Nếu không có qui định đặc biệt nào khác, bất cứ sửa đổi nào của Công ước theo điều này và liên quan đến kết cấu tàu thì sẽ chỉ áp dụng cho những tàu có hợp đồng đóng mới hoặc nếu không có hợp đồng đóng mới thì sống chính của chúng được đặt vào hoặc sau ngày có hiệu lực của sửa đổi đó.
- (7) Bất cứ sửa đổi nào của Nghị định thư hoặc của Phụ lục phải liên quan tới nội dung chính của Nghị định thư hoặc Phụ lục đó và phải thống nhất với các điều của Công ước này.
- (8) Tổng thư ký của Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Thành viên bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo điều này cùng với ngày tháng có hiệu lực của mỗi sửa đổi đó.
- (9) Bất kỳ tuyên bố nào theo điều này về việc chấp thuận hoặc phản đối đối với một sửa đổi phải thông báo cho Tổng thư ký Tổ chức bằng văn bản. Sau đó sẽ gửi cho các Thành viên của Công ước biết về tuyên bố đó và ngày nhận được.

Điều 17***Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật***

Các Thành viên của Công ước phải thúc đẩy, bằng cách tư vấn với Tổ chức và các cơ quan quốc tế khác, với sự hỗ trợ và cộng tác của Giám đốc điều hành Chương trình Môi trường của Liên hợp quốc, giúp đỡ các Thành viên có yêu cầu trợ giúp kỹ thuật về việc:

- (a) đào tạo cán bộ khoa học kỹ thuật;
- (b) cung cấp các thiết bị và phương tiện cần thiết cho việc tiếp nhận và kiểm soát;
- (c) tạo điều kiện thuận lợi cho các biện pháp và hệ thống khác nhằm ngăn ngừa hoặc hạn chế ô nhiễm môi trường biển do tàu gây ra; và
- (d) khuyến khích việc nghiên cứu;

tốt nhất là tại các quốc gia liên quan để thúc đẩy việc thực hiện các mục tiêu và nhiệm vụ của Công ước này.

Điều 18***Huỷ bỏ***

- (1) Công ước này hoặc bất kỳ Phụ lục không bắt buộc nào có thể bị huỷ bỏ bởi bất kỳ Thành viên nào của Công ước vào bất kỳ thời gian nào sau thời hạn 5 năm kể từ ngày Công ước hoặc Phụ lục có hiệu lực đối với Thành viên đó.
- (2) Việc huỷ bỏ phải được thực hiện bằng việc đệ trình một văn bản về việc huỷ bỏ tới Tổng thư ký. Tổng thư ký sẽ thông báo cho tất cả các Thành viên khác về bất kỳ văn bản xin huỷ bỏ nào ngày nhận được cũng như ngày mà việc huỷ bỏ đó có hiệu lực.
- (3) Việc huỷ bỏ sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày Tổng thư ký của Tổ chức nhận được văn bản xin huỷ bỏ hoặc sau một thời hạn bất kỳ nào muộn hơn được nêu trong văn bản xin huỷ bỏ.

Điều 19***Lưu giữ và đăng ký***

- (1) Công ước này sẽ được gửi cho Tổng thư ký của Tổ chức, Tổng thư ký sẽ chuyển bản sao nguyên bản được chứng nhận của Công ước tới tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Công ước.

- (2) Ngay sau khi Công ước này bắt đầu có hiệu lực, Tổng thư ký của Tổ chức phải chuyển văn bản của Công ước tới Tổng thư ký Liên hiệp quốc để đăng ký và công bố phù hợp với Điều 102 của Hiến chương Liên hiệp quốc.

Điều 20

Ngôn ngữ

Công ước này được lập thành một bản sao bằng tiếng Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha, mỗi bản văn có tính xác thực tương đương. Các bản dịch chính thức ra các tiếng Ả-rập, Đức, Italia, Nhật Bản phải được chuẩn bị và lưu giữ cùng với nguyên bản đã được ký.

“ĐỂ XÁC NHẬN những người ký tên dưới đây”, là những người chính thức được các Chính phủ tương ứng uỷ quyền cho mục đích này, đã tham gia ký kết Công ước này.

THỰC HIỆN TẠI LONDON ngày hai, tháng mười một, năm một ngàn chín trăm bảy mươi ba.

* Những chữ ký không đưa vào văn bản này.

**Nghị định thư 1978 liên quan
của Công ước quốc tế
về Ngăn ngừa ô nhiễm
do Tàu gây ra, 1973**

Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973

CÁC THÀNH VIÊN CỦA NGHỊ ĐỊNH THƯ NÀY,

THỪA NHẬN sự đóng góp đáng kể của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973 đối với việc bảo vệ môi trường biển do ô nhiễm từ các tàu,

ĐỒNG THỜI THỪA NHẬN sự cần thiết phải tiếp tục hoàn thiện các biện pháp ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra, đặc biệt là các tàu dầu,

SAU NỮA THỪA NHẬN sự cần thiết phải thực hiện các qui định đối với việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu trong Phụ lục I của Công ước này càng sớm và càng rộng rãi càng tốt,

TUY NHIÊN NHẬN THỨC sự cần thiết trì hoãn việc áp dụng Phụ lục II của Công ước đến khi một số vấn đề kỹ thuật được giải quyết thoả mãn,

CHO RẰNG việc ký kết Nghị định thư liên quan của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973 là biện pháp tốt nhất để đạt được những mục đích này,

ĐÃ THỎA THUẬN những điều sau:

Điều I

Nghĩa vụ chung

- 1 Các Thành viên của Nghị định thư này có nghĩa vụ thực hiện những điều khoản của:
 - (a) Nghị định thư này và các Phụ lục kèm theo, phần không thể tách rời với Nghị định thư này; và
 - (b) Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973 (sau đây gọi là "Công ước"), kể cả những sửa đổi và bổ sung nêu trong Nghị định thư này.
- 2 Các điều khoản của Công ước và Nghị định thư này phải được xem xét và giải thích cùng nhau như một văn kiện thống nhất.
- 3 Mỗi đề cập đến Nghị định thư này đồng thời cũng có nghĩa là liên quan đến Phụ lục kèm theo.

Điều II

Thực hiện Phụ lục II của Công ước

- 1 Bất kể các điều khoản ở điều 14(1) của Công ước, các Thành viên của Nghị định thư này thoả thuận rằng họ sẽ không bị ràng buộc bởi các điều khoản ở Phụ lục II của Công ước trong thời hạn ba năm kể từ ngày hiệu lực của Nghị định thư này hoặc một thời gian dài hơn do hai phần ba số Thành viên của Nghị định thư này trong Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (sau đây gọi là "Ủy ban") của Tổ chức Tư vấn Hàng hải Liên chính phủ (sau đây gọi là "Tổ chức")* có thể qui định.
- 2 Trong khoảng thời gian nêu ở mục 1 của điều này, các Thành viên của Nghị định thư sẽ không phải chịu bất kỳ trách nhiệm nào và không có quyền hưởng bất kỳ ưu đãi nào liên quan tới Phụ lục II của Công ước và tất cả những vấn đề liên quan tới các Thành viên trong Công ước về những vấn đề liên quan đến Phụ lục này sẽ không bao gồm các Thành viên của Nghị định thư này.

Điều III

Trao đổi thông tin

Nội dung của điều 11(1)(b) trong Công ước được thay như sau:

"danh sách các thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận, mà được uỷ quyền thay mặt Chính quyền hàng hải giải quyết những vấn đề liên quan đến thiết kế, chế tạo, trang bị và khai thác các tàu chở những chất độc hại phù hợp với những điều khoản của các qui định để thông báo cho các Thành viên biết để thông tin cho những người có trách nhiệm của họ. Do vậy Chính quyền hàng hải phải thông báo cho Tổ chức về những trách nhiệm cụ thể và các điều kiện uỷ quyền của các thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận."

Điều IV

Ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, thông qua và tham gia

- 1 Nghị định thư này phải được để ngỏ cho việc ký kết ở Trụ sở chính của Tổ chức hàng hải quốc tế (sau đây được gọi là "Tổ chức") từ ngày 1 tháng 6 năm 1978 tới 31 tháng 5 năm 1979 và sau đó vẫn phải tiếp tục để ngỏ cho việc ký kết tham gia. Các chính phủ có thể trở thành Thành viên của Nghị định thư này bằng cách:

* Tên của Tổ chức đã được đổi thành "Tổ chức Hàng hải quốc tế" bởi sửa đổi các Công ước của Tổ chức, có hiệu lực từ ngày 22 tháng 5 năm 1982.

- (a) ký kết mà không đặt điều kiện về phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua; hoặc
 - (b) ký kết có đặt điều kiện về phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua sau đó thì phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua; hoặc
 - (c) tham gia.
- 2 Việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia phải được thực hiện bằng cách đệ trình cho Tổng thư ký của Tổ chức một văn kiện.

Điều V

Hiệu lực

- 1 Nghị định thư này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày có 15 quốc gia trở lên, với tổng dung tích đội tàu buôn của họ chiếm không dưới 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới, trở thành Thành viên phù hợp với điều IV của Nghị định thư này.
- 2 Bất kỳ văn kiện nào về việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia được đệ trình sau ngày Nghị định thư này có hiệu lực sẽ có hiệu lực sau 3 tháng kể từ ngày đệ trình.
- 3 Sau ngày mà một sửa đổi của Nghị định thư này được chấp thuận thoả mãn theo điều 16 của Công ước, thì bất kỳ văn kiện nào về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia được đệ trình phải áp dụng đối với Nghị định thư đã được sửa đổi.

Điều VI

Sửa đổi

Các thủ tục được nêu ở điều 16 của Công ước đối với những sửa đổi các điều, Phụ lục và phụ chương của Phụ lục Công ước phải áp dụng tương ứng cho những sửa đổi đối với các điều, Phụ lục và phụ chương của Phụ lục trong Nghị định thư này.

Điều VII

Huỷ bỏ

- 1 Nghị định thư này có thể bị huỷ bỏ bởi bất kỳ Thành viên nào của Nghị định thư vào bất kỳ thời gian nào sau thời hạn 5 năm kể từ ngày Nghị định thư này có hiệu lực đối với Thành viên đó.
- 2 Việc huỷ bỏ phải được thực hiện bằng đệ trình một văn kiện về việc huỷ bỏ cho Tổng thư ký của Tổ chức.

- 3 Việc huỷ bỏ sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày Tổng thư ký của Tổ chức ký nhận được thông báo hoặc sau một thời hạn bất kỳ nào muộn hơn được nêu trong thông báo huỷ bỏ.

Điều VIII

Lưu giữ

- 1 Nghị định thư này sẽ được gửi cho Tổng thư ký của Tổ chức (sau đây gọi là "Người lưu giữ").
- 2 Người lưu giữ phải:
 - (a) thông báo cho tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Nghị định thư này biết về:
 - (i) mỗi ký kết mới hoặc một văn kiện nhận được về việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia cùng với ngày tương ứng;
 - (ii) ngày hiệu lực của Nghị định thư này;
 - (iii) việc đệ trình bất kỳ văn kiện nào về việc huỷ bỏ Nghị định thư này cùng với ngày nhận được yêu cầu huỷ bỏ và ngày hiệu lực của việc huỷ bỏ đó;
 - (iv) bất kỳ quyết định nào phù hợp với điều II(1) của Nghị định thư này;
 - (b) chuyển bản sao nguyên bản được chứng nhận của Nghị định thư này tới tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Nghị định thư này.
- 3 Ngay sau khi Nghị định thư này bắt đầu có hiệu lực, Người lưu giữ phải chuyển một bản sao nguyên bản được chứng nhận của Nghị định thư tới Ban thư ký của Liên hiệp quốc để đăng ký và công bố phù hợp với Điều 102 của Hiến chương Liên hiệp quốc.

Điều IX

Ngôn ngữ

Nghị định thư này được lập thành một bản sao bằng tiếng Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha, mỗi bản vẫn có tính xác thực tương đương. Các bản dịch chính thức ra các tiếng Ả-rập, Đức, Italia, Nhật Bản phải được chuẩn bị và lưu giữ cùng với nguyên bản đã được ký.

ĐỂ XÁC NHẬN những người ký tên dưới đây*, là những người chính thức được các Chính phủ tương ứng ủy quyền cho mục đích này, đã tham gia ký kết Nghị định thư này.

THỰC HIỆN TẠI LONDON ngày mười bảy, tháng hai, năm một ngàn chín trăm bảy mươi tám.

* Những chữ ký không đưa vào văn bản này.

Nghị định thư I
(Kể cả các bổ sung sửa đổi)

***Các điều khoản về
báo cáo sự cố liên quan
đến các chất độc hại***

Nghị định thư I

(Kể cả các bổ sung sửa đổi)

Các điều khoản về báo cáo sự cố liên quan đến các chất độc hại (phù hợp với điều 8 của Công ước)

Điều 1

Trách nhiệm báo cáo

- (1) Thuyền trưởng hoặc người khác có trách nhiệm của tàu bất kỳ liên quan đến một sự cố nào đó như nêu ở điều II của Nghị định thư này phải báo cáo ngay những chi tiết của vụ đó với nội dung đầy đủ nhất có thể được phù hợp theo các điều khoản của Nghị định thư này.
- (2) Trong trường hợp tàu nêu ở mục (1) của điều này khi đang bị bỏ hoặc trong trường hợp báo cáo từ tàu đó chưa đầy đủ hoặc không nhận được thì chủ tàu, người thuê tàu, người quản lý hoặc khai thác tàu, hoặc các nhân viên đại lý của họ, đến mức độ lớn nhất có thể, phải chịu trách nhiệm của Thuyền trưởng theo các điều khoản của Nghị định thư này.

Điều II

Những trường hợp phải báo cáo

- (1) Phải báo cáo khi có vụ liên quan đến:
 - (a) thải vượt quá mức độ cho phép hoặc có khả năng thải dầu hoặc các chất lỏng độc vì bất kỳ lý do nào kể cả đối với mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc sinh mạng con người trên biển; hoặc
 - (b) thải hoặc có khả năng thải các chất độc hại ở dạng bao gói, kể cả chứa trong các container, két di động, xe tải và xe ray và sà lan của tàu; hoặc
 - (c) tai nạn, sự cố hoặc hư hỏng tàu có chiều dài từ 15 m trở lên mà:
 - (i) ảnh hưởng tới an toàn tàu; bao gồm nhưng không chỉ hạn chế về đâm va, mắc cạn, cháy, nổ, hư hỏng kết cấu, ngập nước và xô dạt hàng; hoặc

- (ii) làm giảm an toàn hàng hải; bao gồm nhưng không chỉ hạn chế về sự cố hoặc hư hỏng máy lái, động lực đẩy tàu, hệ thống phát điện và các thiết bị hàng hải quan trọng của tàu;
 - (d) thải dầu hoặc các chất lỏng độc trong quá trình tàu hoạt động vượt quá khối lượng hoặc tốc độ thải tức thời cho phép theo Công ước này.
- (2) Trong Nghị định thư này:
- (a) *Dầu* nêu trong tiểu mục 1(a) của điều này là dầu như được định nghĩa ở qui định 1(1) Phụ lục I của Công ước.
 - (b) *Chất lỏng độc* nêu trong tiểu mục 1(a) của điều này là chất lỏng độc như được định nghĩa ở qui định 1(6) Phụ lục II của Công ước.
 - (c) *Chất độc hại* ở dạng bao gói nêu trong tiểu mục 1(b) của điều này là chất được nhận biết là gây ô nhiễm môi trường biển ở Bộ luật quốc tế về Hàng nguy hiểm được vận chuyển bằng đường biển (Bộ luật IMDG).

Điều III

Nội dung báo cáo

Các báo cáo trong mọi trường hợp phải gồm các nội dung sau:

- (a) nhận dạng của tàu liên quan;
- (b) thời gian, loại và vị trí sự cố;
- (c) khối lượng và loại chất độc hại liên quan;
- (d) các biện pháp trợ giúp và cứu hộ.

Điều IV

Báo cáo bổ sung

Bất kỳ người nào có trách nhiệm gửi báo cáo theo qui định của Nghị định thư này, trong trường hợp có thể phải:

- (a) bổ sung báo cáo đầu tiên, nếu thấy cần thiết, và cung cấp các thông tin liên quan tiếp theo; và
- (b) đáp ứng, đầy đủ đến mức có thể được, những yêu cầu của quốc gia bị ảnh hưởng về các thông tin bổ sung.

Điều V

Thủ tục báo cáo

- (1) Các báo cáo phải được thực hiện bằng các kênh thông tin liên lạc sẵn có nhanh nhất, với mức ưu tiên cao nhất có thể, tới quốc gia ven biển gần nhất.
- (2) Để thực hiện các điều khoản của Nghị định thư này, các Thành viên của Công ước phải thiết lập, hoặc uỷ quyền thiết lập, các qui định hoặc hướng dẫn về các thủ tục phải tuân theo trong việc báo cáo các vụ việc liên quan đến các chất độc hại, dựa trên hướng dẫn do Tổ chức ban hành.*

* Tham khảo Nguyên tắc chung đối với các Hệ thống báo cáo của tàu và Yêu cầu về báo cáo của tàu, kể cả Hướng dẫn về việc báo cáo các vụ việc liên quan đến hàng hoá nguy hiểm, các chất độc hại và/hoặc gây ô nhiễm môi trường biển được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.851(20); xem ấn phẩm do IMO phát hành: IA516E.

Nghị định thư II

Trọng tài

Nghị định thư II

Trọng tài

(phù hợp với điều 10 của Công ước)

Điều I

Trong trường hợp các Thành viên tranh chấp không đưa ra một giải pháp nào khác thì thủ tục trọng tài sẽ được thực hiện phù hợp với các qui định của Nghị định thư này.

Điều II

- (1) Toà án trọng tài sẽ được thành lập theo yêu cầu của một Thành viên Công ước gửi cho một Thành viên khác trên cơ sở áp dụng điều 10 của Công ước này. Việc yêu cầu trọng tài phải bao gồm trình bày nội dung sự việc kèm theo bất kỳ tài liệu bổ sung liên quan nào.
- (2) Thành viên yêu cầu phải thông báo cho Tổng thư ký của Tổ chức biết rằng mình đã yêu cầu lập Toà án, tên các Thành viên tranh chấp và về những điều khoản của Công ước hoặc của các qui định mà theo ý kiến của mình có sự bất đồng trong việc giải thích hoặc áp dụng. Tổng thư ký của Tổ chức sẽ gửi những thông tin này cho tất cả các Thành viên.

Điều III

Toà án trọng tài sẽ gồm ba người: Mỗi Thành viên tranh chấp được chỉ định một Trọng tài, Trọng tài thứ ba được chỉ định theo sự thoả thuận giữa hai trọng tài đầu và làm Chánh án Toà án.

Điều IV

- (1) Sau 60 ngày kể từ ngày chỉ định trọng tài thứ hai nếu không chỉ định được Chánh án Toà án thì Tổng thư ký của Tổ chức, theo yêu cầu của bất kỳ Thành viên nào, trong vòng 60 ngày tiếp theo sẽ chỉ định Chánh án Toà án trong số những người có trình độ theo danh sách đề cử trước đó của Hội đồng của Tổ chức.

- (2) Nếu trong vòng 60 ngày kể từ ngày nhận được đơn yêu cầu mà một Thành viên không chỉ định được người tham gia Toà án thì phía Thành viên kia có thể thông báo trực tiếp cho Tổng thư ký của Tổ chức biết, để chỉ định Chánh án Toà án trong vòng 60 ngày, trong số những người có trong danh sách nêu ở mục (1) điều này.
- (3) Chánh án Toà án sau khi được bổ nhiệm sẽ yêu cầu Thành viên chưa chỉ định trọng tài tiến hành chỉ định trọng tài theo cùng trình tự và điều kiện. Nếu Thành viên đó không chỉ định thì Chánh án Toà án sẽ yêu cầu Tổng thư ký Tổ chức chỉ định theo trình tự và điều kiện qui định trong mục nêu trên.
- (4) Chánh án Toà án nếu được cử theo qui định của điều này không được là người đang hoặc đã mang quốc tịch của một trong các Thành viên hữu quan, trừ trường hợp Thành viên kia đồng ý.
- (5) Trường hợp Trọng tài chết hoặc vắng mặt thì Thành viên có trách nhiệm chỉ định phải chỉ định người khác trong vòng 60 ngày kể từ ngày người kia chết hoặc vắng mặt. Nếu Thành viên đó không thực hiện thì các Trọng tài còn lại sẽ thực hiện việc xét xử. Trường hợp Chánh án toà án chết hoặc vắng mặt thì sẽ được chỉ định thay thế phù hợp với các điều khoản của điều III nêu trên, hoặc trong trường hợp không đạt được sự thoả thuận giữa các thành viên của Toà án trong vòng 60 ngày kể từ ngày Chánh án chết hoặc vắng mặt thì tuân theo các điều khoản của điều này.

Điều V

Toà án có thể xem xét và quyết định những yêu cầu kháng nghị phát sinh trực tiếp từ vấn đề tranh chấp.

Điều VI

Mỗi Thành viên phải có trách nhiệm trả thù lao cho Trọng tài của mình, những chi phí về Toà án và về việc chuẩn bị vụ án của mình. Thù lao cho Chánh án toà án và những chi phí chung khác, liên quan đến việc xét xử vụ án được phân bổ đều giữa các Thành viên tranh chấp. Toà án tiến hành ghi lại tất cả các chi phí này và trình quyết toán cuối cùng về các chi phí đó.

Điều VII

Bất cứ Thành viên nào của Công ước mà quyền lợi pháp lý của mình có thể bị ảnh hưởng bởi quyết định của vụ án có thể, sau khi có văn bản thông báo gửi các Thành viên tham gia thủ tục trọng tài đầu tiên, tham gia vào thủ tục Trọng tài nếu Toà án đồng ý.

Điều VIII

Bất kỳ Toà án Trọng tài nào thành lập theo qui định của Nghị định thư này sẽ xác định nguyên tắc hoạt động riêng của mình.

Điều IX

- (1) Những quyết định của Toà án về cả thủ tục hoạt động và nơi tổ chức cũng như bất cứ vấn đề nào đưa ra xem xét đều phải được thông qua bằng đa số phiếu của các thành viên Toà án. Sự vắng mặt hoặc không bỏ phiếu của một trong số các Thành viên Toà án do các Thành viên tranh chấp chỉ định không cản trở việc Toà án ra quyết định. Trong trường hợp số phiếu ngang nhau thì Chánh án Toà án sẽ quyết định.
- (2) Các Thành viên phải tạo thuận lợi cho công tác của Toà án và đặc biệt, phù hợp theo pháp luật của mình, và sử dụng tất cả các phương tiện sẵn có:
 - (a) cung cấp cho Toà án các tài liệu và thông tin cần thiết;
 - (b) tạo thuận lợi cho Toà án vào lãnh thổ của mình, gặp gỡ lắng nghe những người làm chứng hoặc chuyên viên và xem xét hiện trường.
- (3) Vắng mặt hoặc thiếu một Thành viên không cản trở thủ tục.

Điều X

- (1) Toà án phải ra quyết định trong vòng 5 tháng kể từ ngày thành lập và nếu Toà chưa quyết định được thì trong trường hợp cần thiết gia hạn thêm không quá 3 tháng nữa. Kèm theo quyết định của Toà án là bản tường trình lý do phán quyết của Toà. Quyết định này là cuối cùng và không được chống án. Quyết định này được gửi cho Tổng thư ký của Tổ chức. Các Thành viên phải thi hành ngay quyết định này.
- (2) Bất cứ tranh chấp nào giữa các Thành viên về việc giải thích hoặc thực hiện quyết định do một Thành viên yêu cầu đều có thể được chuyển đến Toà án đã ra quyết định để xem xét. Trong trường hợp Toà án đó không còn thì sẽ chuyển đến Toà án khác được thành lập theo cùng cách thức như Toà án đầu tiên.

**Nghị định thư 1997 liên quan
của Công ước quốc tế
về ngăn ngừa ô nhiễm
do tàu gây ra, 1973
được sửa đổi bằng
Nghị định thư 1978 liên quan**

**Nghị định thư 1997 bổ sung sửa đổi
Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm
do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng
Nghị định thư 1978 liên quan**

CÁC THÀNH VIÊN CỦA NGHỊ ĐỊNH THƯ NÀY,

HIỆN LÀ các Thành viên của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973.

THỪA NHẬN việc cần thiết phải ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm không khí do tàu gây ra.

CĂN CỨ nguyên tắc 15 của Tuyên bố Rio về Môi trường và Phát triển kêu gọi áp dụng một phương án phòng ngừa.

NHẬN THẤY rằng mục tiêu này đạt được tốt nhất bằng việc ký kết Nghị định thư 1997 bổ sung cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan.

THỎA THUẬN như sau:

Điều 1

Văn bản được bổ sung

Nghị định thư này bổ sung cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (sau đây gọi là "Công ước")

Điều 2

Bổ sung Phụ lục VI vào Công ước

Bổ sung Phụ lục VI với tiêu đề là *Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu gây ra*, toàn văn được nêu ở phụ lục của Nghị định thư này.

Điều 3

Nghĩa vụ chung

1 Công ước và Nghị định thư này được các Thành viên của Nghị định thư này xem xét và hiểu cùng nhau như là một văn bản thống nhất.

2 Mỗi đề cập đến Nghị định thư này đồng thời cũng là liên quan đến Phụ lục này.

Điều 4

Thủ tục sửa đổi

Trong việc áp dụng Điều 16 của Công ước đối với một sửa đổi của Phụ lục VI và các phụ chương của Phụ lục, "một Thành viên Công ước" phải được hiểu là một Thành viên trong giới hạn của Phụ lục đó.

ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

Qui định 5

Ký kết, phê chuẩn, chấp thuận, thông qua và tham gia

1 Nghị định thư này phải được để ngỏ cho việc ký kết ở Trụ sở chính của Tổ chức hàng hải quốc tế (sau đây được gọi là "Tổ chức") từ ngày 1 tháng 1 năm 1998 tới 31 tháng 12 năm 1998 và sau đó vẫn phải tiếp tục để ngỏ cho việc ký kết tham gia. Chỉ các chính phủ ký kết Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (sau đây gọi là "Nghị định thư 1978") mới có thể trở thành Thành viên của Nghị định thư này bằng cách:

- (a) ký kết mà không bảo lưu quyền phê chuẩn, chấp thuận, thông qua; hoặc
- (b) ký kết có bảo lưu quyền phê chuẩn, chấp thuận hoặc thông qua sau đó mới phê chuẩn hoặc chấp thuận, thông qua; hoặc
- (c) tham gia.

2 Việc thực hiện phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia phải được thực hiện bằng cách gửi văn bản cho Tổng thư ký của Tổ chức (sau đây gọi là "Tổng thư ký").

Điều 6

Hiệu lực

1 Nghị định thư này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày có 15 quốc gia trở lên, với tổng dung tích đội tàu buôn của họ chiếm không dưới 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới, trở thành Thành viên phù hợp với Điều 5 của Nghị định thư này.

2 Bất kỳ văn bản nào về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia được gửi sau ngày Nghị định thư này có hiệu lực sẽ có hiệu lực sau 3 tháng kể từ ngày gửi.

3 Sau ngày mà một sửa đổi của Nghị định thư này được xem là được chấp thuận theo Điều 16 của Công ước, thì bất kỳ văn bản nào về phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia được gửi phải áp dụng Nghị định thư đã được sửa đổi.

Điều 7

Hủy bỏ

1 Nghị định thư này có thể bị hủy bỏ bởi bất kỳ Thành viên nào của Nghị định thư vào bất kỳ thời gian nào sau thời hạn 5 năm kể từ ngày Nghị định thư này có hiệu lực đối với Thành viên đó.

2 Việc hủy bỏ phải được thực hiện bằng việc gửi một văn bản về việc hủy bỏ cho Tổng thư ký.

3 Việc hủy bỏ sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày Tổng thư ký nhận được thông báo hoặc sau một thời hạn bất kỳ nào muộn hơn được nêu trong thông báo hủy bỏ.

4 Việc hủy bỏ Nghị định thư 1978 phù hợp với Điều VII của Nghị định thư đó phải bao gồm cả việc hủy bỏ Nghị định thư này phù hợp với Điều này. Việc hủy bỏ như vậy sẽ có hiệu lực vào ngày mà Nghị định thư 1978 được hủy bỏ phù hợp với Điều VII của Nghị định thư 1978.

Điều 8

Lưu giữ

1 Nghị định thư này sẽ được gửi cho Tổng thư ký (sau đây gọi là "Người lưu giữ").

2 Người lưu giữ phải:

(a) thông báo cho tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Nghị định thư này biết về:

(i) mỗi thành viên ký kết mới hoặc gửi một văn bản về việc phê chuẩn, chấp thuận, thông qua hoặc tham gia cùng với ngày gửi của họ;

(ii) ngày hiệu lực của Nghị định này; và

(iii) việc đệ trình bất kỳ văn bản nào về việc hủy bỏ Nghị định thư này, cùng với ngày nhận được văn bản và ngày hiệu lực của việc hủy bỏ đó.

- (b) chuyển bản sao được xác nhận của Nghị định thư này tới tất cả các quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Nghị định thư này.

3 Ngay sau khi Nghị định thư này bắt đầu có hiệu lực, Người lưu giữ phải chuyển một bản sao được chứng nhận của Nghị định thư tới Ban thư ký của Liên hiệp quốc để đăng ký và công bố phù hợp với Điều 102 của Hiến chương Liên hiệp quốc.

Điều 9

Ngôn ngữ

Nghị định thư này được lập thành các bản sao bằng các ngôn ngữ Ả-rập, Trung Quốc, Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha, mỗi văn bản có sự xác thực tương đương.

ĐỂ XÁC NHẬN những điều nêu trên những người ký tên dưới đây, là những người chính thức được các Chính phủ tương ứng uỷ quyền cho mục đích này, đã tham gia ký kết* Nghị định thư này.

LÀM TẠI LONDON ngày hai mươi sáu tháng chín năm một ngàn chín trăm chín mươi bảy.

* Những chữ ký không đưa vào văn bản này.

MARPOL Phụ lục I

***Các qui định về ngăn ngừa
ô nhiễm do dầu***

MARPOL Phụ lục I

Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu

Chương 1 — Qui định chung

Qui định 1

Định nghĩa

Trong Phụ lục này:

1 *Dầu* là dầu mỏ dưới bất kỳ dạng nào, kể cả dầu thô, dầu đốt, dầu cặn, dầu thải và các sản phẩm dầu mỏ đã được lọc (không phải là những hoá chất tính dầu áp dụng theo các điều khoản của Phụ lục II Công ước này) và bao gồm cả những chất nêu trong phụ chương I của Phụ lục này, không hạn chế tính chất chung nêu trên.

XEM GIẢI THÍCH 1.1 VÀ 1.2

2 *Dầu thô* là bất kỳ hợp chất hydro carbon lỏng nào có trong tự nhiên trên trái đất, có thể được xử lý hoặc không xử lý để phù hợp cho việc vận chuyển và bao gồm:

- .1 dầu thô có một số thành phần chung cất có thể đã được lấy đi; và
- .2 dầu thô có một số thành phần chung cất có thể đã được thêm vào.

3 *Hỗn hợp dầu* là hỗn hợp chứa một hàm lượng dầu bất kỳ.

4 *Dầu nhiên liệu* là bất kỳ loại dầu nào được dùng làm nhiên liệu cho máy chính và máy phụ của tàu, được chở theo tàu.

5 *Tàu dầu* là tàu được đóng hoặc hoán cải cho mục đích chính là chở xô dầu trong các két hàng và bao gồm cả tàu hàng hỗn hợp và "tàu NLS" bất kỳ như định nghĩa trong Phụ lục II của Công ước này; và tàu chở khí bất kỳ như định nghĩa ở qui định 3.20 chương II-1/SOLAS 74 (đã được sửa đổi) khi sử dụng để chở xô hàng là dầu hoặc một phần hàng là dầu.

XEM GIẢI THÍCH 1.3

6 *Tàu chở dầu thô* là tàu dầu được dùng để hoạt động thương mại chuyên chở dầu thô.

7 *Tàu chở sản phẩm dầu* là tàu dầu được dùng trong thương mại chuyên chở dầu không phải là dầu thô.

8 *Tàu chở hàng hỗn hợp* là tàu được thiết kế để chở xô được hoặc dầu, hoặc hàng rời rắn.

9 *Hoán cải lớn*

XEM GIẢI THÍCH 2.1 ĐẾN 2.6

1 là hoán cải tàu:

- 1.1 làm thay đổi đáng kể các kích thước hoặc thể tích chở hàng của tàu; hoặc
- 1.2 làm thay đổi kiểu tàu; hoặc
- 1.3 theo ý kiến của Chính quyền hàng hải, mục đích chủ yếu nhằm kéo dài thời gian khai thác tàu; hoặc
- 1.4 làm thay đổi tàu khác tới mức mà nếu là một tàu mới thì phải áp dụng các điều khoản tương ứng của Công ước này mà các điều khoản này không phải áp dụng nếu là tàu hiện có.

2 Bất kể các qui định trong định nghĩa này:

- 2.1 việc hoán cải tàu dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, nhằm thoả mãn yêu cầu của qui định 18 Phụ lục này không được coi là hoán cải lớn cho mục đích áp dụng Phụ lục này.
- 2.2 việc hoán cải tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 6 tháng 7 năm 1996, như định nghĩa ở qui định 1.28.5, nhằm thoả mãn yêu cầu của qui định 19 hoặc 20 Phụ lục này không được coi là hoán cải lớn cho mục đích áp dụng Phụ lục này.

10 *Bờ gần nhất*. Thuật ngữ "cách bờ gần nhất" nghĩa là cách đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ liên quan được thiết lập phù hợp với luật quốc tế, nhưng thuật ngữ "cách bờ gần nhất" trong Công ước này khi áp dụng ở vùng bờ biển đông-bắc Ôxtrâyliya có nghĩa là từ một đường kẻ từ điểm trên bờ biển Ôxtrâyliya:

có toạ độ 11°00' vĩ Nam và 142°08' kinh Đông tới điểm
có toạ độ 10°35' vĩ Nam và 141°55' kinh Đông,
sau đó tới điểm 10°00' vĩ Nam và 142°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm 9°10' vĩ Nam và 143°52' kinh Đông,
sau đó tới điểm 9°00' vĩ Nam và 144°30' kinh Đông,

sau đó tới điểm 10°41' vĩ Nam và 145°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 13°00' vĩ Nam và 145°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 15°00' vĩ Nam và 146°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 17°30' vĩ Nam và 147°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 21°00' vĩ Nam và 152°55' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 24°30' vĩ Nam và 154°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm trên bờ biển Ôxtrâyliá
 có tọa độ 24°42' vĩ Nam và 153°15' kinh Đông.

11 *Vùng đặc biệt* là vùng biển, nơi được thừa nhận do những lý do kỹ thuật liên quan đến điều kiện hải dương học và sinh thái của nó và tới đặc điểm giao thông của nó mà yêu cầu áp dụng các phương pháp đặc biệt bắt buộc để ngăn ngừa ô nhiễm biển bởi dầu.

Trong Phụ lục này, các vùng đặc biệt được định nghĩa như sau:

- 1 *Vùng biển Địa Trung Hải* là bản thân Địa Trung Hải kể cả các vịnh và các biển trong đó được giới hạn với biển Đen bởi vĩ tuyến 41° Bắc, ở phía tây bởi kinh tuyến 005°36' Tây đi qua eo Gibraltar.
- 2 *Vùng Biển Ban tích* là bản thân Biển Ban tích cùng với vịnh Bothnia, vịnh Finland và cửa biển đi vào Biển Ban tích được giới hạn bởi vĩ tuyến 57°44,8' Bắc của mũi Skaw ở eo Skagerrak.
- 3 *Vùng Biển Đen* là bản thân Biển Đen được giới hạn ở phía Địa Trung Hải bởi vĩ tuyến 41° Bắc.
- 4 *Vùng Biển Đỏ* là bản thân Biển Đỏ kể cả các vịnh Suez và Aqaba, ở phía nam được giới hạn bởi đường thẳng đi qua Ras si Ane (12°28,5' vĩ Bắc, 43°19,6' kinh Đông) và Husn Murad (12°40,4' vĩ Bắc, 43°30,2' kinh Đông).
- 5 *Vùng Vịnh* là vùng nằm ở phía Tây-Bắc đường thẳng đi qua Ras al Hadd (22°30' vĩ Bắc và 59°48' kinh Đông) và Ras Al Fasteh (25°04' vĩ Bắc và 61°25' kinh Đông).
- 6 *Vùng vịnh Aden* là phần của vịnh Aden nằm giữa Biển Đỏ và Biển Arabian được giới hạn ở phía tây bằng đường thẳng đi qua Ras si Ane (12°28,5' vĩ Bắc, 43°19,6' kinh Đông) và Husn Murad (12°40,4' vĩ Bắc, 43°30,2' kinh Đông), và ở phía Đông bằng đường thẳng đi qua Ras Asir (11°50' vĩ Bắc, 51°16,9' kinh Đông) và Ras Fartak (15°35' vĩ Bắc, 52°13,8' kinh Đông).
- 7 *Vùng biển Nam cực* là vùng biển phía nam vĩ tuyến 60° Nam.

- 8 *Vùng biển Tây-Bắc Âu* bao gồm Biển Bắc và các vùng lân cận, Biển Ailen và các vùng lân cận, Biển Celtic, eo Măngxơ và các vùng lân cận và một phần biển Đông-Bắc Đại Tây dương tiếp giáp trực tiếp với phía tây Ailen. Vùng được bao bởi đường nối giữa các điểm sau:

48°27' Bắc trên bờ biển Pháp;
 48°27' Bắc; 6°25' Đông;
 49°52' Bắc; 7°44' Đông;
 50°30' Bắc; 12° Đông;
 56°30' Bắc; 12° Đông;
 62° Bắc; 3° Đông;
 62° Bắc trên bờ biển Na Uy;
 57°44,8' Bắc trên bờ biển Đan Mạch và Thụy Điển.

- 9 *Vùng biển Oman của Biển Ả-rập* là vùng biển được bao bởi đường nối giữa các điểm sau:

22° 30.00' Bắc; 059° 48.00' Đông
 23° 47.27' Bắc; 060° 35.73' Đông
 22° 40.62' Bắc; 062° 25.29' Đông
 21° 47.40' Bắc; 063° 22.22' Đông
 20° 30.37' Bắc; 062° 52.41' Đông
 19° 45.90' Bắc; 062° 25.97' Đông
 18° 49.92' Bắc; 062° 02.94' Đông
 17° 44.36' Bắc; 061° 05.53' Đông
 16° 43.71' Bắc; 060° 25.62' Đông
 16° 03.90' Bắc; 059° 32.24' Đông
 15° 15.20' Bắc; 058° 58.52' Đông
 14° 36.93' Bắc; 058° 10.23' Đông
 14° 18.93' Bắc; 057° 27.03' Đông
 14° 11.53' Bắc; 056° 53.75' Đông
 13° 53.80' Bắc; 056° 19.24' Đông
 13° 45.86' Bắc; 055° 54.53' Đông
 14° 27.38' Bắc; 054° 51.42' Đông
 14° 40.10' Bắc; 054° 27.35' Đông
 14° 46.21' Bắc; 054° 08.56' Đông
 15° 20.74' Bắc; 053° 38.33' Đông
 15° 48.69' Bắc; 053° 32.07' Đông
 16° 23.02' Bắc; 053° 14.82' Đông
 16° 39.06' Bắc; 053° 06.52' Đông

12 *Cường độ thải dầu tức thời* là cường độ thải dầu tính bằng lít trong một giờ ở bất kỳ thời điểm nào chia cho tốc độ tàu tính bằng hải lý/giờ tại thời điểm đó.

13 *Kết* là một không gian kín được tạo bởi các kết cấu cố định của tàu và được thiết kế để chứa xô hàng lỏng.

14 *Kết cánh* là kết bất kỳ liên với mạn tàu.

15 *Kết trung tâm* là kết bất kỳ nằm phía trong vách dọc.

16 *Kết lắng* là kết được thiết kế đặc biệt để thu gom nước thải, nước rửa và các hỗn hợp có lẫn dầu khác.

17 *Nước dẫn sạch* là nước trong kết sau lần chử* dầu cuối cùng, kết đã được rửa sạch đến mức trong điều kiện tàu đứng yên, thời tiết sáng sủa, nước ngoài mạn yên lặng mà việc thải nước dẫn này không tạo nên các vầng dầu nhìn thấy được trên mặt biển hoặc ở sát hoặc tạo nên cặn dầu hoặc nhũ tương lắng xuống dưới mặt nước hoặc ở bờ liền kề. Nếu nước dẫn sạch được thải qua hệ thống kiểm soát và điều khiển thải được Chính quyền hàng hải phê duyệt, sau khi qua hệ thống dòng thải có hàm lượng dầu không quá 15 phần triệu thì được gọi là nước dẫn sạch, mặc dù khi thải có khả năng tạo nên vết dầu nhìn thấy được.

18 *Nước dẫn cách ly* là nước dẫn được lấy vào kết hoàn toàn cách ly với hệ thống dầu hàng và hệ thống dầu đốt và thường xuyên dùng để chứa nước dẫn hoặc hàng không phải là dầu hoặc chất lỏng độc như các định nghĩa khác trong các Phụ lục Công ước này.

XEM GIẢI THÍCH 3.1 VÀ 3.2

19 *Chiều dài (L)* là 96% chiều dài toàn bộ tại đường nước ở 85% chiều cao mạn lý thuyết tối thiểu tính từ mép trên của sống chính, hoặc là chiều dài tàu từ mép trước sống mũi đến tâm trục bánh lái trên cùng đường nước này, lấy giá trị nào lớn hơn. Với tàu thiết kế có sống nghiêng thì chiều dài này phải song song với đường nước thiết kế. Chiều dài (L) được đo bằng mét.

20 *Đường vuông góc mũi và đuôi* phải được lấy tại các mút phía trước và sau của chiều dài (L). Đường vuông góc mũi phải đi qua giao điểm của mép trước sống mũi với mặt phẳng đường nước sử dụng để đo chiều dài.

21 *Sườn giữa tàu* nằm ở giữa chiều dài (L).

22 *Chiều rộng (B)* là chiều rộng lớn nhất của tàu, đo ở sườn giữa tới đường bao lý thuyết của sườn đối với tàu có vỏ là kim loại; đối với tàu có vỏ bao bằng vật liệu khác, thì tới mặt ngoài của vỏ tàu. Chiều rộng (B) tính bằng mét.

23 *Trọng tải (DW)* là hiệu số tính bằng tấn giữa lượng chiếm nước của tàu trong nước có tỉ trọng 1,025 tại đường nước tương ứng với mạn khô mùa hè ấn định và trọng lượng tàu không.

24 *Trọng lượng tàu không* là lượng chiếm nước của tàu tính bằng tấn hệ mét khi tàu không có hàng, dầu đốt, dầu bôi trơn, nước dẫn, nước ngọt và nước cấp trong các két, các dự trữ có thể tiêu thụ, hành khách, thuyền viên và hành lý của họ.

25 *Hệ số ngập nước* của một không gian là tỉ số giữa thể tích có thể bị nước chiếm chỗ của không gian và thể tích toàn bộ của không gian đó.

26 *Thể tích và diện tích* trên tàu trong mọi trường hợp phải được tính theo đường lý thuyết.

27 *Ngày đến hạn* là ngày, tháng hàng năm trùng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu.

28.1 *Tàu bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979* là tàu:

- .1 có hợp đồng đóng mới vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc trước ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc
- .3 được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979; hoặc
- .4 đã được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu vào hoặc trước ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979.

XEM GIẢI THÍCH 4.1 VÀ 4.2

28.2 *Tàu bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979* là tàu:

- .1 có hợp đồng đóng mới sau ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự sau ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc
- .3 được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979; hoặc

- .4 đã được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải sau ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu sau ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành sau ngày 31 tháng 12 năm 1979.

XEM GIẢI THÍCH 5

28.3 *Tàu dầu bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 là tàu dầu:*

- .1 có hợp đồng đóng mới vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc
- .3 được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982; hoặc
- .4 đã được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982.

28.4 *Tàu dầu bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982 là tàu dầu:*

- .1 có hợp đồng đóng mới sau ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự sau ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc
- .3 được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982; hoặc
- .4 đã được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải sau ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu sau ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành sau ngày 1 tháng 6 năm 1982.

XEM GIẢI THÍCH 5

28.5 *Tàu dầu bàn giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996 là tàu dầu:*

- .1 có hợp đồng đóng mới trước ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự trước ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc
- .3 được bàn giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996; hoặc
- .4 đã được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải trước ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu trước ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành trước ngày 6 tháng 7 năm 1996.

28.6 *Tàu dầu bàn giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996 là tàu dầu:*

- .1 có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc
- .3 được bàn giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996; hoặc
- .4 đã được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu vào hoặc sau ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996.

XEM GIẢI THÍCH 5

28.7 *Tàu dầu bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002 là tàu dầu:*

- .1 có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 1999; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 1999; hoặc
- .3 được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002; hoặc
- .4 đã được hoán cải lớn:

- .4.1 có hợp đồng hoán cải vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 1999; hoặc
- .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 1999; hoặc
- .4.3 công việc hoán cải hoàn thành vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002.

XEM GIẢI THÍCH 5

28.8 *Tàu dầu bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010 là tàu dầu:*

- .1 có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007; hoặc
- .2 nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính được đặt hoặc ở trong giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2007; hoặc
- .3 được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010; hoặc
- .4 được hoán cải lớn:
 - .4.1 có hợp đồng hoán cải vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007; hoặc
 - .4.2 nếu không có hợp đồng hoán cải, công việc hoán cải được bắt đầu vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2007; hoặc
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010.

XEM GIẢI THÍCH 5

29 *Phần triệu (ppm)* là tỉ lệ một phần dầu trong một triệu phần nước theo thể tích.

30 *Tàu được đóng* là tàu có sống chính được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự.

Qui định 2

Phạm vi áp dụng

1 Trừ khi có qui định khác, các điều khoản của Phụ lục này phải được áp dụng cho tất cả các tàu.

2 Trên các tàu không phải là tàu dầu nhưng có các két hàng được đóng và sử dụng để chở xô dầu với thể tích toàn bộ từ 200 m³ trở lên thì các yêu cầu của qui định 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 và 36 của Phụ lục này áp dụng cho tàu dầu cũng được áp dụng cho kết cấu và việc khai thác các két đó, trừ khi tổng thể tích các két này nhỏ hơn 1.000 m³ thì có thể áp dụng qui định 34.6 của Phụ lục này thay cho qui định 29, 31 và 32.

3 Nếu loại hàng theo những điều khoản của Phụ lục II Công ước này, được chở trong két hàng của tàu dầu thì cũng áp dụng các yêu cầu tương ứng của Phụ lục II Công ước này.

4 Các yêu cầu ở các qui định 29, 31 và 32 của Phụ lục này không áp dụng cho các tàu dầu chở nhựa đường hoặc các sản phẩm khác theo các điều khoản của Phụ lục này mà tính chất vật lý của chúng làm hạn chế tác dụng của việc phân ly sản phẩm/nước và việc kiểm soát thải, do vậy việc điều khiển thải theo qui định 34 Phụ lục này phải được thực hiện bằng cách giữ cặn thải và mọi nước rửa trên tàu sau đó thải tới thiết bị tiếp nhận.

XEM GIẢI THÍCH 6.1 TỚI 6.5

5 Theo các điều khoản của mục 6 của qui định này, qui định 18.6 đến 18.8 của Phụ lục này không phải áp dụng đối với tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 7 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, chỉ hoạt động trên tuyến thương mại đặc biệt giữa:

- .1 các cảng hoặc bến trong phạm vi một quốc gia thành viên của Công ước này; hoặc
- .2 các cảng hoặc bến của các quốc gia thành viên của Công ước này, mà:
 - .2.1 chuyển đi chỉ nằm trong một vùng đặc biệt; hoặc
 - .2.2 chuyển đi hoàn toàn phù hợp với các điều kiện hạn chế khác do Tổ chức qui định.

6 Các điều khoản của mục 5 qui định này chỉ phải áp dụng khi các cảng hoặc bến, nơi mà tàu có các chuyển đi như vậy được nhận hàng, được trang bị các thiết bị tiếp nhận đủ để tiếp nhận và xử lý mọi nước dẫn và nước rửa két hàng từ các tàu dầu sử dụng chúng và phải thoả mãn tất cả những điều kiện sau:

- .1 theo các điều ngoại lệ nêu ở qui định 4 của Phụ lục này, tất cả nước dẫn, kể cả nước dẫn sạch, và cặn rửa két đều được giữ lại trên tàu và chuyển tới các thiết bị tiếp nhận và việc ghi tương ứng vào Nhật ký dầu nêu ở qui định 36 của Phụ lục này được cơ quan có thẩm quyền của quốc gia có cảng xác nhận;

- 2 đã đạt được thoả thuận giữa Chính quyền hàng hải và các Chính phủ của quốc gia có cảng nêu ở mục 5.1 hoặc 5.2 của qui định này về việc sử dụng tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3 cho tuyến thương mại đặc biệt;
- 3 sự đáp ứng đầy đủ thiết bị tiếp nhận theo các điều khoản tương ứng của Phụ lục này ở các cảng hoặc bến nêu trên, đối với mục đích của qui định này, phải được Chính phủ của các Thành viên Công ước có các cảng hoặc bến phê duyệt; và
- 4 Giấy Chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu được xác nhận, chứng tỏ rằng tàu dầu chỉ được sử dụng cho các tuyến thương mại đặc biệt như vậy.

Qui định 3

Miễn giảm và không áp dụng

- 1 Bất kỳ tàu nào như tàu cánh ngầm, tàu đệm khí, tàu lướt và tàu ngầm... mà do những đặc điểm kết cấu không thể áp dụng hợp lý hoặc không áp dụng được những điều khoản nào đó của chương 3 và 4 Phụ lục này về kết cấu và thiết bị thì có thể được Chính quyền hàng hải cho phép miễn thực hiện những điều khoản đó, với điều kiện là chúng bảo đảm ngăn ngừa ô nhiễm do dầu một cách tương đương, có lưu ý đến công dụng của các tàu đó.
- 2 Các đặc điểm về bất kỳ trường hợp miễn giảm nào do Chính quyền hàng hải cho phép phải được ghi trong Giấy chứng nhận nêu ở qui định 7 của Phụ lục này.
- 3 Trong thời gian ngắn nhất, nhưng không quá 90 ngày, Chính quyền hàng hải cho phép miễn giảm phải báo cáo cho Tổ chức biết các chi tiết và nguyên nhân miễn giảm đó, Tổ chức sẽ thông báo tới các Thành viên của Công ước để họ biết và có những hành động phù hợp, nếu có.
- 4 Chính quyền hàng hải có thể không áp dụng những yêu cầu của các qui định 29, 31 và 32 của Phụ lục này đối với bất kỳ tàu dầu nào chỉ thực hiện những chuyến đi có thời gian chạy tàu từ 72 giờ trở xuống và cách bờ gần nhất không quá 50 hải lý, với điều kiện là tàu dầu đó chỉ hoạt động giữa các cảng hoặc bến của một Quốc gia thành viên của Công ước này. Bất kỳ sự miễn giảm nào như vậy vẫn phải tuân theo các yêu cầu về việc giữ lại trên tàu tất cả các hỗn hợp lẫn dầu để sau đó thải tới thiết bị tiếp nhận và Chính quyền hàng hải phải đảm bảo rằng có đủ các thiết bị phù hợp để nhận các hỗn hợp lẫn dầu đó.

XEM GIẢI THÍCH 7, 8 VÀ 9

5 Chính quyền hàng hải có thể không áp dụng những yêu cầu ở các qui định 31 và 32 của Phụ lục này đối với các tàu dầu không phải các tàu nêu ở mục 4 của qui định này, trong các trường hợp sau:

- 1 tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên, như nêu ở qui định 2.5 của Phụ lục này, hoạt động trên những tuyến thương mại đặc biệt, và thoả mãn các điều kiện nêu ở qui định 2.6 của Phụ lục này; hoặc
- 2 tàu dầu chỉ thực hiện một hoặc các loại tuyến hành trình như sau:
 - 2.1 các chuyến đi trong các vùng đặc biệt; hoặc
 - 2.2 các chuyến đi cách bờ gần nhất không quá 50 hải lý ngoài các vùng đặc biệt và tàu thực hiện:
 - 2.2.1 các chuyến đi giữa các cảng hoặc bến của một quốc gia thành viên của Công ước này; hoặc
 - 2.2.2 các chuyến đi hạn chế do Chính quyền hàng hải qui định và từ 72 giờ trở xuống;

XEM GIẢI THÍCH 8

với điều kiện là thoả mãn tất cả những yêu cầu sau đây:

- 2.3 tất cả các hỗn hợp lẫn dầu được giữ lại trên tàu để sau đó thải tới thiết bị tiếp nhận;

XEM GIẢI THÍCH 9

- 2.4 đối với những chuyến đi nêu ở tiểu mục 5.2.2 của mục này, Chính quyền hàng hải đã khẳng định rằng sẵn có đủ thiết bị tiếp nhận các hỗn hợp lẫn dầu tại các cảng hoặc bến nhận dầu mà tàu ghé vào;
- 2.5 nếu cần thì Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm dầu phải được xác nhận rằng tàu đó chỉ thực hiện một hoặc nhiều loại tuyến đi như nêu ở các mục 5.2.1 và 5.2.2.2 của qui định này; và
- 2.6 khối lượng, thời gian và cảng thải phải được ghi vào Nhật ký dầu.

XEM GIẢI THÍCH 7

Qui định 4***Ngoại lệ***

Qui định 15 và 34 của Phụ lục này không áp dụng đối với:

- 1 việc thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu nhằm đảm bảo an toàn cho tàu hoặc sinh mạng con người trên biển; hoặc
- 2 việc thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu do hậu quả của hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu:
 - 2.1 với điều kiện là, sau khi hư hỏng xảy ra hoặc phát hiện thấy thải, đã thực hiện mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn ngừa hoặc giảm đến mức tối thiểu việc thải đó; và
 - 2.2 trừ khi nếu chủ tàu hoặc thuyền trưởng hành động chủ ý tạo ra hư hỏng, hoặc thiếu thận trọng và biết rằng hư hỏng chắc chắn xảy ra; hoặc
- 3 việc thải ra biển các chất có chứa dầu, được Chính quyền hàng hải phê duyệt, khi sử dụng cho mục đích đối phó với các trường hợp ô nhiễm cụ thể nhằm giảm đến mức thấp nhất thiệt hại do ô nhiễm gây ra. Bất cứ việc thải nào như vậy cũng phải được sự phê duyệt của Chính phủ có chủ quyền đối với vùng biển dự định tiến hành việc thải đó.

Qui định 5***Tương đương*****XEM GIẢI THÍCH 10.1**

1 Chính quyền hàng hải có thể cho phép sử dụng trên tàu bất cứ thiết bị, vật liệu, dụng cụ hoặc máy khác với yêu cầu của Phụ lục này, nếu thiết bị, vật liệu, dụng cụ hoặc máy đó ít nhất cũng có hiệu quả tương đương như Phụ lục này yêu cầu. Sự cho phép này của Chính quyền hàng hải không áp dụng cho việc thay thế các phương pháp khai thác có ảnh hưởng đến việc kiểm soát thải dầu tương đương với những đặc điểm về thiết kế và chế tạo được nêu bởi các điều trong Phụ lục này.

2 Chính quyền hàng hải cho phép sử dụng các thiết bị, vật liệu, dụng cụ hoặc máy khác với yêu cầu của Phụ lục này phải báo cáo chi tiết cho Tổ chức biết để phổ biến tới các Thành viên khác để họ biết và có hành động phù hợp, nếu có.

Chương 2 - Kiểm tra và chứng nhận

Qui định 6

Kiểm tra

1 Tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu khác có tổng dung tích từ 400 trở lên phải chịu các loại hình kiểm tra sau đây:

- .1 Kiểm tra lần đầu trước khi đưa tàu vào khai thác hoặc trước khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu theo yêu cầu của qui định 7 Phụ lục này, bao gồm kiểm tra toàn bộ kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu với khối lượng yêu cầu nêu trong Phụ lục này. Kiểm tra lần đầu để xác nhận rằng kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.
- .2 Kiểm tra cấp mới được tiến hành sau những khoảng thời gian do Chính quyền hàng hải qui định, nhưng không quá 5 năm, trừ trường hợp áp dụng qui định 10.2.2, 10.5, 10.6 hoặc 10.7 của Phụ lục, để xác nhận rằng kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.
- .3 Kiểm tra trung gian được tiến hành trong thời gian ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ hai hoặc trong thời gian ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ ba của Giấy chứng nhận. Lần kiểm tra này sẽ thay cho một trong các lần kiểm tra hàng năm theo yêu cầu ở mục 1.4 của qui định này. Kiểm tra trung gian là để xác nhận rằng trang bị, bơm và các hệ thống đường ống, kể cả các hệ thống kiểm soát và theo dõi việc thải dầu, hệ thống rửa bằng dầu thô, máy phân ly dầu nước, hệ thống lọc dầu hoàn toàn thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này và ở trạng thái làm việc tốt. Những lần kiểm tra trung gian như vậy phải được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo qui định 7 hoặc 8 của Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 11.1

- .4 Kiểm tra hàng năm được tiến hành trong thời gian ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày đến hạn của Giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra chung các phần kết cấu, trang thiết bị, các hệ thống và vật liệu nói trong mục 1.1 của qui định này, để đảm bảo rằng chúng được duy trì phù hợp với yêu cầu của các mục 4.1 và 4.2 của qui định này và vẫn thoả mãn mục đích sử dụng của tàu. Những lần kiểm tra hàng năm như vậy phải được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo qui định 7 hoặc 8 của Phụ lục này; và

XEM GIẢI THÍCH 11.1

- 5 Kiểm tra bất thường có tính chất chung hoặc từng phần, tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể, phải được tiến hành sau sửa chữa do kết quả thăm tra như yêu cầu ở mục 4.3 của qui định này, hoặc sau bất kỳ lần sửa chữa hoặc thay mới quan trọng nào được thực hiện. Kiểm tra bất thường như vậy là để bảo đảm rằng những sửa chữa hoặc thay mới cần thiết đã được thực hiện có hiệu quả, vật liệu và chất lượng sửa chữa hoặc thay mới, về mọi phương diện, đều thoả mãn và tàu hoàn toàn phù hợp với yêu cầu của Phụ lục này về mọi phương diện.

2 Chính quyền hàng hải phải có biện pháp cần thiết đối với những tàu không phải áp dụng các yêu cầu trong mục 1 qui định này với mục đích đảm bảo thực hiện các các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.

3.1 Kiểm tra tàu nhằm bắt buộc thực hiện các điều khoản của Phụ lục này phải được thực hiện bởi các thanh tra viên của Chính quyền hàng hải. Tuy nhiên, Chính quyền hàng hải có thể uỷ quyền việc kiểm tra cho các Thanh tra viên được chỉ định hoặc cho tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận. Các tổ chức như vậy phải thoả mãn hướng dẫn đã được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.739(18) và các bổ sung sửa đổi có thể được Tổ chức thông qua sau đó, và hướng dẫn được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.789(19) và các bổ sung sửa đổi có thể được Tổ chức thông qua sau đó, với điều kiện các bổ sung sửa đổi này được thông qua có lưu ý đến các điều khoản của điều 16 của Công ước này liên quan đến thủ tục bổ sung sửa đổi áp dụng đối với Phụ lục này.

3.2 Chính quyền hàng hải chỉ định Thanh tra viên và công nhận tổ chức tiến hành kiểm tra như nói trong mục 3.1 của qui định này, ít nhất, phải trao quyền cho họ để:

- 1 yêu cầu tiến hành sửa chữa tàu; và
- 2 thực hiện kiểm tra, nếu chính quyền của quốc gia có cảng đề nghị.

Chính quyền hàng hải phải thông báo cho Tổ chức biết về trách nhiệm và điều kiện cụ thể đã được uỷ quyền cho Thanh tra viên được chỉ định hoặc cho tổ chức được công nhận để gửi cho các Thành viên của Công ước này với mục đích thông báo về những thanh tra viên của mình.

3.3 Nếu Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định trạng thái của tàu hoặc trang bị của nó, về cơ bản không phù hợp với các đặc điểm của Giấy chứng nhận, hoặc tàu có thể gây nguy hiểm cho môi trường biển, thì Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải bảo đảm nhanh chóng áp dụng những biện pháp khắc phục và kịp thời báo cho Chính quyền hàng hải biết. Nếu các biện pháp khắc phục không được thực hiện thì phải thu hồi Giấy chứng nhận và nhanh chóng báo cho Chính quyền hàng hải biết về việc này. Nếu tàu ở cảng của một Thành viên khác thì cũng phải nhanh chóng báo cho Chính quyền quốc gia có cảng biết về việc này. Sau khi nhà chức trách của Chính quyền hàng hải, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã báo cho Chính quyền quốc gia có cảng

biết, Chính phủ của quốc gia có cảng đó phải giúp đỡ nhà chức trách, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để họ thực hiện nhiệm vụ của mình phù hợp với qui định này. Khi cần thiết, Chính phủ của quốc gia có cảng phải áp dụng các biện pháp để đảm bảo tàu không được rời cảng tới khi nào nó đi biển hoặc tới nhà máy sửa chữa tàu gần nhất mà không gây nguy hiểm cho môi trường biển.

3.4 Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải liên quan phải hoàn toàn đảm bảo tính chất đầy đủ và hiệu quả của việc kiểm tra, cũng như chịu trách nhiệm đảm bảo các biện pháp cần thiết để thực hiện nghĩa vụ này.

4.1 Tàu và trang bị của nó phải được duy trì ở trạng thái thoả mãn yêu cầu của Công ước này để phù hợp với việc đi biển và không gây nguy hiểm cho môi trường biển về mọi phương diện.

4.2 Sau khi đã tiến hành bất kỳ kiểm tra nào theo yêu cầu ở mục 1 của qui định này, nếu không được Chính quyền hàng hải chấp thuận thì không cho phép bất kỳ thay đổi nào trong kết cấu, trang bị, các hệ thống, thiết bị hoặc vật liệu đã được kiểm tra, trừ trường hợp thay thế trực tiếp các trang bị đó.

4.3 Trong mọi trường hợp khi trên tàu xảy ra sự cố hoặc phát hiện hư hỏng có ảnh hưởng đến tính toàn vẹn của tàu, hoặc hiệu quả, hoặc tính đầy đủ của trang bị nêu trong Phụ lục này, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo ngay việc này cho Chính quyền hàng hải, tổ chức được công nhận hoặc Thanh tra viên được chỉ định - người chịu trách nhiệm về cấp giấy chứng nhận biết. Họ là người quyết định có cần thiết phải tiến hành kiểm tra theo yêu cầu ở mục (1) của qui định này hay không. Nếu tàu đang ở cảng của Thành viên khác, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu cũng phải thông báo ngay cho Chính quyền hàng hải của quốc gia có cảng biết. Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải đảm bảo rằng đã có thông báo như thế.

Qui định 7

Cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận

XEM GIẢI THÍCH 12.1 ĐẾN 12.7.3

1 Sau khi đã được kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới theo qui định 6 của Phụ lục này, Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra phải được cấp cho mỗi tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu khác có tổng dung tích từ 400 trở lên thực hiện các chuyến đi đến các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của những Thành viên khác của Công ước.

2 Giấy chứng nhận như vậy phải do Chính quyền hàng hải hoặc Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận do họ uỷ quyền cấp hoặc xác nhận. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về Giấy chứng nhận đó.

Qui định 8***Giấy chứng nhận do chính phủ khác cấp hoặc xác nhận***

- 1 Theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, Chính phủ của một Thành viên Công ước có thể uỷ quyền kiểm tra tàu và khi nhận thấy tàu thoả mãn những yêu cầu của Phụ lục này thì sẽ cấp hoặc uỷ quyền cấp cho tàu Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra, và nếu phù hợp, xác nhận hoặc uỷ quyền xác nhận vào Giấy chứng nhận có trên tàu theo qui định của Phụ lục này.
- 2 Một bản sao Giấy chứng nhận và biên bản kiểm tra phải được gửi ngay cho Chính quyền hàng hải đã yêu cầu kiểm tra.
- 3 Giấy chứng nhận được cấp theo hình thức như vậy phải được ghi là đã cấp theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, có hiệu lực và được thừa nhận như Giấy chứng nhận cấp theo qui định 7 của Phụ lục này.
- 4 Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra không được cấp cho tàu mang cờ của quốc gia không phải là Thành viên Công ước.

Qui định 9***Mẫu Giấy chứng nhận***

XEM GIẢI THÍCH 13

Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra phải được lập theo mẫu như nêu trong phụ chương II của Phụ lục này và phải ít nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh cãi hoặc không thống nhất.

Qui định 10***Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận***

XEM GIẢI THÍCH 14

- 1 Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra phải được cấp với thời hạn do Chính quyền hàng hải qui định nhưng không quá 5 năm.
- 2.1 Bất kể các yêu cầu ở mục 1 của qui định này, khi kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày Giấy chứng nhận hiện có hết hạn.

2.2 Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có.

2.3 Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành quá ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đó.

3 Nếu Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn ngắn hơn 5 năm thì Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận với thời hạn tối đa vượt quá ngày hết hạn của Giấy chứng nhận như nêu tại mục 1 của qui định này, với điều kiện phải áp dụng các kiểm tra nêu ở qui định 6.1.3 và 6.1.4 của Phụ lục này khi Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn 5 năm được thực hiện phù hợp.

4 Nếu kiểm tra cấp mới đã hoàn thành mà Giấy chứng nhận mới chưa được cấp hoặc chưa có ở trên tàu vào trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có thì nhà chức trách hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải ủy quyền có thể xác nhận vào Giấy chứng nhận hiện có. Giấy chứng nhận có xác nhận như vậy phải được công nhận có giá trị với thời hạn bổ sung không quá 5 tháng kể từ ngày hết hạn.

5 Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận, nếu tàu, vào thời điểm hết hạn của Giấy chứng nhận, không ở cảng để kiểm tra, nhưng việc gia hạn đó chỉ để cho phép tạo điều kiện cho tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng kiểm tra, và chỉ trong những trường hợp điều đó là hợp lý. Không được gia hạn quá ba tháng cho bất kỳ một Giấy chứng nhận nào và tàu được gia hạn khi đến cảng kiểm tra không được sử dụng sự gia hạn như vậy để rời cảng mà không có Giấy chứng nhận mới trên tàu. Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

6 Giấy chứng nhận cấp cho tàu thực hiện các chuyến đi ngắn chưa được gia hạn theo những điều khoản nêu trên của qui định này có thể được Chính quyền hàng hải gia hạn đến một tháng tính từ ngày hết hạn. Nếu đợt kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

7 Tùy theo Chính quyền hàng hải quyết định, trong những trường hợp đặc biệt, Giấy chứng nhận mới không nhất thiết phải tính thời hạn hiệu lực từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có như yêu cầu ở mục 2.2, 5 hoặc 6 của qui định này. Trong những trường hợp như vậy, Giấy chứng nhận mới phải có hiệu lực không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành việc kiểm tra cấp mới.

8 Nếu lần kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn nêu ở qui định 6 của Phụ lục này thì:

- .1 ngày đến hạn nêu trong Giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng việc xác nhận tới ngày không quá 3 tháng từ sau ngày hoàn thành công việc kiểm tra;
- .2 những kiểm tra hàng năm hoặc trung gian sau đó được thực hiện theo yêu cầu của qui định 6.1 Phụ lục này tại thời điểm tính theo ngày đến hạn mới;
- .3 ngày hết hạn của Giấy chứng nhận có thể vẫn giữ nguyên, với điều kiện phải tiến hành các kiểm tra hàng năm hoặc trung gian sao cho khoảng thời gian tối đa giữa hai lần kiểm tra liên tiếp theo qui định 6.1 của Phụ lục này không vượt quá qui định.

9 Giấy chứng nhận cấp theo qui định 7 hoặc 8 của Phụ lục này sẽ bị mất giá trị hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

- .1 nếu những kiểm tra theo yêu cầu không được hoàn thành trong thời hạn nêu trong qui định 6.1 Phụ lục này;
- .2 nếu Giấy chứng nhận không được xác nhận phù hợp với qui định 6.1.3 hoặc 6.1.4 của Phụ lục này.
- .3 khi tàu chuyển sang mang cờ của quốc gia khác. Chỉ cấp Giấy chứng nhận mới cho tàu nếu Chính phủ cấp Giấy chứng nhận mới hoàn toàn thoả mãn rằng tàu phù hợp với qui định 6.4.1 và 6.4.2 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển cờ giữa các nước là Thành viên, nếu được yêu cầu sau khi chuyển cờ trong vòng ba tháng thì Chính phủ Thành viên mà tàu treo cờ trước phải chuyển cho Chính quyền hàng hải bản sao các giấy chứng nhận có trên tàu trước lúc chuyển cờ và những bản sao có liên quan khác, càng sớm càng tốt.

Qui định 11

Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác*

1 Một tàu khi ở trong cảng hoặc bến ngoài khơi của một Thành viên khác phải chịu sự kiểm soát do các nhà chức trách được Thành viên đó uỷ quyền thực hiện liên quan tới các yêu cầu khai thác theo Phụ lục này, nếu có những bằng chứng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với các qui trình quan trọng trên tàu về việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra.

* Tham khảo Thủ tục kiểm tra của quốc gia có cảng được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.787(19); và được sửa đổi bằng nghị quyết A.882(21); xem ấn phẩm IA650E do IMO phát hành.

2 Trong các trường hợp nêu ở mục 1 của qui định này, Thành viên thực hiện việc kiểm soát phải áp dụng các biện pháp để đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hoạt động đến khi được khắc phục thoả mãn với các yêu cầu của Phụ lục này.

3 Các qui trình liên quan đến kiểm soát của quốc gia có cảng nêu ở điều 5 của Công ước này phải được áp dụng đối với qui định này.

4 Qui định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một Thành viên khi tiến hành kiểm soát theo các yêu cầu khai thác được qui định cụ thể trong Công ước này.

Chương 3 — Các yêu cầu đối với buồng máy của tất cả các tàu

Phần A - Kết cấu

Qui định 12

Kết chứa dầu cặn

1 Tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, có lưu ý đến kiểu của hệ thống máy tàu và thời gian của mỗi chuyến đi, phải được trang bị một hoặc nhiều kết có đủ dung tích để chứa dầu cặn không thể xử lý bằng cách khác phù hợp với các yêu cầu của Phụ lục này, ví dụ như cặn tạo ra do việc lọc dầu đốt và dầu bôi trơn và dầu rò rỉ trong các buồng máy.

XEM GIẢI THÍCH 15.1 VÀ 15.2

2 Các đường ống tới và từ các kết cặn không được nối trực tiếp ra ngoài tàu, trừ bích nối tiêu chuẩn được nêu ở qui định 13.

XEM GIẢI THÍCH 16

3 Trên các tàu được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, các kết như vậy phải được thiết kế và kết cấu sao cho thuận lợi cho việc vệ sinh kết và thải cặn tới thiết bị tiếp nhận. Các tàu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, phải thoả mãn yêu cầu này đến mức hợp lý và có thể thực hiện được.

XEM GIẢI THÍCH 17.1

Qui định 13

Bích nối tiêu chuẩn

Để đảm bảo khả năng nối các đường ống của thiết bị tiếp nhận với đường ống thải của tàu nhằm mục đích xả cặn ra khỏi la canh buồng máy, cả hai đường ống phải được trang bị bích nối tiêu chuẩn phù hợp với bảng sau đây:

Các kích thước của bích nối tiêu chuẩn

Tên gọi	Kích thước
Đường kính ngoài	215 mm
Đường kính trong	Phù hợp với đường kính ngoài của ống
Đường kính vòng tròn tâm bu lông	183 mm
Rãnh ở bích	6 lỗ đường kính 22 mm nằm cách đều nhau theo vòng tròn tâm bu lông có đường kính nêu trên có các rãnh tới mép ngoài của bích, chiều rộng rãnh 22 mm
Chiều dày bích	20 mm
Bu lông và đai ốc: số lượng và đường kính	6, mỗi chiếc có đường kính 20 mm và chiều dài phù hợp
Bích này được thiết kế cho các ống có đường kính trong tối đa là 125 mm và được chế tạo bằng thép hoặc vật liệu tương đương có mặt đầu phẳng. Bích này cùng với đệm làm kín bằng vật liệu chịu dầu và phải chịu được áp lực làm việc 600kPa.	

Phần B - Thiết bị**Qui định 14****Thiết bị lọc dầu****XEM GIẢI THÍCH 18**

1 Trừ trường hợp như nêu ở mục 3 của qui định này, tàu bất kỳ có dung tích từ 400 trở lên nhưng nhỏ hơn 10.000 phải lắp đặt thiết bị lọc dầu phù hợp với mục 6 của qui định này. Tàu như vậy có thể thải ra biển nước dẫn chứa trong các két dầu đốt theo qui định 16.2 phải thoả mãn mục 2 của qui định này.

XEM GIẢI THÍCH 19.1, 19.2 VÀ 20

2 Trừ trường hợp như nêu ở mục 3 của qui định này, tàu bất kỳ có tổng dung tích từ 10.000 trở lên phải lắp đặt thiết bị lọc dầu thoả mãn mục 7 của qui định này.

XEM GIẢI THÍCH 20

3 Các tàu, như tàu khách sạn nổi, tàu chứa... thường neo đậu cố định trừ khi có thực hiện những chuyến di chuyển không hàng, không cần thiết phải trang bị thiết bị lọc dầu. Các tàu như vậy phải được trang bị một két chứa có thể tích đủ lớn thoả mãn Chính quyền hàng hải để chứa toàn bộ nước la canh lẫn dầu trên tàu. Mọi nước la canh lẫn dầu phải được giữ trên tàu và sau đó thải tới phương tiện tiếp nhận.

4 Chính quyền hàng hải phải đảm bảo rằng các tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 400 phải được trang bị, đến mức có thể thực hiện được, hệ thống để giữ lại dầu hoặc hỗn hợp lẫn dầu trên tàu hoặc thải chúng phù hợp với các yêu cầu của qui định 15.6 Phụ lục này.

5 Chính quyền hàng hải có thể không áp dụng những yêu cầu của các mục 1 và 2 của qui định này cho:

- 1 bất kỳ tàu nào chỉ thực hiện những chuyến đi trong các vùng đặc biệt, hoặc
- 2 các tàu được chứng nhận theo Bộ luật quốc tế về an toàn tàu cao tốc (hoặc được nêu cách khác trong phạm vi của Bộ luật này liên quan đến kích thước và thiết kế) thực hiện một hành trình khép kín không quá 24 giờ và đồng thời cũng áp dụng đối với các chuyến đi không chở khách/ hàng đối với các tàu này,

- 3 đối với qui định của các tiểu mục .1 và .2 nêu trên, các điều kiện sau đây phải thoả mãn:
- .3.1 tàu có trang bị két chứa có dung tích thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải để giữ lại trên tàu toàn bộ nước la canh lẫn dầu;
 - .3.2 tất cả nước la canh được giữ lại trên tàu để sau đó thải tới thiết bị tiếp nhận;
 - .3.3 Chính quyền hàng hải đảm bảo rằng có sẵn các thiết bị tiếp nhận để nhận nước la canh lẫn dầu như vậy tại một số cảng hoặc bến thích hợp mà tàu ghé vào;
 - .3.4 nếu yêu cầu, Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm phải xác nhận là tàu chỉ thực hiện các chuyến đi trong các vùng đặc biệt hoặc đã được chứng nhận là tàu cao tốc cho mục đích của qui định này và các hoạt động đã dự định; và

XEM GIẢI THÍCH 21

- .3.5 khối lượng, thời gian và cảng thải phải được ghi vào phần I của Nhật ký dầu.
-

XEM GIẢI THÍCH 7

6 Thiết bị lọc dầu nêu ở mục 1 của qui định này phải có thiết kế được Chính quyền hàng hải phê duyệt và phải đảm bảo bất kỳ hỗn hợp lẫn dầu nào thải ra biển sau khi đi qua hệ thống có hàm lượng dầu không quá 15 phần triệu. Trong quá trình xem xét thiết kế của thiết bị lọc dầu này, Chính quyền hàng hải phải quan tâm đến đặc tính kỹ thuật do Tổ chức khuyến nghị.*

7 Thiết bị lọc dầu nêu ở mục 2 của qui định này phải có thiết kế được Chính quyền hàng hải phê duyệt và phải đảm bảo bất kỳ hỗn hợp lẫn dầu nào thải ra biển sau khi đi qua hệ thống có hàm lượng dầu không quá 15 phần triệu. Hệ thống này phải được trang bị chức năng báo động để báo động khi không duy trì được mức nêu trên. Hệ thống cũng phải được trang bị chức năng đảm bảo tự động ngừng xả hỗn hợp lẫn dầu khi hàm lượng dầu trong dòng thải vượt quá 15 phần triệu. Trong quá trình xem xét thiết kế của thiết bị lọc dầu này, Chính quyền hàng hải phải quan tâm đến đặc tính kỹ thuật do Tổ chức khuyến nghị.*

* Tham khảo Khuyến nghị về các đặc tính kỹ thuật và thử của thiết bị phân ly dầu-nước và thiết bị đo hàm lượng dầu được Đại hội đồng IMO thông qua bằng nghị quyết A.393(X), hoặc Hướng dẫn và các đặc tính kỹ thuật đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho nước la canh buồng máy của tàu được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.60(33), Hướng dẫn và các đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho nước la canh buồng máy của tàu được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển thông qua bằng Nghị quyết MEPC.107(49).

Phần C — Kiểm soát thải dầu**Quy định 15****Kiểm soát thải dầu****XEM GIẢI THÍCH 18, 22.1.1 VÀ 22.1.2**

1 Theo các điều khoản ở quy định 4 của Phụ lục này và các mục 2, 3 và 6 của quy định này, cấm các tàu thải dầu, hoặc hỗn hợp chứa dầu ra biển.

A Thải ngoài vùng đặc biệt

2 Cấm bất kỳ việc thải nào ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu từ các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, trừ khi thoả mãn tất cả các điều kiện sau đây:

- .1 tàu đang hành trình;
- .2 hỗn hợp dầu được đưa qua thiết bị lọc dầu thoả mãn các yêu cầu của quy định 14 của Phụ lục này;
- .3 hàm lượng dầu trong dòng thải không pha loãng không quá 15 phần triệu;
- .4 hỗn hợp dầu không xuất phát từ la canh buồng bơm hàng trên của các tàu dầu; và
- .5 trong trường hợp là tàu dầu, hỗn hợp dầu không lẫn với cặn dầu hàng.

B Thải trong vùng đặc biệt

3 Cấm bất kỳ việc thải nào ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu từ các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, trừ khi thoả mãn tất cả các điều kiện sau đây:

- .1 tàu đang hành trình;
- .2 hỗn hợp dầu được đưa qua thiết bị lọc dầu thoả mãn các yêu cầu của quy định 14.7 của Phụ lục này;
- .3 hàm lượng dầu trong dòng thải không pha loãng không quá 15 phần triệu;
- .4 hỗn hợp dầu không xuất phát từ la canh buồng bơm hàng trên của các tàu dầu; và
- .5 trong trường hợp là tàu dầu, hỗn hợp dầu không lẫn với cặn dầu hàng.

4 Đối với vùng biển Nam cực cấm thải ra biển bất kỳ dầu hoặc hỗn hợp lẫn dầu nào từ bất kỳ tàu nào.

5 Không có điều khoản nào trong qui định này cấm tàu thải ở ngoài các vùng đặc biệt phù hợp với mục 2 của qui định này khi tàu thực hiện một chuyến đi mà chỉ có một phần của đường đi thuộc vùng đặc biệt.

C Yêu cầu đối với các tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 400 trong tất cả các vùng, trừ vùng biển Nam cực

6 Trường hợp tàu có tổng dung tích dưới 400, dầu và mọi hỗn hợp lẫn dầu phải được giữ lại trên tàu để sau đó thải tới phương tiện tiếp nhận hoặc thải ra biển nếu thoả mãn các điều kiện sau:

- .1 tàu đang hành trình;
- .2 tàu hoạt động được Chính quyền hàng hải phê duyệt đảm bảo hàm lượng dầu trong dòng thải không pha loãng không quá 15 phần triệu;
- .3 hỗn hợp dầu không xuất phát từ la canh buồng bơm hàng trên của các tàu dầu; và
- .4 trong trường hợp là tàu dầu, hỗn hợp dầu không lẫn với cặn dầu hàng.

D Yêu cầu chung

7 Bất kỳ khi nào quan sát thấy vết dầu ở trên hoặc dưới mặt nước ngay gần tàu chạy hoặc ở vệt nước tàu chạy qua, Chính phủ của các Thành viên Công ước phải, đến mức độ hợp lý có thể, tiến hành ngay việc điều tra các sự kiện liên quan đến trường hợp này, xem tàu đó có vi phạm qui định này hay không. Đặc biệt, việc điều tra phải quan tâm đến các yếu tố gió, điều kiện biển, đường đi và tốc độ tàu, các nguyên nhân khác có thể phát sinh vết dầu gần tàu, và mọi bản ghi số liệu liên quan đến việc thải dầu.

8 Hỗn hợp thải ra biển không được chứa các hoá chất và các chất khác với lượng hoặc nồng độ có hại cho môi trường biển hoặc các hoá chất hoặc chất khác thêm vào nhằm đáp ứng giả tạo các điều kiện thải nêu trong qui định này.

9 Cặn dầu, không được phép thải ra biển theo các yêu cầu của qui định này, phải được giữ lại trên tàu để sau đó thải tới các phương tiện tiếp nhận.

Qui định 16***Cách ly dầu và nước dẫn và chở dầu trong két mũi***

1 Trừ các trường hợp nêu ở mục 2 của qui định này, các tàu không phải là tàu dầu được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, có tổng dung tích từ 4.000 trở lên và các tàu dầu được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, có tổng dung tích từ 150 trở lên không cho phép chứa nước dẫn trong bất kỳ két dầu đốt nào.

2 Nếu cần thiết phải chở khối lượng lớn dầu đốt và do vậy cần phải lấy nước dẫn không phải là nước dẫn sạch vào một két dầu đốt nào đó, nước dẫn đó phải được thải tới thiết bị tiếp nhận, hoặc thải ra biển phù hợp với qui định 15 của Phụ lục này qua thiết bị nêu ở qui định 14.2 của Phụ lục này và phải ghi vào Nhật ký dầu.

XEM GIẢI THÍCH 23.1.1 VÀ 23.1.2

3 Tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, có hợp đồng đóng mới sau ngày 1 tháng 1 năm 1982 hoặc, nếu không có hợp đồng đóng mới, song chính được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự sau ngày 1 tháng 7 năm 1982 không được chở dầu trong két mũi hoặc két phía trước vách chống va.

4 Tất cả các tàu không phải những tàu nêu ở mục 1 và 3 của qui định này phải thoả mãn các điều khoản của mục đó đến mức hợp lý và có thể thực hiện được.

5 Tất cả các tàu khác phải thoả mãn các yêu cầu ở mục 1 và 3 của qui định này đến mức hợp lý và có thể thực hiện được.

XEM GIẢI THÍCH 24**Qui định 17*****Nhật ký dầu, Phần I - Hoạt động buồng máy***

1 Tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu bất kỳ khác có tổng dung tích từ 400 trở lên phải được trang bị Nhật ký dầu phần I (Hoạt động buồng máy). Các sổ Nhật ký này dù là một phần của nhật ký chính thức của tàu hay không đều phải được lập theo mẫu ở phụ chương III của Phụ lục này.

2 Nhật ký dầu phần I phải được ghi đầy đủ trong từng trường hợp, ghi cụ thể cho từng két nếu có thể được, bất kỳ khi nào có những hoạt động sau đây xảy ra ở trên tàu:

- .1 hoạt động dẫn hoặc vệ sinh các két dầu đốt;
- .2 thải nước dẫn bẩn hoặc nước rửa két dầu nhiên liệu;

- .3 thu gom và thải dầu cặn (cặn dầu bẩn hoặc các loại cặn dầu khác);
- .4 thải qua mạn hoặc thải bằng cách khác khác nước la canh phát sinh từ buồng máy; và
- .5 nhận nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn.

3 Trong trường hợp thải dầu hoặc hỗn hợp lẫn dầu như được nêu ở qui định 4 Phụ lục này hoặc trong trường hợp thải ngẫu nhiên hoặc bất thường khác không tuân theo qui định đó, phải ghi rõ vào Nhật ký dầu phần 1 hoàn cảnh và nguyên nhân việc thải đó.

4 Mỗi hoạt động nêu ở mục 2 của qui định này phải được ghi ngay và đầy đủ vào Nhật ký dầu phần I để tất cả những thông tin ghi trong Nhật ký dầu phù hợp với những hoạt động đã được thực hiện. Mỗi hoạt động đã hoàn thành phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan chịu trách nhiệm về các hoạt động liên quan ký tên và khi hết mỗi trang, thuyền trưởng của tàu phải ký xác nhận vào đó. Nhật ký dầu phần I ít nhất phải được ghi bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha đối với các tàu có Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do Dầu. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu treo cờ cũng được sử dụng, thì trong trường hợp xảy ra tranh chấp hoặc không thống nhất, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên.

5 Bất kỳ sự hư hỏng nào của thiết bị lọc dầu phải được ghi vào Nhật ký dầu phần I.

6 Nhật ký dầu phần I phải được để ở vị trí sao cho sẵn sàng kiểm tra vào bất cứ thời gian hợp lý nào và phải luôn được giữ trên tàu, trừ các trường hợp tàu không có thuyền viên ở trên và được kéo. Nhật ký phải được giữ lại trong 3 năm sau lần ghi cuối cùng trong đó.

7 Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ thành viên Công ước này có thể kiểm tra Nhật ký dầu phần I của bất kỳ tàu nào áp dụng Phụ lục này khi tàu ở trong cảng hoặc ở bến xa bờ của họ và có thể sao chép bất cứ phần nào trong Nhật ký này và có thể yêu cầu Thuyền trưởng xác nhận rằng đây là bản sao đúng của đoạn đó. Bất kỳ bản sao nào mà được thuyền trưởng xác nhận là bản sao đúng theo phần ghi trong Nhật ký dầu như vậy đều có thể đưa ra làm bằng chứng trong các vụ xét xử. Việc kiểm tra Nhật ký dầu phần I và lấy bản sao được chứng nhận bởi người có thẩm quyền theo mục này phải được thực hiện càng nhanh càng tốt mà không làm chậm trễ tàu không chính đáng.

Chương 4 — Yêu cầu đối với khu vực hàng của tàu dầu

Phần A — Kết cấu

Qui định 18

Kết dẫn cách ly

XEM GIẢI THÍCH 25

Tàu dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982

1 Tàu chở dầu thô có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên và tàu dầu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, phải được trang bị các kết dẫn cách ly và phải thoả mãn các mục 2, 3 và 4, hoặc 5 nếu phù hợp, của qui định này.

2 Trừ các trường hợp được trang bị như nêu ở các mục 3 hoặc 4 của qui định này, dung tích của các kết dẫn cách ly phải được xác định sao cho tàu có thể chạy dẫn an toàn, không phải sử dụng các khoang chở dầu để chứa nước dẫn. Tuy nhiên, trong tất cả các trường hợp, dung tích của các kết dẫn cách ly phải đảm bảo sao cho với mọi trạng thái dẫn ở bất kỳ đoạn hành trình nào của chuyến đi, kể cả các trạng thái khi tàu không hàng chỉ nhận nước dẫn cách ly, chiều chìm và độ chúi của tàu có thể thoả mãn các yêu cầu sau:

- 1 chiều chìm lý thuyết giữa tàu (d_m) tính bằng mét (không tính đến biến dạng của tàu) không nhỏ hơn:

$$d_m = 2,0 + 0,02L;$$

- 2 các chiều chìm ở đường vuông góc mũi và đuôi ứng với những chiều chìm được xác định bằng chiều chìm sườn giữa (d_m) như được nêu ở mục 2.1 của qui định này cùng với độ chúi đuôi không lớn hơn 0,015L; và

- 3 trong mọi trường hợp, chiều chìm ở đường vuông góc đuôi phải không nhỏ hơn chiều chìm cần thiết để ngập hoàn toàn (các) chân vịt.

3 Trong mọi trường hợp, không được nhận nước dẫn vào các kết hàng, trừ khi:

- 1 theo đánh giá của thuyền trưởng, tàu phải nhận nước dẫn thêm vào trong kết chở dầu để đảm bảo an toàn cho tàu khi thời tiết xấu có thể gặp trong một số chuyến đi; và

2. trong những trường hợp ngoại lệ nếu những đặc tính khai thác của tàu dầu yêu cầu bắt buộc phải nhận nước dẫn với khối lượng lớn hơn khối lượng yêu cầu ở mục 2 của qui định này, với điều kiện phải đảm bảo điều kiện khai thác của tàu dầu này phù hợp với các trường hợp ngoại lệ do Tổ chức qui định.

XEM GIẢI THÍCH 26.1

Nước dẫn bổ sung đó phải được xử lý và thải phù hợp với qui định 34 của Phụ lục này và phải ghi vào Nhật ký dầu phần II như nêu ở qui định 36 của Phụ lục này.

4. Đối với các tàu chở dầu thô, nước dẫn bổ sung cho phép nhận theo mục 3 của qui định này chỉ được chứa vào các két hàng đã được rửa bằng dầu thô phù hợp với qui định 35 của Phụ lục này trước khi rời khỏi cảng hoặc bến trả hàng.

5. Bất kể các điều khoản của mục 2 qui định này, các trạng thái dẫn cách ly đối với tàu dầu có chiều dài nhỏ hơn 150 m phải thoả mãn các yêu cầu của Chính quyền hàng hải.

XEM GIẢI THÍCH 27.1 VÀ 27.2

Tàu chở dầu thô có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982

6. Theo các điều khoản của mục 7 qui định này, mỗi tàu chở dầu thô có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, phải được trang bị các két dẫn cách ly và phải thoả mãn hoàn toàn các yêu cầu của các mục 2 và 3 qui định này.

7. Các tàu chở dầu thô nêu ở mục 6 qui định này, thay cho việc trang bị các két dẫn cách ly, có thể khai thác hệ thống rửa két hàng bằng dầu thô phù hợp với qui định 33 và 35 của Phụ lục này trừ khi tàu chở dầu thô chở loại dầu thô không phù hợp cho việc rửa bằng dầu thô.

XEM GIẢI THÍCH 28.1 VÀ 28.2

Tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982

8. Tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 2.28.3, phải được trang bị các két dẫn cách ly và phải thoả mãn hoàn toàn các yêu cầu của các mục 2 và 3 qui định này, hoặc có thể thay thế bằng cách sử dụng các két dẫn sạch phù hợp với các điều khoản sau đây:

- .1 Tàu chở sản phẩm dầu phải có dung tích các két phù hợp, chỉ chuyên dùng để chứa nước dẫn sạch như được định nghĩa ở qui định 1.17 của Phụ lục này, để thoả mãn các yêu cầu của các mục 2 và 3 của qui định này.
- .2 Các hệ thống và qui trình khai thác các két dẫn sạch phải thoả mãn các yêu cầu do Chính quyền hàng hải qui định. Những yêu cầu như vậy phải bao gồm ít nhất tất cả những điều khoản của ấn phẩm sửa đổi Đặc tính kỹ thuật tàu dầu có các két dẫn sạch đã được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.495(XII).
- .3 Tàu chở sản phẩm dầu phải trang bị thiết bị đo hàm lượng dầu được Chính quyền hàng hải phê duyệt dựa trên những đặc tính kỹ thuật do Tổ chức khuyến nghị,* để đảm bảo kiểm soát được hàm lượng dầu trong nước dẫn khi xả khỏi tàu.

XEM GIẢI THÍCH 30

- .4 Trên mỗi tàu chở sản phẩm dầu có khai thác các két dẫn sạch phải có Sổ tay hướng dẫn khai thác két dẫn sạch⁺ có mô tả chi tiết hệ thống và các qui trình khai thác đặc trưng. Sổ tay này phải thoả mãn các yêu cầu của Chính quyền hàng hải và bao gồm tất cả các thông tin được đưa ra trong Đặc tính kỹ thuật nêu ở tiểu mục 8.2 của qui định này. Nếu có sự thay đổi ảnh hưởng đến hệ thống két dẫn sạch thì Sổ tay phải được sửa đổi phù hợp.

XEM GIẢI THÍCH 28.1, 28.2 VÀ 29.1

Tàu dầu được chứng nhận là tàu dầu có két dẫn cách ly

9 Bất kỳ tàu dầu nào không yêu cầu phải trang bị các két dẫn cách ly phù hợp với các mục 1, 6 hoặc 8 của qui định này, vẫn có thể được coi là tàu có két dẫn cách ly với điều kiện là nó thoả mãn các yêu cầu của các mục 2 và 3 hoặc 5 qui định này, tùy mục nào phù hợp.

* Đối với các thiết bị đo hàm lượng dầu lắp đặt trên các tàu dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Khuyến nghị quốc tế đối với các đặc tính kỹ thuật về chức năng và thử của thiết bị phân ly dầu-nước và thiết bị đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.393(X). Đối với các thiết bị đo hàm lượng dầu là một bộ phận của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải lắp đặt trên các tàu dầu đóng vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn sửa đổi và các đặc tính kỹ thuật đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của các tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.586(14). Đối với các thiết bị đo hàm lượng dầu lắp đặt trên các tàu dầu có sống chính được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.108(49).

⁺ Xem Nghị quyết A.495(XII) về mẫu tiêu chuẩn của Sổ tay.

Tàu dầu có hệ thống dẫn đặc biệt được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982

10. Tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, có hệ thống dẫn đặc biệt:

1. Nếu một tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, được kết cấu hoặc hoạt động theo cách sao cho nó luôn thoả mãn các yêu cầu về chiều chìm và độ chúi như nêu ở mục 2 của qui định này mà không cần sử dụng nước dẫn, thì nó được coi là thoả mãn các yêu cầu về kết dẫn cách ly như nêu ở mục 6 của qui định này, với điều kiện là tàu thoả mãn tất cả các điều kiện sau:
 - 1.1 Các qui trình khai thác và các hệ thống dẫn được Chính quyền hàng hải phê duyệt;
 - 1.2 đã đạt được thoả thuận giữa Chính quyền hàng hải và các Chính phủ của quốc gia Thành viên có cảng liên quan khi các yêu cầu về chiều chìm và độ chúi được thực hiện được thông qua một qui trình khai thác tàu; và
 - 1.3 Giấy Chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu được xác nhận rằng tàu dầu đó có khai thác hệ thống dẫn đặc biệt.
2. Trong bất kỳ trường hợp nào cũng không được nhận nước dẫn vào các kết hàng, trừ khi điều kiện thời tiết quá khắc nghiệt đến nỗi mà theo đánh giá của Thuyền trưởng, để đảm bảo an toàn cho tàu thì cần phải nhận nước dẫn bổ sung vào các kết hàng. Nước dẫn bổ sung này phải được xử lý và thải thoả mãn qui định 34 của Phụ lục này và phải phù hợp với yêu cầu của các qui định 29, 31 và 32 của Phụ lục này; và phải ghi vào Nhật ký dầu nêu ở qui định 36 của Phụ lục này.
3. Chính quyền hàng hải xác nhận vào Giấy chứng nhận theo mục 10.1.3 của qui định này phải thông báo cho Tổ chức các chi tiết về trường hợp đó để Tổ chức thông báo cho những Thành viên khác của Công ước.

Tàu dầu có trọng tải từ 70.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979

11. Tàu dầu có trọng tải từ 70.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, phải được bố trí các kết dẫn cách ly và phải thoả mãn các mục 2, 3 và 4 hoặc 5 tương ứng của qui định này.

Bố trí an toàn các kết dẫn cách ly**12 Bố trí an toàn các không gian kết dẫn cách ly**

Trên các tàu chở dầu thô có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên và trên các tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, trừ các tàu thoả mãn qui định 19, có các kết dẫn cách ly đủ dung tích chứa theo yêu cầu của mục 2 qui định này, được bố trí trong phạm vi chiều dài kết hàng, phải được bố trí phù hợp với yêu cầu của các mục 13, 14 và 15 của qui định này để tạo biện pháp chống tràn dầu khi tàu bị mắc cạn hoặc đắm va.

XEM GIẢI THÍCH 31.1 ĐẾN 31.3

13 Các kết dẫn cách ly và các không gian không phải là kết chứa dầu nằm trong phạm vi chiều dài của kết hàng (L_t) phải được bố trí sao cho thoả mãn yêu cầu sau:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_t(B+2D)]$$

trong đó:

- PA_c = diện tích vùng mạn tàu tính bằng m^2 đối với mỗi kết dẫn cách ly hoặc không gian không phải là kết chứa dầu, lấy theo các kích thước hình chiếu lý thuyết,
- PA_s = diện tích vùng tôn đáy tính bằng m^2 đối với mỗi kết hoặc không gian đó, lấy theo các kích thước hình chiếu lý thuyết,
- L_t = chiều dài tính bằng mét giữa mép trước và mép sau của các kết hàng,
- B = Chiều rộng lớn nhất của tàu như được định nghĩa ở qui định 1.22 của Phụ lục này, tính bằng mét,
- D = Chiều cao mạn lý thuyết tính bằng mét, được đo thẳng đứng từ mép trên của sống chính đến mép trên của xà ngang boong mạn khô ở phần giữa tàu. Đối với các tàu có mép mạn lượn tròn, chiều cao mạn lý thuyết phải được đo đến giao điểm của các đường lý thuyết của boong và tôn mạn, các đường thẳng được kéo dài tương tự mép mạn và boong được thiết kế gấp góc.
- J = 0,45 đối với tàu dầu có trọng tải 20.000 tấn; 0,30 đối với tàu dầu có trọng tải từ 200.000 tấn trở lên có tính đến các điều khoản của mục 14 qui định này.

Đối với các giá trị trung gian của trọng tải, đại lượng J được xác định bằng phương pháp nội suy tuyến tính.

Các ký hiệu nêu trong qui định này, đều có ý nghĩa như trong mục này.

XEM GIẢI THÍCH 31.1 ĐẾN 31.3

- 14 Đối với các tàu dầu có trọng tải từ 200.000 tấn trở lên đại lượng J nêu trên có thể được giảm như sau:

$$J_{\text{được giảm}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right]$$

hoặc 0,2; lấy giá trị nào lớn hơn.

Trong đó:

a = 0,25 đối với tàu có trọng tải 200.000 tấn,

a = 0,40 đối với tàu có trọng tải 300.000 tấn,

a = 0,50 đối với tàu có trọng tải 420.000 tấn trở lên

Đối với các giá trị trung gian của trọng tải, đại lượng a được xác định bằng phương pháp nội tuyến suy tính.

O_c = như được định nghĩa ở qui định 25.1.1 của Phụ lục này,

O_s = như được định nghĩa ở qui định 25.1.2 của Phụ lục này,

O_A = lượng dầu tràn cho phép như yêu cầu của qui định 26.2 Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 31.1 ĐẾN 31.3

- 15 Khi xác định PA_c và PA_s đối với các kết dẫn cách ly và các không gian không phải là kết chứa dầu phải áp dụng các yêu cầu sau:

- 1 chiều rộng nhỏ nhất của mỗi kết cánh hoặc không gian kéo dài toàn bộ chiều cao mạn tàu hoặc từ boong tới đỉnh của đáy đôi phải không được nhỏ hơn 2 m. Chiều rộng này phải được đo trong tàu, từ mạn tàu theo đường vuông góc với đường tâm tàu. Nếu kết hoặc không gian cánh có chiều rộng nhỏ hơn thì không được tính đến khi tính diện tích bảo vệ PA_c ; và
- 2 Chiều cao thẳng đứng nhỏ nhất của mỗi kết hoặc không gian đáy đôi phải bằng $B/15$ hoặc 2 m, lấy giá trị nào nhỏ hơn. Nếu các kết đáy đôi hoặc không gian có chiều cao nhỏ hơn thì không được tính đến khi tính diện tích bảo vệ PA_s .

Chiều rộng và chiều cao nhỏ nhất của các kết cánh và các kết đáy đôi phải được đo ngoài vùng lượn tròn của vỏ tàu và, trong trường hợp là chiều rộng tối thiểu, phải đo ngoài bất kỳ vùng mép mạn lượn tròn nào.

XEM GIẢI THÍCH 31.1 ĐẾN 31.3

Qui định 19

Yêu cầu về vỏ kép và đáy đôi đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996

XEM GIẢI THÍCH 12.1 ĐẾN 12.7.3 VÀ 25, VÀ 32.

1 Qui định này phải được áp dụng đối với các tàu dầu có trọng tải từ 600 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996, như định nghĩa ở qui định 1.28.6, như sau:

2 Tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên phải:

- 1 thay cho các mục 12 đến 15 của qui định 18, tùy phù hợp áp dụng, thoả mãn các yêu cầu của mục 3 của qui định này trừ khi tàu tuân theo các điều khoản của các mục 4 và 5 của qui định này; và
- 2 nếu áp dụng, tuân theo các yêu cầu của mục 28.6.

3 Toàn bộ chiều dài của két hàng phải được bảo vệ bằng các két dẫn hoặc các không gian không phải là các két chứa dầu như sau:

1 *Các két hoặc không gian cánh*

Các két hoặc khoang cánh phải được kéo dài toàn bộ chiều cao mạn tàu hoặc từ đỉnh của đáy đôi đến boong trên cùng, bỏ qua mép mạn lượn tròn nếu có. Các két và không gian này phải được bố trí sao cho các két dầu hàng nằm cách đường lý thuyết của tôn mạn một khoảng cách không chỗ nào nhỏ hơn w như chỉ ra trong hình vẽ 1, khoảng cách w này được đo tại bất kỳ mặt cắt ngang nào theo phương vuông góc với tôn mạn như được nêu dưới đây:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20.000} (m) \text{ hoặc}$$

$w = 2,0$ m, lấy giá trị nào nhỏ hơn.

Giá trị nhỏ nhất của $w = 1,0$ m.

2 *Các két hoặc không gian đáy đôi*

Tại bất kỳ mặt cắt ngang nào, chiều cao của mỗi két hoặc không gian đáy đôi phải bố trí sao cho khoảng cách h giữa đáy của két hàng và đường lý thuyết của tôn đáy đo theo phương vuông góc với tôn đáy như chỉ ra ở hình 1 không nhỏ hơn như nêu dưới đây:

$$h = B/15 (m) \text{ hoặc}$$

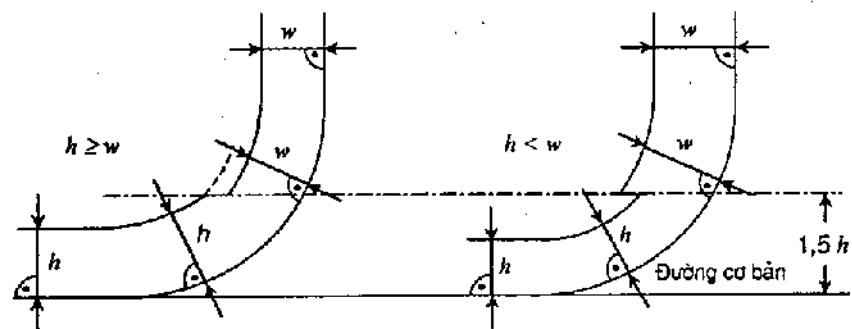
$h = 2,0$ m, lấy giá trị nào nhỏ hơn.

Giá trị nhỏ nhất của $w = 1,0$ m.

3. Vùng lượn tròn của hông hoặc tại các khu vực không xác định rõ được vùng lượn hông

Khi các khoảng cách h và w khác nhau thì khoảng cách w phải được lấy ở mức lớn hơn $1,5 h$ phía trên đường cơ bản như chỉ ra ở hình 1.

XEM GIẢI THÍCH 33



Hình 1 - Đường bao kết hàng theo mục 3

4. Tổng dung tích các kết dẫn

Đối với các tàu chở dầu thô có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên và các tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên thì tổng dung tích của các kết cánh, kết đáy đôi, kết mũi, kết đuôi không được nhỏ hơn tổng dung tích của các kết dẫn cách ly cần thiết để thoả mãn các yêu cầu của qui định 18. Các kết hoặc không gian mạn và các kết đáy đôi được sử dụng nhằm thoả mãn các yêu cầu của qui định 18 phải được bố trí theo thực tế càng giống nhau càng tốt dọc theo chiều dài của các kết hàng. Dung tích dẫn cách ly bổ sung nhằm làm giảm bớt ứng suất uốn dọc chung thân tàu, giảm bớt độ chúi của tàu... có thể được bố trí tại bất kỳ chỗ nào bên trong vỏ tàu.

5. Giếng hút trong các kết hàng

Các giếng hút trong các kết hàng có thể nhô vào trong đáy đôi phía dưới đường biên được xác định bằng khoảng cách h , với điều kiện là các giếng này được bố trí càng nhỏ càng tốt và khoảng cách giữa đáy giếng và tôn đáy tàu không được nhỏ hơn $0,5 h$.

6. Đường ống dẫn và đường ống hàng

Đường ống dẫn và đường ống khác, ví dụ như ống đo và ống thông hơi của các kết dẫn không được xuyên qua các kết hàng. Các đường ống hàng và các đường ống tương tự của các kết hàng không được xuyên qua các kết dẫn. Có thể cho phép miễn áp dụng yêu cầu này đối với các đoạn ống ngắn với điều kiện chúng phải được hàn kín hoàn toàn hoặc biện pháp tương đương.

4 Các yêu cầu sau đây áp dụng đối các kết hoặc không gian đáy đôi:

- 1 Các kết hoặc không gian đáy đôi theo yêu cầu của mục 3.2 của qui định này có thể miễn áp dụng, với điều kiện thiết kế tàu phải đảm bảo sao cho áp lực của hàng và hơi hàng tác dụng lên tôn đáy hình thành một đường biên đơn giữa hàng và nước biển không được vượt quá áp lực thủy tĩnh bên ngoài, được biểu thị theo công thức sau:

$$f \times h_e \times \rho_e \times g + 100p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

trong đó:

h_e = chiều cao của hàng tiếp xúc với tôn đáy, m

ρ_e = tỉ trọng dầu hàng lớn nhất, kg/m³

d_n = chiều chìm khai thác nhỏ nhất trong mọi trạng thái nhận hàng, m

ρ_s = tỉ trọng nước biển, kg/m³

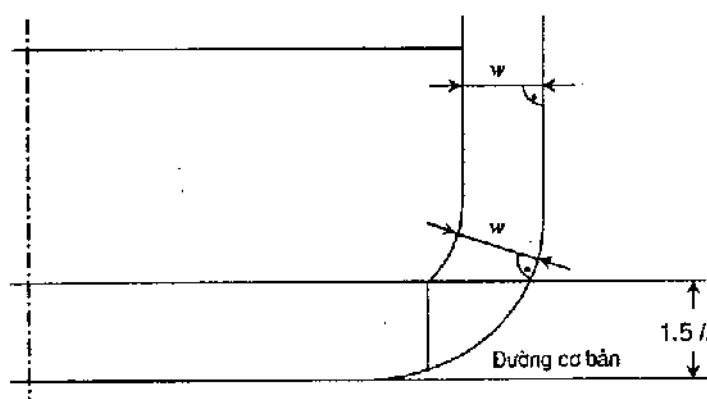
p = áp lực đặt cực đại của van áp lực/chân không trang bị cho các kết hàng, đơn vị pascal

f = hệ số an toàn = 1,1

g = Gia tốc trọng trường tiêu chuẩn (9,81 m/s²)

- 2 Vách ngăn ngang bất kỳ cần thiết để thoả mãn các yêu cầu trên phải đặt ở độ cao không nhỏ hơn $B/6$ hoặc 6 m, lấy giá trị nào nhỏ hơn, nhưng không được lớn hơn $0,6D$ phía trên đường cơ sở, với D là chiều cao mạn lý thuyết ở giữa tàu.
- 3 Phải bố trí kết hoặc không gian mạn như xác định ở mục 3.1 của qui định này, trừ trường hợp dưới mức $1,5 h$ phía trên đường cơ sở, với h được xác định theo mục 3.2 của qui định này, đường bao kết dầu hàng có thể kéo thẳng đứng xuống tới tôn đáy như chỉ ra ở hình 2.

XEM GIẢI THÍCH 34.1 VÀ 34.2



Hình 2 - Đường bao kết hàng theo mục 4

5 Các phương pháp thiết kế và đóng tàu dầu khác cũng có thể được chấp nhận thay cho các yêu cầu được đưa ra ở mục 3 của qui định này, với điều kiện là các phương pháp này ít nhất cũng đảm bảo được cùng mức độ bảo vệ chống ô nhiễm dầu trong trường hợp đâm va hoặc mắc cạn và được Ủy ban bảo vệ môi trường biển thông qua nguyên về nguyên tắc dựa theo hướng dẫn do Tổ chức ban hành*.

6 Các tàu dầu có trọng tải nhỏ hơn 5.000 tấn phải thoả mãn mục 3 và 4 của qui định này, hoặc phải:

- 1 bố trí ít nhất các kết hoặc các không gian đáy đôi có chiều cao sao cho khoảng cách h được qui định tại mục 3.2 của qui định này thoả mãn kích thước sau:

$$h = B/15 \text{ (m)}$$

với giá trị nhỏ nhất của $h = 0,76 \text{ m}$;

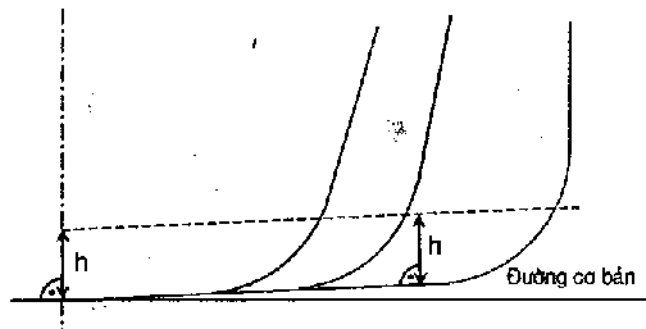
tại vùng lượn của hông tàu hoặc tại các khu vực không xác định được rõ vùng lượn của hông, thì đường bao kết dầu hàng phải song song với mặt phẳng đáy giữa tàu như mô tả ở hình 3; và

- 2 bố trí các kết hàng sao cho dung tích của mỗi kết dầu hàng không được vượt quá 700 m^3 , trừ khi các kết hoặc không gian mạn được bố trí theo mục 3.1 của qui định này và thoả mãn điều kiện sau:

$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20.000} \text{ (m)}$$

với giá trị nhỏ nhất của $w = 0,76 \text{ m}$.

XEM GIẢI THÍCH 35.1



Hình 3 - Đường bao kết hàng theo mục 6

* Tham khảo Hướng dẫn sửa đổi về việc phê duyệt các phương pháp thay thế của thiết kế và đóng các tàu dầu theo qui định được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.110(49).

7 Không được chở dầu ở trong bất kỳ khoang nào nằm phía trước vách chống va được bố trí theo qui định II-1/11 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 đã được sửa đổi. Tàu dầu không yêu cầu có vách chống va theo qui định trên sẽ không được chở dầu trong bất kỳ khoang nào nằm trước mặt cắt ngang vuông góc với đường tâm được giả định như là vách chống va được bố trí phù hợp với qui định trên.

8 Khi phê duyệt thiết kế và kết cấu các tàu dầu được đóng phù hợp với các điều khoản của qui định này, Chính quyền hàng hải phải quan tâm đúng mức đến các quan điểm an toàn chung bao gồm cả yêu cầu cần thiết về bảo dưỡng và kiểm tra các kết hoặc không gian mạn; và các kết hoặc không gian đáy đôi.

Qui định 20

***Yêu cầu về vỏ kép và đáy đôi đối với các tàu dầu
được bàn giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996***

XEM GIẢI THÍCH 25

1 Trừ khi có qui định khác, qui định này phải:

- .1 áp dụng đối với các tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên được bàn giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996, như định nghĩa ở qui định 1.28.5 của Phụ lục này; và
- .2 không áp dụng cho tàu dầu thoả mãn qui định 19 và qui định 28 về nội dung của mục 28.6, được bàn giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996, như định nghĩa ở qui định 1.28.5 của Phụ lục này; và
- .3 không áp dụng đối với các tàu dầu thuộc tiểu mục 1 trên đây mà thoả mãn qui định 19.3.1 và 19.3.2 hoặc 19.4 hoặc 19.5 của Phụ lục này, trừ yêu cầu về khoảng cách tối thiểu giữa đường bao kết hàng và tôn đáy và tôn mạn tàu không cần phải thoả mãn về mọi phương diện. Trong trường hợp đó, khoảng cách bảo vệ mạn tàu không được nhỏ hơn các tiêu chuẩn nêu trong Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất về phân bố trí kết hàng kiểu 2, còn khoảng cách bảo vệ đáy tàu tại đường tâm tàu phải phù hợp với qui định 18.15.2 của Phụ lục này.

2 Trong qui định này:

- .1 *Dầu diesel nặng* là dầu diesel, không phải dầu chung cất có 50% thể tích chung cất ở nhiệt độ không quá 340°C khi được thử bằng phương pháp được Tổ chức chấp nhận.*

* Tham khảo Phương pháp thử và thử tiêu chuẩn vật liệu của Hiệp hội Mỹ (thiết kế D86).

- .2 *Dầu đốt* là sản phẩm chung cất nặng hoặc phần dư từ dầu thô hoặc hỗn hợp của các chất này dự định sử dụng làm nhiên liệu đốt hoặc cung cấp năng lượng có chất lượng tương đương với đặc tính kỹ thuật được Tổ chức chấp nhận.*
- 3 Trong qui định này, tàu dầu được chia thành các loại sau:
- .1 *Tàu dầu loại 1* là tàu dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên chở hàng là dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu diesel nặng hoặc dầu bôi trơn, và tàu dầu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên chở hàng là các loại dầu khác với các loại kể trên, không thoả mãn các yêu cầu đối với tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4 của Phụ lục này.
- .2 *Tàu dầu loại 2* là tàu dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên chở hàng là dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu diesel nặng hoặc dầu bôi trơn, và tàu dầu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên chở hàng là các loại dầu khác với các loại kể trên, thoả mãn các yêu cầu đối với tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4 của Phụ lục này; và

XEM GIẢI THÍCH 36

- .3 *Tàu dầu loại 3* là tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên nhưng nhỏ hơn tàu qui định ở tiểu mục 1 hoặc 2 của mục này.
- 4 Tàu dầu áp dụng qui định này phải thoả mãn các yêu cầu của các mục 2 đến 5, 7 và 8 của qui định 19 và qui định 28 về yêu cầu của mục 28.6 của Phụ lục này không muộn hơn ngày 5 tháng 4 năm 2005 hoặc ngày bàn giao tàu trong năm hoặc năm như qui định trong bảng sau:

* Tham khảo Đặc tính kỹ thuật của dầu nhiên liệu loại 4 hoặc nặng hơn của Hiệp hội Tiêu chuẩn vật liệu và thử Hoa kỳ (hạng mục D396).

Loại tàu dầu	Ngày hoặc năm
Loại 1	05 tháng 04 năm 2005 đối với tàu được giao vào 05 tháng 04 năm 1982 hoặc sớm hơn 2005 đối với các tàu bàn giao sau 05 tháng 04 năm 1982
Loại 2 và Loại 3	05 tháng 04 năm 2005 đối với tàu được giao vào 05 tháng 04 năm 1977 hoặc sớm hơn 2005 đối với tàu được giao sau 05 tháng 04 năm 1977 nhưng trước 01 tháng 01 năm 1978 2006 đối với tàu được giao năm 1978 và 1979 2007 đối với tàu được giao năm 1980 và 1981 2008 đối với tàu được giao năm 1982 2009 đối với tàu được giao năm 1983 2010 đối với tàu được giao năm 1984 hoặc muộn hơn

XEM GIẢI THÍCH 37

5 Bất kể các điều khoản của mục 4 của qui định này, trong trường hợp tàu dầu loại 2 hoặc loại 3 chỉ có đáy đôi hoặc mạn kép, mà các không gian đáy đôi hoặc mạn kép đó không sử dụng để chở dầu và kéo dài trên suốt chiều dài khu vực chứa hàng hoặc có các không gian vỏ kép không sử dụng để chở dầu kéo dài trên suốt chiều dài khu vực chứa hàng, nhưng không thoả mãn các điều kiện để miễn giảm các điều khoản của mục 1.3 của qui định này, Chính quyền hàng hải có thể cho phép tàu tiếp tục hoạt động sau ngày qui định trong mục 4 của qui định này, với điều kiện:

- .1 Tàu đang hoạt động tại thời điểm ngày 01 tháng 07 năm 2001;
- .2 Chính quyền hàng hải thấy rằng tàu thoả mãn các điều kiện nêu trên sau khi thẩm tra các tài liệu chính thức;
- .3 Các điều kiện nêu trên của tàu giữ nguyên không thay đổi; và
- .4 Việc tiếp tục hoạt động như vậy không được phép quá ngày tàu đạt 25 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu;

6 Tàu dầu loại 2 hoặc 3 từ 15 tuổi trở lên sau ngày bàn giao tàu phải thoả mãn với Chương trình đánh giá trạng thái được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển thông qua bởi Nghị quyết MEPC.94(46), có thể được sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi đó phải được thông qua và có hiệu lực phù hợp với các điều khoản của điều 16 của Công ước này liên quan đến thủ tục sửa đổi phụ chương của Phụ lục.

XEM GIẢI THÍCH 38.1

7 Chính quyền hàng hải có thể cho phép tàu dầu loại 2 hoặc 3 được tiếp tục hoạt động sau ngày qui định ở mục 4 của qui định này, nếu thông qua kết quả thoả mãn của Chương trình đánh giá trạng thái, theo ý kiến của Chính quyền Hàng hải, tàu thích hợp cho việc tiếp tục hoạt động, với điều kiện việc tiếp tục hoạt động như vậy không được quá ngày giao tàu vào năm 2015 hoặc ngày tàu đạt 25 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu, lấy ngày sớm hơn.

8.1 Chính quyền hàng hải của một Thành viên Công ước này cho phép áp dụng mục 5 của qui định này, hoặc cho phép, treo, rút hoặc từ chối áp dụng mục 7 của qui định này, cho một tàu treo cờ của họ phải ngay lập tức gửi bản tường trình chi tiết về vấn đề này cho Tổ chức để Tổ chức thông báo cho các Thành viên của Công ước này được biết và áp dụng các biện pháp thích hợp, nếu có.

8.1 Một Thành viên của Công ước này có quyền từ chối cho vào cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc chủ quyền của họ các tàu dầu hoạt động theo các điều khoản của:

- .1 mục 5 của qui định này sau ngày bàn giao tàu vào năm 2015; hoặc
- .2 mục 7 của qui định này.

Trong trường hợp như vậy, Thành viên đó phải gửi bản tường trình chi tiết sự việc cho Tổ chức để Tổ chức thông báo cho các Thành viên của Công ước này được biết.

Qui định 21

Ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ tàu dầu chở hàng là dầu nặng

1 Qui định này phải:

- .1 Áp dụng cho tàu dầu có trọng tải từ 600 tấn trở lên chở hàng là dầu nặng bất kể ngày bàn giao; và
- .2 Không áp dụng cho những tàu nêu trong tiểu mục 1 ở trên, thoả mãn qui định 19.3.1 và 19.3.2 hoặc 19.4 hoặc 19.5 của Phụ lục này, trừ yêu cầu về khoảng cách tối thiểu giữa đường bao kết hàng và tôn đáy và tôn mạn tàu không cần phải thoả mãn về mọi phương diện. Trong trường hợp đó, khoảng cách bảo vệ mạn tàu không được nhỏ hơn các tiêu chuẩn nêu trong Bộ luật quốc tế về chở xó hoá chất đối với vị trí kết hàng loại 2, còn khoảng cách bảo vệ đáy tàu tại đường tâm tàu phải phù hợp với qui định 18.15.2 của Phụ lục này.

2 Trong quy định này *dầu nặng* có nghĩa là:

- .1 Dầu thô có tỉ trọng ở 15°C lớn hơn 900 kg/m³;

- 2 Dầu đốt* có tỉ trọng ở 15°C lớn hơn 900 kg/m³ hoặc độ nhớt động học tại 50°C lớn hơn 180 mm²/giây;

XEM GIẢI THÍCH 39

(c) Nhựa đường, hắc ín và thể nhũ tương của chúng.

3 Tàu dầu áp dụng qui định này phải tuân thủ các điều khoản của mục 4 đến 8 của qui định này cùng với việc phải tuân thủ các điều khoản áp dụng của qui định 20.

4 Theo các điều khoản của mục 5, 6 và 7 của qui định này, tàu dầu áp dụng các qui định này phải:

- 1 Nếu tàu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, phải tuân thủ các yêu cầu của qui định 19 của Phụ lục này không muộn hơn ngày 5 tháng 4 năm 2005; hoặc
- 2 Nếu tàu có trọng tải từ 600 tấn trở lên nhưng nhỏ hơn 5.000 tấn, phải được trang bị kết hoặc không gian đáy đôi thoả mãn các điều khoản của qui định 19.6.1 của Phụ lục này và kết hoặc không gian mạn phù hợp với qui định 19.3.1 và thoả mãn các yêu cầu về khoảng cách w như đã nêu trong qui định 19.6.2, không muộn hơn ngày bàn giao tàu vào năm 2008.

5 Trong trường hợp tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, chỗ hàng là dầu nặng chỉ có đáy đôi hoặc mạn kép, mà không gian đáy đôi hoặc mạn kép đó không sử dụng để chở dầu và kéo dài trên suốt chiều dài khu vực chứa hàng hoặc vỏ kép không sử dụng để chứa hàng kéo dài trên suốt chiều dài khu vực chứa hàng, nhưng không thoả mãn điều kiện để được miễn giảm theo các điều khoản của mục 1.2 của qui định này, Chính quyền hàng hải có thể cho phép các tàu như vậy tiếp tục được hoạt động sau ngày nêu ra trong mục 4 của qui định này, với điều kiện:

- 1 Tàu đang hoạt động vào thời điểm 4 tháng 12 năm 2003;
- 2 Chính quyền hàng hải thấy rằng tàu thoả mãn các điều kiện nêu trên sau khi thẩm tra các tài liệu chính thức;
- 3 Các điều kiện nêu trên của tàu giữ nguyên không thay đổi; và
- 4 Việc tiếp tục hoạt động như vậy không được phép quá ngày tàu đạt 25 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu.

* Nghị quyết MEPC.54 đã được sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.141(54) (xem hạng mục 6 của phần Thông tin bổ sung).

6.1 Chính quyền hàng hải có thể cho phép tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên, chở dầu có tỉ trọng tại 15°C lớn hơn 900kg/m³ nhưng nhỏ hơn 945kg/m³ được tiếp tục hoạt động sau ngày qui định ở mục 4.1 của qui định này, nếu thông qua kết quả thoả mãn của Chương trình đánh giá trạng thái nêu trong qui định 20.6, theo ý kiến của Chính quyền hàng hải, tàu có thể hoạt động như vậy, có xem xét tới kích cỡ, tuổi, vùng hoạt động và tình trạng kết cấu của tàu và với điều kiện việc hoạt động như vậy không được quá ngày tàu đạt 25 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu.

XEM GIẢI THÍCH 40

6.2 Chính quyền hàng hải có thể cho phép tàu dầu có trọng tải từ 600 tấn trở lên nhưng nhỏ hơn 5.000 tấn, chở hàng là dầu nặng tiếp tục được hoạt động sau ngày qui định ở mục 4.2 của qui định này, nếu theo ý kiến của Chính quyền hàng hải, có xem xét tới kích cỡ, tuổi, vùng hoạt động và tình trạng kết cấu của tàu, tàu phù hợp để có thể tiếp tục hoạt động như vậy, với điều kiện việc hoạt động như vậy không được quá ngày tàu đạt 25 tuổi tính từ ngày bàn giao tàu.

7 Chính quyền hàng hải của một thành viên tham gia Công ước có thể miễn giảm cho tàu dầu có trọng tải từ 600 tấn trở lên chở hàng là dầu nặng theo các điều khoản của qui định này nếu tàu dầu đó:

- 1 Tàu chỉ có hành trình tới một vùng thuộc quyền quản lý của mình, hoặc hoạt động như là kho nổi chứa dầu nặng chỉ hoạt động trong vùng thuộc chủ quyền của Chính quyền hàng hải đó; hoặc
- 2 Tàu chỉ có hành trình tới một vùng thuộc quyền quản lý của Thành viên khác, hoặc hoạt động như là kho nổi chứa dầu nặng nằm ở vùng thuộc quyền quản lý của Thành viên khác, với điều kiện Thành viên quản lý vùng mà tàu dầu sẽ hoạt động đồng ý cho phép tàu dầu hoạt động trong vùng đó.

8.1 Chính quyền hàng hải của một Thành viên tham gia Công ước cho phép, treo, rút hoặc từ chối áp dụng mục 5, 6 hoặc 7 của qui định này, cho một tàu treo cờ của họ phải ngay lập tức gửi bản tường trình chi tiết về vấn đề này cho Tổ chức để Tổ chức thông báo cho các Thành viên của Công ước này được biết và áp dụng các biện pháp thích hợp, nếu có.

8.2 Theo các điều khoản của luật quốc tế, một Thành viên tham gia Công ước có quyền từ chối tiếp nhận một tàu dầu hoạt động theo các điều khoản của mục 5 hoặc 6 của qui định này vào cảng bờ hoặc ngoài khơi thuộc phạm vi quản lý của mình, hoặc từ chối chuyển tải dầu nặng từ tàu sang tàu trong vùng quản lý của mình trừ khi điều này là cần thiết để đảm bảo an toàn của tàu hoặc sinh mạng con người trên biển. Trong những trường hợp như vậy Thành viên đó phải gửi tường trình chi tiết về vấn đề trên cho Tổ chức để Tổ chức thông báo cho các Thành viên tham gia công ước được biết.

Qui định 22***Bảo vệ đáy buồng bơm***

1 Qui định này áp dụng đối với các tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007.

2 Buồng bơm phải được bố trí đáy đôi sao cho ở bất kỳ mặt cắt ngang đáy nào chiều cao của mỗi kết hoặc không gian đáy đôi phải là khoảng cách h giữa đáy của buồng bơm và đường cơ sở của tàu được đo vuông góc tới đường cơ sở của tàu không được nhỏ hơn giá trị sau:

$$h = B/15(\text{m}) \text{ hoặc}$$

$$h = 2 \text{ m, lấy giá trị nhỏ hơn.}$$

Giá trị nhỏ nhất của $h = 1 \text{ m}$.

3 Trong trường hợp buồng bơm có tấm đáy được bố trí cao hơn đường cơ sở một khoảng với chiều cao ít nhất như yêu cầu bởi mục 2 nêu trên (ví dụ như thiết kế đáy nghiêng ở đuôi tàu - gondola stern), thì không cần kết cấu đáy đôi cho buồng bơm.

4 Các bơm dẫn phải được trang bị phù hợp để đảm bảo hút khô hiệu quả từ các kết đáy đôi.

5 Bất kể các yêu cầu ở mục 2 và 3 nêu trên, không cần thiết phải bố trí đáy đôi cho buồng bơm nếu như buồng bơm bị ngập không làm cho hệ thống dẫn hoặc bơm hàng mất tác dụng.

XEM GIẢI THÍCH 41**Qui định 23*****Tính toán dầu tràn sự cố***

1 Qui định này áp dụng đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, như định nghĩa ở qui định 1.28.8.

2 Trong qui định này áp dụng các định nghĩa sau:

- 1 *Chiều chìm mạn khô (d_s)* là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, từ đường cơ sở lý thuyết tại giữa chiều dài tới đường nước tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định cho tàu. Việc tính toán đề cập trong qui định này phải căn cứ trên chiều chìm d_s , bất kể các chiều chìm ấn định có thể lớn hơn d_s , chẳng hạn như mạn khô nhiệt đới.
- 2 *Đường nước (d_w)* là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, từ đường cơ sở lý thuyết tại giữa chiều dài tới đường nước tương ứng với 30% chiều cao mạn D_s .

- .3 *Chiều rộng (B_s)* là chiều rộng lý thuyết lớn nhất của tàu, tính bằng mét, tại hoặc thấp hơn mạn khô lớn nhất d_s .
- .4 *Chiều rộng (B_B)* là chiều rộng lý thuyết lớn nhất của tàu, tính bằng mét, tại hoặc thấp hơn đường nước d_B .
- .5 *Chiều cao (D_s)* là chiều cao lý thuyết, tính bằng mét, được đo tại giữa chiều dài tàu tới boong cao nhất tại mạn.
- .6 *Chiều dài (L) và trọng tải (DWT)* như định nghĩa tương ứng ở qui định 1.19 và 1.23.

3 Để đảm bảo mức độ bảo vệ hiệu quả chống lại ô nhiễm dầu trong trường hợp đâm va hoặc mắc cạn, phải tuân thủ các yêu cầu sau:

- .1 đối với các tàu dầu có trọng tải (DWT) từ 5.000 tấn trở lên, tham số dầu tràn trung bình như sau:

$$O_M \leq 0,015 \quad \text{với } C \leq 200,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200,000) (400,000 - C)$$

$$\text{với } 200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012 \quad \text{với } C \geq 400,000 \text{ m}^3$$

đối với các tàu chở hàng hỗn hợp trong khoảng giữa 5,000 tấn trọng tải và 200,000 m³ thể tích chứa hàng, có thể áp dụng tham số dầu tràn trung bình với điều kiện Chính quyền hàng hải xem xét thấy việc tính toán thoả mãn, và chứng minh được rằng sau khi tính toán sức bền kết cấu tăng cường, tàu chở hàng hỗn hợp ít nhất có tham số dầu tràn tương đương với tàu dầu hai vỏ tiêu chuẩn cùng kích thước có $O_M \leq 0.015$.

$$O_M \leq 0,021 \quad \text{với } C \leq 100,000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100,000) (200,000 - C)$$

$$\text{với } 100,000 \text{ m}^3 < C \leq 200,000 \text{ m}^3$$

trong đó:

O_M = tham số dầu tràn trung bình.

C = tổng thể tích dầu hàng, m³, bằng 98% tổng thể tích kết đầy

- .2 đối với các tàu dầu có trọng tải (DWT) nhỏ hơn 5.000 tấn:

Chiều dài của mỗi kết hàng phải không lớn hơn 10 m hoặc một trong các giá trị dưới đây, lấy giá trị lớn hơn:

- .2.1 nếu không bố trí vách dọc trong các kết hàng:

$$(0,5 \frac{b}{B} + 0,1)L \quad \text{nhưng không lớn hơn } 0,2L$$

2.2 nếu có bố trí vách dọc tâm trong các kết hàng:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

2.3 nếu có bố trí từ 2 vách dọc trở lên trong các kết hàng:

2.3.1 đối với các kết hàng mạn: $0,2L$

2.3.2 đối với các kết hàng trung tâm:

2.3.2.1 nếu $\frac{b_i}{B} \geq 0,2L$: $0,2L$

2.3.2.2 nếu $\frac{b_i}{B} < 0,2L$:

2.3.2.2.1 nếu không bố trí vách dọc tâm:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$$

2.3.2.2.2 nếu có bố trí vách dọc tâm:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

b_i là khoảng cách nhỏ nhất từ mạn tàu tới mặt ngoài của vách dọc trong kết đang xét được đo vào phía trong tàu vuông góc với đường tâm tàu tại mức tương ứng với mạn khô mùa hè ấn định.

4 Các giả định chung sau đây phải được áp dụng khi tính toán tham số dầu tràn:

- 1 Chiều dài khu vực các kết hàng được kéo dài từ mũi về lái với toàn bộ các kết dùng để chở dầu hàng, kể cả các kết lửng.
- 2 Nếu qui định này đề cập đến các kết hàng, phải được hiểu là bao gồm tất cả các kết hàng, kết lửng và kết dầu nhiên liệu được bố trí trong chiều dài khu vực kết hàng.
- 3 Tàu phải được giả định chất tải tới chiều chìm mạn khô d_s không bị chúi hoặc nghiêng.
- 4 Tất cả các kết dầu hàng phải được giả định chứa tới 98% tổng thể tích kết. Tỷ trọng danh định của dầu hàng (ρ_n) phải được tính như sau:

$$\rho_n = 1000 (DWT)/C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- 5 Nhằm mục đích tính toán lượng tràn, độ ngấm nước của mỗi không gian trong khu vực kết hàng, kể cả các kết hàng, kết dẫn và các không gian không chứa dầu khác phải được lấy bằng 0,99, trừ khi chứng minh khác đi.
- 6 Các giếng hút có thể có thể bỏ qua trong việc xác định vị trí kết với điều kiện các giếng hút đó càng nhỏ càng tốt và khoảng cách từ đáy giếng hút khô tới tôn đáy không nhỏ hơn $0.5h$, trong đó h là chiều cao như định nghĩa ở qui định 19.3.2.
- 5 Những giả định sau đây phải được sử dụng khi kết hợp các tham số dầu tràn:

- 1 Lượng dầu tràn trung bình phải được tính toán độc lập đối với hư hỏng mạn và hư hỏng đáy; sau đó kết hợp bằng tham số dầu tràn "không thứ nguyên" O_M như sau:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

Trong đó:

O_{MS} = lượng tràn trung bình đối với hư hỏng mạn, m^3 ; và

O_{MB} = lượng tràn trung bình đối với hư hỏng đáy, m^3 .

- 2 Đối với hư hỏng đáy, các tính toán độc lập cho lượng tràn trung bình phải được thực hiện ở các trạng thái thủy triều 0 m và -2,5 m; và được kết hợp như sau:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2.5)}$$

Trong đó:

$O_{MB(0)}$ = lượng tràn trung bình đối với trạng thái thủy triều 0 m; và

$O_{MB(2.5)}$ = lượng tràn trung bình đối với trạng thái thủy triều -2,5 m, m^3 .

- 6 Lượng tràn trung bình đối với hư hỏng mạn O_{MS} phải được tính như sau:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3)$$

Trong đó:

i = số thứ tự của kết hàng đang xét;

n = tổng các kết hàng;

$P_{S(i)}$ = xác suất thùng kết hàng thứ i từ hư hỏng mạn, được tính theo mục 8.1 của qui định này;

$O_{s(i)}$ = lượng tràn, m^3 , từ hư hỏng mạn đến kết hàng i , được giả định bằng tổng thể tích trong kết hàng i ở 98% thể tích toàn bộ, trừ khi được chứng minh thông qua việc áp dụng Hướng dẫn nêu ở qui định 19.5 rằng bất kỳ thể tích hàng đáng kể nào phải được giữ lại; và

C_s = 0,77 đối với các tàu có hai vách dọc trong các kết hàng, với điều kiện các vách này liên tục trong khu vực kết hàng và $P_{s(i)}$ được xác định phù hợp với qui định này. C_s bằng 1,0 đối với tất cả các tàu khác hoặc khi $P_{s(i)}$ được xác định phù hợp theo mục 10 của qui định này.

7 Lượng tràn trung bình đối với hư hỏng đáy phải được tính cho mỗi trạng thái thủy triều như sau:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

Trong đó:

i = số thứ tự của kết đang xét;

n = tổng số kết hàng;

$P_{B(i)}$ = xác suất thủng của kết hàng thứ i từ hư hỏng đáy, được tính theo mục 9.1 của qui định này;

$O_{B(i)}$ = lượng tràn từ kết hàng thứ i , m^3 , được tính theo mục 7.3 của qui định này; và

$C_{DB(i)}$ = hệ số để tính lượng dầu được giữ lại như xác định ở mục 7.4 của qui định này

$$.2 \quad O_{MB(2.5)} = \sum_i P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

Trong đó:

i , n , $P_{B(i)}$ và $C_{DB(i)}$ = như định nghĩa ở tiểu mục .1 nêu trên;

$O_{B(i)}$ = lượng tràn từ kết hàng thứ i , m^3 , sau khi thủy triều thay đổi.

.3 Lượng dầu tràn $O_{B(i)}$ đối với mỗi kết dầu hàng phải được tính dựa trên nguyên tắc cân bằng áp suất, phù hợp với những giả định sau:

.3.1 Tàu được giả định là bị mắc cạn với độ chúi và nghiêng bằng 0, với chiều chìm mắc cạn trước khi thủy triều thay đổi bằng chiều chìm mạn khô d_s .

.3.2 Mức hàng sau khi hư hỏng phải được tính như sau:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_i) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

Trong đó:

- h_c = chiều cao của đầu hàng trên Z_i , m;
- t_c = mức thủy triều thay đổi, m. Mức giảm thủy triều được biểu diễn bằng giá trị âm;
- Z_i = chiều cao của điểm thấp nhất trong kết hàng trên đường cơ sở, m;
- ρ_s = tỉ trọng nước biển, được lấy bằng $1,025 \text{ kg/m}^3$;
- p = nếu trang bị một hệ thống khí trợ, quá áp thông thường, kPa, được lấy không nhỏ hơn 5 kPa; nếu không trang bị hệ thống khí trợ, quá áp có thể lấy bằng 0;
- g = gia tốc trọng trường, được lấy bằng $9,81 \text{ m/s}^2$; và
- ρ_n = tỷ trọng danh nghĩa của đầu hàng, được tính theo mục 4.4 của qui định này.

3.3 Đối với các kết hàng được bao bằng tôn đáy tàu, trừ khi được chứng minh khác đi, lượng dầu tràn $O_{B(i)}$ phải được lấy không nhỏ hơn 1% tổng thể tích dầu hàng chứa trong kết i , để tính cho tổn thất ban đầu và những ảnh hưởng động học do dòng chảy và sóng.

4 Trong trường hợp hư hỏng đáy, một phần lượng tràn từ kết hàng có thể thu được bởi các khoang không chứa dầu. Ảnh hưởng này được lấy gần đúng bằng việc áp dụng hệ số $C_{DB(i)}$ cho mỗi kết, phải được lấy như sau:

$C_{DB(i)} = 0,6$ đối với các kết hàng được bao phía dưới bởi các khoang không chứa dầu;

$C_{DB(i)} = 1,0$ đối với các kết hàng được bao bởi tôn đáy tàu.

8 Xác suất P_S thủng một khoang từ hư hỏng mạn phải được tính như sau:

1 $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

Trong đó:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng dọc được bao bởi X_a và X_f ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng thẳng đứng được bao bởi Z_l và Z_u ; và

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo phương ngang về phía bên kia của biên được xác định bởi y .

2. P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Si} , P_{Su} và P_{Sy} phải được xác định bằng nội suy tuyến tính từ bảng xác suất đối với hư hỏng mạn được nêu ở mục 8.3 của qui định này,

Trong đó:

$P_{Sa} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía sau vị trí X_a/L ;

$P_{Sf} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía trước vị trí X_f/L ;

$P_{Si} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía dưới kết;

$P_{Su} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía trên kết; và

$P_{Sy} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía ngoài mạn kết.

Các biên của khoang X_a , X_f , Z_i , Z_u và y phải được xác định như sau:

$X_a =$ khoảng cách dọc từ mũi đuôi L đến điểm xa nhất về phía đuôi của khoang đang xét, m;

$X_f =$ khoảng cách dọc từ mũi đuôi L đến điểm xa nhất về phía mũi của khoang đang xét, m;

$Z_i =$ khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở lý thuyết đến điểm thấp nhất của khoang đang xét, m;

$Z_u =$ khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở lý thuyết đến điểm cao nhất của khoang đang xét, m. Z_u không được lấy lớn hơn D_{st} ; và

$y =$ khoảng cách ngang tối thiểu được đo vuông góc tới đường tâm tàu giữa khoang đang xét và tôn mạn tàu, m; *

* Đối với việc các kết bố trí đối xứng, những hư hỏng được xét chỉ đối với một mạn tàu, trong trường hợp như vậy tất cả các kích thước "y" được đo từ cùng một mạn. Đối với việc các kết bố trí đối xứng, tham khảo Giải thích về các vấn đề liên quan đến tính toán sự cố tràn dầu, được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.122(52).

3 Bảng xác suất đối với hư hỏng mạn

X_d/L	P_{sa}	X_f/L	P_{sf}	Z_i/D_s	P_{si}	Z_u/D_s	P_{su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{sy} phải được tính như sau:

$$P_{sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \quad \text{với } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad \text{với } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{với } y/B_s \geq 0,1$$

P_{sy} không được lấy lớn hơn 1.

9 Xác suất P_B thùng một khoang từ hư hỏng đáy phải được tính như sau:

1 $P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$

Trong đó:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng dọc được bao bởi X_a và X_f ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng ngang được bao bởi Y_p và Y_s ; và

$P_{BV} = 1 - P_{Bz} =$ xác suất hư hỏng mở rộng thẳng đứng phía trên biên được xác định bởi z .

2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} , và P_{Bz} phải được xác định bằng phương pháp nội suy tuyến tính từ bảng xác suất hư hỏng đáy nêu ở mục 9.3 của qui định này, trong đó:

$P_{Ba} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía sau vị trí X_a/L ;

$P_{Bf} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía trước vị trí X_f/L ;

$P_{Bp} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía mạn trái của kết;

$P_{Bs} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía mạn phải của kết; và

$P_{Bz} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía dưới kết.

Các biên của khoang X_a , X_f , Y_p , Y_s , và z phải được xác định như sau:

X_a và X_f được xác định như ở mục 8.2 của qui định này;

$Y_p =$ khoảng cách ngang từ điểm xa nhất phía mạn trái của khoang ở tại hoặc dưới đường nước d_B , tới mặt phẳng thẳng đứng cách đường tâm tàu khoảng $B_B/2$ về phía mạn phải, m;

$Y_s =$ khoảng cách ngang từ điểm xa nhất phía mạn phải của khoang ở tại hoặc dưới đường nước d_B , tới mặt phẳng thẳng đứng cách đường tâm tàu khoảng $B_B/2$ về phía mạn phải, m; và

$z =$ giá trị nhỏ nhất của z trên chiều dài của khoang, trong đó tại vị trí dọc bất kỳ được nêu, z là khoảng cách thẳng đứng từ điểm thấp hơn của tôn đáy tại vị trí dọc tới điểm thấp hơn của khoang tại vị trí dọc đó, m.

.3 Bảng xác suất đối với hư hỏng đáy

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} phải được tính như sau:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{for } z/D_s \leq 0,1,$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 (z/D_s - 0,1) \quad \text{for } z/D_s > 0,1.$$

P_{Bz} phải không được lấy lớn hơn 1.

10 Qui định này sử dụng cách tiếp cận xác suất một cách đơn giản, trong đó việc tổng hợp được tiến hành đối với sự tham gia của các lượng dầu tràn trung bình thành phần từ mỗi kết hàng. Đối với các thiết kế đặc biệt, ví dụ như các có bậc/ lõm trên các vách/ boong và đối với các vách nghiêng và/hoặc thân tàu lượn cong, có thể phải áp dụng những tính toán chính xác hơn. Trong những trường hợp như vậy, một trong các qui trình tính sau đây phải được áp dụng:

- .1 Các xác suất nêu ở mục 8 và 9 trên đây có thể được tính với độ chính xác hơn bằng việc áp dụng phương pháp phân khoảng giả định.*
- .2 Các xác suất nêu ở mục 8 và 9 trên đây có thể được tính toán bằng việc áp dụng trực tiếp các hàm mật độ xác suất ở Hướng dẫn nêu tại qui định 19.5.
- .3 Tính toán dầu tràn có thể đánh giá phù hợp theo phương pháp nêu ở Hướng dẫn được nêu ở qui định 19.5.

11 Các yêu cầu sau đây liên quan đến hệ thống đường ống phải được áp dụng:

- .1 Các đường ống chạy qua các kết hàng ở vị trí nhỏ hơn $0.30B$, tính từ mạn tàu hoặc nhỏ hơn $0.30D$, tính từ đáy tàu phải được lắp đặt các van hoặc thiết bị đóng tương tự tại điểm mà chúng xuyên vào bất cứ kết hàng nào. Các van này phải được giữ luôn đóng khi tàu hành trình trên biển khi các kết có chứa dầu hàng, trừ trường hợp chúng có thể được mở chỉ khi cần phải chuyển hàng cho các hoạt động hàng cần thiết.
- .2 Tính hiệu quả của việc giảm dầu tràn bằng cách sử dụng hệ thống sự cố chuyển hàng nhanh hoặc hệ thống khác được bố trí để giảm thiểu dầu tràn trong trường hợp sự cố có thể xem xét chỉ sau khi hiệu quả và các yếu tố an toàn của hệ thống được Tổ chức phê duyệt. Sự chấp thuận đối với việc phê duyệt phải được thực hiện phù hợp với các điều khoản của Hướng dẫn được nêu ở qui định 19.5.

* Tham khảo Giải thích về các vấn đề liên quan đến tính toán sự cố tràn dầu, được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.122(52).

Quy định 24**Hư hỏng giả định**

1 Đối với mục đích tính toán lượng dầu tràn giả thiết từ các tàu dầu theo các quy định 25 và 26, ba kích thước của phần hư hỏng ở mạn và đáy tàu được giả định như sau. Trong trường hợp hư hỏng đáy tàu thì hai trạng thái hư hỏng áp dụng riêng đối với từng phần đã nêu của tàu dầu.

1 Hư hỏng mạn

- 1.1 Kích thước dọc (l_e): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ hoặc 14,5 m, lấy giá trị nhỏ hơn.
- 1.2 Kích thước ngang (t_e): $\frac{B}{5}$ hoặc 11,5 m, lấy giá trị nhỏ hơn.

(đo phía trong từ mạn tàu vuông góc với đường tâm ở đường nước tương ứng với mạn khô ấn định mùa hè):

- 1.3 Kích thước thẳng đứng (v_e): Từ đường chuẩn trở lên không hạn chế.

2 Hư hỏng đáy

ở đoạn 0,3 L từ đường vuông góc mũi của tàu Bất kỳ phần nào khác của tàu

- 2.1 Kích thước dọc (l_s): $\frac{L}{10}$ $\frac{L}{10}$ hoặc 5 m, lấy giá trị nhỏ hơn
- 2.2 Kích thước ngang (t_s): $\frac{B}{6}$ hoặc 10 m, 5 m
lấy giá trị nào nhỏ hơn, nhưng không nhỏ hơn 5 m
- 2.3 Kích thước thẳng đứng từ đường chuẩn (v_s): $\frac{B}{15}$ hoặc 6 m lấy giá trị nào nhỏ hơn.

XEM GIẢI THÍCH 42.1

2 Các ký hiệu nêu ở quy định này khi được dùng trong chương này đều có nghĩa như đã định nghĩa trong quy định này.

Qui định 25**Lượng dầu tràn giả thiết****XEM GIẢI THÍCH 43**

1 Lượng dầu tràn giả thiết trong trường hợp hỏng mạn (O_e) và hư hỏng đáy (O_s) được tính theo các công thức dưới đây đối với những khoang bị hư hỏng ở mọi vị trí có thể dọc theo chiều dài tàu với các kích thước được định nghĩa ở qui định 24 của Phụ lục này:

1. Đối với các hư hỏng mạn:

$$O_e = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

2. Đối với các hư hỏng đáy:

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

Trong đó:

W_i = thể tích của kết cánh tính bằng m^3 , giả thiết là hư hỏng được xác định như nêu ở qui định 24 của Phụ lục này; W_i của kết dẫn cách ly có thể lấy bằng không.

C_i = thể tích kết trung tâm tính bằng m^3 , giả thiết là hư hỏng được xác định như nêu ở qui định 24 của Phụ lục này; C_i của kết dẫn cách ly có thể lấy bằng không.

K_i = $1 - b_i/t_e$; khi $b_i \geq t_e$; $K_i = 0$

Z_i = $1 - h_i/v_s$; khi $h_i \geq v_s$; $Z_i = 0$

b_i = chiều rộng của kết cánh được xét tính bằng mét, đo phía trong tàu từ mạn tàu vuông góc với mặt phẳng dọc tâm ở đường nước tương ứng với mạn khô ấn định mùa hè;

h_i = chiều cao nhỏ nhất của đáy đôi được xét tính bằng m. Nếu không có đáy đôi thì h_i lấy bằng không.

Các ký hiệu nêu ở qui định này khi được dùng trong chương này đều có nghĩa như đã định nghĩa trong qui định này.

XEM GIẢI THÍCH 44

2 Nếu không gian trống hoặc kết dẫn cách ly có chiều dài nhỏ hơn l_c như định nghĩa ở qui định 24 của Phụ lục này được bố trí nằm giữa hai kết dầu mạn thì O_c trong công thức (I) có thể được tính dựa trên thể tích W_i là thể tích thực của một kết như vậy (nếu các kết có cùng dung tích) hoặc thể tích của các kết nhỏ hơn trong số hai kết (nếu chúng có thể tích khác nhau) liền kề với không gian đó, nhân với S_i như xác định dưới đây và đối với tất cả các kết cánh bao gồm trong trường hợp đâm va, giá trị thể tích thực đầy đủ:

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

trong đó l_i = chiều dài của không gian trống hoặc của kết dẫn cách ly được xét, tính bằng mét.

3.1 Chỉ công nhận đối với các kết của đáy đôi để trống hoặc chứa nước sạch khi các kết phía trên được chứa hàng.

3.2 Nếu đáy đôi không kéo dài hết chiều dài và chiều rộng của kết được xét, kết đáy đôi được coi là không có và thể tích các kết phía trên khu vực đáy bị hư hỏng được phải được đưa vào công thức (II) ngay cả khi kết này không được coi là hư hỏng do có phần đáy đôi đó.

3.3 Khi xác định giá trị h_i có thể không tính các giếng hút với điều kiện các giếng đó có diện tích không quá lớn và sâu xuống phía dưới kết một khoảng tối thiểu và trong bất kỳ trường hợp nào độ sâu của các giếng không được lớn hơn nửa chiều cao đáy đôi. Nếu độ sâu của giếng quá nửa chiều cao đáy đôi thì h_i phải được lấy bằng chiều cao đáy đôi trừ đi chiều sâu giếng.

Đường ống phục vụ các giếng này trong phạm vi đáy đôi phải có các van hoặc thiết bị đóng khác bố trí ở điểm nối giữa đường ống với kết phục vụ để ngăn ngừa chảy dầu khi hư hỏng đường ống. Đường ống này phải lắp đặt càng cao so với đáy tàu càng tốt. Khi tàu ở trên biển, các van này phải đóng thường xuyên khi trong kết có chứa dầu hàng, trừ khi phải mở chúng để bơm chuyển dầu nhằm cân bằng tàu.

4 Trong trường hợp nếu hư hỏng đáy bao gồm đồng thời cả 4 kết trung tâm, trị số O_c có thể được tính theo công thức:

$$O_c = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5 Để giảm lượng dầu tràn trong trường hợp hư hỏng đáy tàu Chính quyền hàng hải có thể cho phép lắp đặt hệ thống bơm hàng có đầu miệng hút sự cố đặt ở vị trí cao tại mỗi kết hàng, có khả năng bơm dầu từ một hoặc nhiều kết bị thủng tới các kết dẫn cách ly hoặc kết hàng sẵn có, nếu đảm bảo rằng các kết đó có đủ khoảng trống. Hệ thống bơm hàng như vậy phải có khả năng, trong vòng hai giờ hoạt động chuyển được lượng dầu bằng nửa thể tích của kết lớn nhất trong số các kết bị hư hỏng liên quan và bằng dung tích nhận sẵn có của các kết dẫn hoặc kết hàng. Việc này chỉ hạn chế ở mức cho phép tính toán trị

số O_c theo công thức (III). Các đường ống của những miệng hút đó phải được bố trí ở độ cao tối thiểu không thấp hơn kích thước thẳng đứng hư hỏng đáy v_s . Chính quyền hàng hải phải cung cấp cho Tổ chức những thông tin liên quan tới những hệ thống được họ chấp nhận để Tổ chức thông báo tới các Thành viên khác của Công ước.

6 Qui định này không áp dụng đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, như định nghĩa ở qui định 1.28.8.

Qui định 26

Giới hạn kích thước và bố trí các kết hàng

1 Trừ trường hợp nêu ở mục 7 dưới đây:

- .1 tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, và
- .2 tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, thuộc một trong các loại sau:
 - .2.1 tàu dầu bàn giao sau ngày 1 tháng 1 năm 1977; hoặc
 - .2.1 tàu dầu thoả mãn cả hai điều kiện sau đây:
 - .2.2.1 bàn giao không muộn hơn ngày 1 tháng 1 năm 1977; và
 - .2.2.2 có hợp đồng đóng mới sau ngày 1 tháng 1 năm 1974, hoặc trong trường hợp không có hợp đồng đóng mới trước đó, sống chính của tàu được đặt hoặc tàu ở giai đoạn đóng mới tương tự sau ngày 30 tháng 6 năm 1974.

phải thoả mãn các yêu cầu của qui định này.

2 Các kết hàng của tàu dầu phải có kích thước và được bố trí sao cho lượng dầu tràn giả thiết O , hoặc O_c được tính phù hợp với các điều khoản của qui định 25 Phụ lục này, dù hư hỏng ở bất kỳ vị trí nào theo chiều dài tàu, không được vượt quá 30.000 m³ hoặc $400\sqrt{DW}$, lấy giá trị nào lớn hơn, nhưng lớn nhất bằng 40.000 m³.

3 Thể tích của bất kỳ kết dầu hàng mạn nào của tàu dầu phải không được vượt quá 75% giới hạn của lượng dầu tràn giả thiết nêu ở mục 2 của qui định này. Thể tích của bất kỳ kết dầu hàng trung tâm nào không được vượt quá 50.000 m³. Tuy nhiên, trên các tàu dầu có kết dẫn cách ly như định nghĩa ở qui định 18 của Phụ lục này, thể tích cho phép của kết dầu hàng mạn bố trí giữa hai kết dẫn cách ly mà chiều dài mỗi kết này lớn hơn l_c , có thể tăng đến bằng giới hạn của lượng dầu tràn giả thiết với điều kiện chiều rộng của các kết cánh lớn hơn t_c .

4 Chiều dài của mỗi kết đầu hàng không được vượt quá 10 m hoặc một trong các giá trị sau đây, lấy giá trị nào lớn hơn:

.1 nếu không bố trí vách dọc trong các kết hàng:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

nhưng không được vượt quá $0,2 L$

.2 nếu có bố trí vách dọc trung tâm trong các kết hàng:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

.3 nếu bố trí hai vách dọc trở lên trong các kết hàng:

.3.1 đối với các kết cánh: $0,2 L$

.3.2 đối với các kết trung tâm:

.3.2.1 nếu $\frac{b_i}{B}$ bằng hoặc lớn hơn $1/5$: $0,2 L$

.3.2.1 nếu $\frac{b_i}{B}$ nhỏ hơn $1/5$:

.3.2.2.1 nếu không bố trí vách dọc trung tâm:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

.3.2.2.2 nếu có bố trí vách dọc trung tâm:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

b_i là khoảng cách nhỏ nhất tính từ mạn tàu đến vách dọc bên ngoài của kết nêu trên được đo bên trong tàu vuông góc với đường tâm tàu ở mức tương ứng với mạn khô ấn định mùa hè.

5 Để không vượt quá các giới hạn thể tích qui định bởi các mục 2, 3 và 4 của qui định này và không phụ thuộc vào kiểu hệ thống chuyển hàng đã được chấp nhận trang bị cho tàu, khi hệ thống này nối với hai kết hàng trở lên, phải trang bị các van hoặc thiết bị chặn tương tự để cách ly các kết với nhau. Các van hoặc thiết bị này phải được đóng lại khi tàu ở trên biển.

6 Các đường ống xuyên qua các kết hàng cách mạn tàu một khoảng nhỏ hơn r_c hoặc cách đáy tàu một khoảng nhỏ hơn v_c phải được trang bị các van hoặc thiết bị chặn tương tự tại điểm mà chúng xuyên vào bất cứ kết hàng nào. Khi tàu ở trên biển mà trong các kết có chứa dầu hàng thì những van này phải được đóng, chỉ trừ trường hợp mở để chuyển hàng nhằm cân bằng tàu.

7 Qui định này không áp dụng đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, như định nghĩa ở qui định 1.28.8.

Qui định 27

Ổn định nguyên vẹn

XEM GIẢI THÍCH 45

1 Các tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002, như định nghĩa ở qui định 1.28.7, phải tuân thủ tiêu chuẩn ổn định nguyên vẹn nêu ở các mục 1.1 và 1.2 của qui định này, nếu thích hợp, cho các chiều chìm khai thác ở những trạng thái hàng và dãn xấu nhất có thể, phù hợp với thực tế khai thác, kể cả các trạng thái trung gian của trạng thái chuyển hàng lỏng. Ở tất cả các trạng thái, các kết dãn được giả định là dừng:

- .1 Trong cảng, cao độ trọng tâm ban đầu GM_0 , được hiệu chỉnh đối với các mặt thoáng đo tại góc nghiêng 0° , phải không nhỏ hơn 0,15 m;
- .2 Trên biển, phải áp dụng tiêu chuẩn sau:
 - .2.1 diện tích dưới đường cong cánh tay đòn ổn định (đường cong GZ) phải không nhỏ hơn 0,055 m.rad tới góc nghiêng $\theta = 30^\circ$ và không nhỏ hơn 0,09 m.rad tới góc nghiêng $\theta = 40^\circ$ hoặc góc vào nước khác θ^* nếu góc nghiêng này nhỏ hơn 40° . Đồng thời, diện tích dưới đường cong cánh tay đòn ổn định (đường cong GZ) giữa góc 30° và 40° hoặc giữa 30° và θ nếu góc này nhỏ hơn 40° , phải không nhỏ hơn 0,03 m.rad;
 - .2.2 cánh tay đòn ổn định GZ phải ít nhất bằng 0,20 m.rad tại góc nghiêng lớn hơn hoặc bằng 30° ;
 - .2.3 cánh tay đòn lớn nhất phải xuất hiện tại góc nghiêng tốt nhất là 30° nhưng không nhỏ hơn 25° ; và
 - .2.4 chiều cao trọng tâm ban đầu GM_0 , hiệu chỉnh đối với mặt thoáng được đo tại góc nghiêng 0° , phải không nhỏ hơn 0,15 m.

2 Các yêu cầu của mục 1 phải thoả mãn từ giai đoạn thiết kế. Đối với các tàu chở hàng hỗn hợp có thể chấp nhận các qui trình khai thác đơn giản bổ sung.

3 Các qui trình đơn giản bổ sung cho các hoạt động chuyển chất lỏng nêu ở mục 2 phải là các qui trình được viết ra sẵn sàng cho thuyền trưởng và:

* θ là góc nghiêng mà tại đó các lỗ ở thân tàu, thượng tầng hoặc lầu không thể đóng kín thời tiết hoặc ngập nước. Khi áp dụng tiêu chuẩn này, các lỗ nhỏ mà thông qua các lỗ này không thể làm tăng khả năng ngập nước của tàu, không cần thiết xem là các lỗ mở.

- .1 được Chính quyền hàng hải phê duyệt;
- .2 nêu rõ các kết hàng và dẫn, ở bất kỳ trạng thái qui định nào của quá trình chuyển chất lỏng và giới hạn mật độ hàng có thể, có thể dừng và vẫn thoả mãn tiêu chuẩn ổn định. Các kết dừng có thể thay đổi trong quá trình hoạt động chuyển chất lỏng và là bất kỳ sự phối hợp nào với điều kiện chúng thoả mãn tiêu chuẩn;
- .3 sĩ quan chịu trách nhiệm dễ dàng hiểu được các hoạt động chuyển chất lỏng;
- .4 đưa ra kế hoạch tuần tự trong các hoạt động làm hàng/dẫn;
- .5 cho phép so sánh ổn định đạt được và ổn định yêu cầu bằng việc sử dụng tiêu chuẩn ổn định ở dạng đồ thị hoặc bảng;
- .6 không yêu cầu sĩ quan có trách nhiệm phải thực hiện các phép tính toán học phức tạp;
- .7 đưa ra các thao tác hiệu chỉnh cho sĩ quan chịu trách nhiệm các giá trị khuyến nghị trong trường hợp tàu khởi hành và các tình huống sự cố; và
- .8 được mô tả rõ trong các sổ tay độ chúi và ổn định được duyệt tại các trạm điều khiển làm hàng và dẫn và trong bất kỳ máy tính sử dụng để tính toán ổn định nào.

Qui định 28

Phân khoang và ổn định tai nạn

1 Các tàu dầu được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, có tổng dung tích từ 150 trở lên phải thoả mãn tiêu chuẩn về phân khoang và ổn định tai nạn như nêu ở mục 3 của qui định này sau khi giả định hư hỏng mạn hoặc đáy như nêu ở mục 2 của qui định này, đối với bất kỳ chiều chìm khai thác nào ứng với các trạng thái tải thực tế từng phần hoặc toàn bộ, có tính đến độ chúi, sức bền của tàu cũng như khối lượng riêng của hàng. Hư hỏng như vậy phải được xét cho tất cả các vị trí có thể xảy ra dọc theo chiều dài tàu như sau:

- .1 đối với tàu dầu có chiều dài trên 225 m, ở bất kỳ vị trí nào theo chiều dài tàu;
- .2 đối với tàu dầu có chiều dài trên 150 m nhưng không quá 225 m, ở bất kỳ vị trí nào theo chiều dài tàu, trừ hư hỏng có ảnh hưởng tới vách trước hoặc vách sau của buồng máy nằm ở phía đuôi tàu. Buồng máy được xét như một khoang ngập nước đơn;

- .3 đối với tàu dầu có chiều dài không quá 150 m, ở bất kỳ vị trí nào theo chiều dài tàu giữa hai vách ngang kế tiếp nhau, trừ buồng máy. Đối với tàu dầu có chiều dài từ 100 m trở xuống mà các yêu cầu ở mục 3 của qui định này không thể được thoả mãn mà không làm ảnh hưởng đáng kể khả năng hoạt động của tàu, Chính quyền hàng hải có thể cho phép giảm nhẹ việc áp dụng các yêu cầu này.

Các trạng thái dẫn không được tính đến khi tàu không chở dầu trong các kết hàng, trừ dầu cặn.

XEM GIẢI THÍCH 46

2 Các điều khoản sau đây về kích thước và tính chất của hư hỏng giả định phải áp dụng:

.1 Hư hỏng mạn:

- | | |
|--|--|
| .1.1 Kích thước dọc: | $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ hoặc 14,5 m,
lấy giá trị nhỏ hơn |
| .1.2 Kích thước ngang:
(do phía trong từ mạn tàu vuông góc tới đường tâm ở đường nước tương ứng với mạn khô ấn định mùa hè) | $\frac{B}{5}$ hoặc 11,5 m, lấy giá trị nhỏ hơn. |
| .1.3 Kích thước thẳng đứng: | Từ đường lý thuyết của tôn đáy tàu tại đường tâm trở lên, không hạn chế. |

.2 Hư hỏng đáy

- | | | |
|------------------------|--|---|
| | <i>ở đoạn 0,3 L từ đường vuông góc mũi của tàu</i> | <i>Bất kỳ phần nào khác của tàu</i> |
| .2.1 Kích thước dọc: | $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ hoặc 14,5 m, lấy giá trị nhỏ hơn | $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ hoặc 5 m, lấy giá trị nhỏ hơn |
| .2.2 Kích thước ngang: | $\frac{B}{6}$ hoặc 10 m, lấy giá trị nhỏ hơn | $\frac{B}{6}$ hoặc 5 m, lấy giá trị nhỏ hơn |

- | | | |
|-----------------------------|--|--|
| .2.3 Kích thước thẳng đứng: | $\frac{B}{15}$ hoặc 6 m,
lấy giá trị nhỏ hơn được đo từ đường lý thuyết của tôn đáy tàu tại đường tâm | $\frac{B}{15}$ hoặc 6 m,
lấy giá trị nhỏ hơn được đo từ đường lý thuyết của tôn đáy tàu tại đường tâm |
|-----------------------------|--|--|
- .3 Nếu bất kỳ hư hỏng nào với kích thước nhỏ hơn kích thước lớn nhất đã nêu ở các tiểu mục 2.1 và 2.2 của mục này mà dẫn đến trạng thái xấu hơn, hư hỏng đó phải được xem xét.
- .4 Nếu hư hỏng liên quan đến các vách ngang như nêu ở các tiểu mục 1.1 và 1.2 của qui định này, các vách ngang kín nước phải được bố trí ít nhất ở khoảng cách bằng kích thước dọc của hư hỏng giả định như nêu ở tiểu mục 2.1 của mục này để được xem là hiệu quả. Nếu các vách ngang bố trí ở khoảng cách ngắn hơn, một hoặc nhiều vách thuộc số vách ngang này nằm trong vùng hư hỏng này phải giả định là không tồn tại đối với việc xác định các khoang bị ngập.
- .5 Nếu hư hỏng ở giữa các vách ngang kín nước kế tiếp nhau như nêu ở tiểu mục 1.3 của qui định này, không một vách ngang chính hoặc vách ngang ngăn cách kết mạn hoặc các kết đáy đôi được giả định là hư hỏng, trừ các trường hợp sau đây:
- .5.1 khoảng cách giữa hai vách kế tiếp nhau nhỏ hơn kích thước dọc của hư hỏng giả định nêu ở tiểu mục 2.1 của mục này; hoặc
- .5.2 vách ngang có bậc hoặc có hốc dài trên 3,05 m nằm trong phạm vi của hư hỏng giả định. Trong qui định này, bậc được tạo thành bởi vách kết đuôi và đỉnh kết tuổi không được coi là bậc.
- .6 Nếu trong phạm vi kích thước giả định của hư hỏng có bố trí các đường ống, đường thông hoặc hầm thông, phải bố trí sao cho nước ngập không theo các đường đó lan sang các khoang không phải là khoang bị ngập giả thiết đối với mỗi trường hợp hư hỏng.

XEM GIẢI THÍCH 47

- 3 Các tàu dầu được coi là tuân theo tiêu chuẩn ổn định tai nạn, nếu thoả mãn các yêu cầu sau đây:

- .1 Đường nước cuối cùng, có xét đến ngập nước, nghiêng và chúi, phải nằm thấp hơn mép dưới của bất cứ lỗ nào mà qua đó nước có thể tràn vào. Những lỗ đó bao gồm ống thông hơi và các lỗ đóng kín bằng các cửa kín thời tiết, hoặc nắp miệng kết hàng, có thể trừ những lỗ người chui có cửa kín nước và các cửa húp lỗ, nắp miệng kết hàng kín nước có kích thước nhỏ đảm bảo được tính kín nước cao của boong, các cửa trượt kín nước điều khiển từ xa và những cửa tròn liên mạn kiểu không mở được.
 - .2 Ở giai đoạn ngập nước cuối cùng, góc nghiêng do ngập không đối xứng phải không quá 25° , góc này có thể tăng lên tới 30° nếu mép boong không bị ngập.
 - .3 Ổn định ở giai đoạn ngập nước cuối cùng phải được kiểm tra và có thể được coi là đủ nếu đường cong cánh tay đòn ổn định có ít nhất phạm vi 20° sau điểm cân bằng, đồng thời cánh tay đòn ổn định dư lớn nhất tối thiểu bằng 0,1 m trong phạm vi 20° ; diện tích phía dưới đường cong trong phạm vi này phải không nhỏ hơn 0,0175 mét radian. Các lỗ không được bảo vệ phải không bị ngập trong vùng này, trừ khi không gian liên quan được giả định bị ngập. Trong phạm vi này, các lỗ bất kỳ được liệt kê ở tiểu mục 3.1 của mục này hoặc các lỗ khác có thể đóng kín thời tiết được, có thể được phép ngập nước.
 - .4 Chính quyền hàng hải phải thoả mãn được rằng tàu đảm bảo đủ ổn định ở các giai đoạn ngập nước trung gian.
 - .5 Các hệ thống cân bằng yêu cầu trợ giúp cơ khí như các van, các đường ống có mục giao nhau, nếu trang bị, phải không được xét đối với mục đích giảm góc nghiêng hoặc để đạt được giới hạn dương nhỏ nhất của ổn định dư nhằm thoả mãn những yêu cầu của các mục 3.1, 3.2 và 3.3 của mục này và ổn định dư đủ phải được duy trì trong tất cả các giai đoạn cân bằng. Những không gian được nối bằng các kênh có diện tích mặt cắt ngang lớn có thể xem là không gian chung.
- 4 Các yêu cầu ở mục 1 của qui định này phải được xác nhận bằng các tính toán có xét đến các đặc tính thiết kế của tàu, bố trí, tuyến hình và hàng chứa trong các khoang hư hỏng; và sự phân bố, khối lượng riêng và ảnh hưởng mặt thoáng của hàng lỏng. Các tính toán phải dựa trên:
- .1 Phải tính đến bất kỳ kết trống hoặc chứa một phần hàng nào, khối lượng riêng của hàng chở cũng như bất kỳ lượng chất lỏng nào tràn ra khỏi các khoang bị hư hỏng.
 - .2 Hệ số ngập nước giả định cho các không gian do hư hỏng phải được lấy như sau:

Buồng	Hệ số ngập nước
Sử dụng làm kho	0,60
Sử dụng làm buồng ở	0,95
Sử dụng làm buồng máy	0,85
Không gian trống	0,95
Sử dụng để chứa chất lỏng tiêu thụ	0 đến 0,95*
Sử dụng để chứa các chất lỏng khác	0 đến 0,95*

- .3 Không cần tính đến tính nổi của bất cứ thượng tầng nào nằm ngay trên phần hư hỏng mạn. Tuy nhiên, có thể tính đến các phần thượng tầng không bị ngập nước ở ngoài phạm vi hư hỏng với điều kiện chúng được cách ly với không gian bị hư hỏng bằng các vách kín nước và phù hợp với những yêu cầu của tiểu mục 3.1 của qui định này đối với những không gian nguyên vẹn. Có thể cho phép sử dụng các cửa bản lề kín nước ở các vách kín nước của thượng tầng.
- .4 Ảnh hưởng của mặt thoáng phải được tính ở góc nghiêng 5° đối với mỗi khoang riêng. Chính quyền hàng hải có thể yêu cầu hoặc cho phép hiệu chỉnh mặt thoáng được tính ở góc nghiêng lớn hơn 5° đối với các kết chứa hàng một phần.
- .5 Khi tính toán ảnh hưởng của mặt thoáng của chất lỏng tiêu thụ, phải giả thiết rằng, đối với mỗi loại chất lỏng ít nhất một cặp kết ngang hoặc một kết trung tâm có mặt thoáng và kết hoặc cặp kết được xét đến đó phải là các kết có ảnh hưởng của mặt thoáng là lớn nhất.

5 Thuyền trưởng của tàu dầu áp dụng qui định này và người chịu trách nhiệm của tàu dầu không tự hành áp dụng Phụ lục này phải được cung cấp theo mẫu được duyệt:

- .1 thông báo liên quan tới nhân và phân bố hàng cần thiết để đảm bảo thoả mãn các điều khoản của qui định này; và
- .2 các số liệu về khả năng thoả mãn của tàu đối với tiêu chuẩn ổn định tai nạn được xác định bởi qui định này, kể cả ảnh hưởng của những miễn giảm có thể được phép theo tiểu mục 1.3 của qui định này.

* Hệ số ngập nước của các khoang chứa hàng một phần phải phù hợp với lượng chất lỏng chở trong khoang. Bất kỳ khi nào kết chứa chất lỏng bị thủng, nó phải được giả định là toàn bộ chất lỏng trong kết đó bị mất và được thay vào đó bằng nước biển ngập tới mức mặt phẳng cân bằng cuối cùng.

6 Đối với các tàu dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên được bàn giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996, như định nghĩa ở qui định 1.28.6, thì những hư hỏng giả định đưa ra ở mục 2.2 phải được bổ sung bằng hư hỏng rách tôn đáy giả định như sau:

- .1 kích thước dọc:
 - .1.1 các tàu có trọng tải từ 75.000 tấn trở lên:
0,6 L đo từ đường vuông góc mũi;
 - .1.2 các tàu có trọng tải nhỏ hơn 75.000 tấn:
0,4 L đo từ đường vuông góc mũi;
- .2 kích thước ngang: $B/3$ tại mọi vị trí đáy tàu;
- .3 kích thước thẳng đứng: thùng vỏ ngoài.

Qui định 29

Kết lắng

1 Theo các điều khoản của mục 4 của qui định 3 Phụ lục này, các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải được trang bị hệ thống kết lắng phù hợp với các yêu cầu của các mục 2.1 đến 2.3 của qui định này. Đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, kết hàng bất kỳ có thể qui định là kết lắng.

2.1 Phải trang bị đủ các phương tiện để vệ sinh các kết hàng và chuyển cặn nước dẫn bẩn và nước rửa kết từ các kết hàng vào kết lắng được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

2.2 Trong hệ thống này phải trang bị phương tiện để bơm chuyển cặn dầu vào kết lắng hoặc các kết lắng kết hợp sao cho dòng nước thải ra biển thoả mãn các điều khoản của qui định 34 Phụ lục này.

2.3 Hệ thống kết lắng hoặc các kết lắng kết hợp phải có đủ dung tích cần thiết để chứa nước bẩn sinh ra khi rửa kết, cặn dầu và cặn của nước dẫn bẩn. Tổng thể tích của kết lắng hoặc các kết lắng phải không nhỏ hơn 3% thể tích chở dầu của tàu, trừ khi Chính quyền hàng hải có thể chấp nhận:

- .1 2% đối với các tàu dầu mà hệ thống rửa kết sao cho có thể nhận nước rửa vào kết lắng hoặc các kết lắng một lần, lượng nước này đủ để rửa kết và, nếu có thể, còn đủ để cung cấp cho các bơm mà không lấy thêm nước bổ sung vào hệ thống;

- 2 2% nếu các kết dẫn cách ly hoặc kết dẫn sạch được trang bị phù hợp với qui định 18 của Phụ lục này, hoặc nếu hệ thống rửa kết bằng dầu thô được lắp đặt phù hợp với qui định 33 của Phụ lục này. Thể tích của các kết lắng có thể giảm thêm tới 1,5% đối với các tàu dầu đó mà hệ thống rửa kết sao cho có thể nhận nước rửa vào kết lắng hoặc các kết lắng một lần, lượng nước này đủ để rửa kết và, nếu có thể, còn đủ để cung cấp cho các bơm mà không cần lấy thêm nước bổ sung vào hệ thống; và
- 3 1% đối với các tàu chở hàng hỗn hợp nếu dầu chỉ được chở trong các kết có vách phẳng. Thể tích này có thể được giảm thêm tới 0,8% nếu hệ thống rửa kết sao cho có thể nhận nước rửa vào kết lắng hoặc các kết lắng một lần, lượng nước này đủ để rửa kết và, nếu có thể, còn đủ để cung cấp cho các bơm mà không lấy thêm nước bổ sung vào hệ thống.

XEM GIẢI THÍCH 48

2.4 Các kết lắng phải được thiết kế, đặc biệt đối với vị trí các cửa vào, cửa ra, các vách ngăn hoặc tấm chắn nếu có, sao cho tránh được hiện tượng chảy hỗn loạn quá mức hoặc tạo thành nhũ tương với nước.

3 Các tàu dầu có trọng tải từ 70.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, phải được trang bị ít nhất hai kết lắng.

Qui định 30***Hệ thống bơm, đường ống và thải***

1 Trên tất cả các tàu dầu, trên boong hở ở hai bên mạn phải lắp đường ống thải góp để nối với thiết bị tiếp nhận nhằm mục đích thải nước dẫn bắn hoặc nước lẫn dầu.

2 Trên tất cả các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên, các đường ống thải ra biển nước dẫn hoặc nước lẫn dầu từ các khu vực kết hàng mà có thể cho phép theo qui định 34 của Phụ lục này phải được dẫn lên boong hở hoặc ra mạn tàu phía trên đường nước ở trạng thái dẫn lớn nhất. Có thể cho phép dùng các kiểu hệ thống đường ống khác nhưng chỉ hoạt động theo phương thức như nêu ở các tiểu mục 6.1 tới 6.5 của qui định này.

XEM GIẢI THÍCH 49.1.1 ĐẾN 49.1.4

3 Trên các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, phải trang bị phương tiện để ngừng thải ra biển nước dẫn hoặc nước lẫn dầu từ các khu vực kết hàng, khác với những việc thải phía dưới đường nước được phép theo mục 6 của qui định này, từ vị trí ở boong cao nhất hoặc phía trên có thể quan sát được đường ống góp nêu ở mục 1 của qui định này và việc thải ra biển từ các đường ống nêu ở mục 2 trong qui định này. Phương tiện sử dụng để dừng thải không cần thiết phải đặt ở vị trí quan sát nếu có hệ thống liên lạc, như điện thoại hoặc hệ thống vô tuyến được trang bị giữa vị trí quan sát và vị trí điều khiển thải.

4 Các tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, yêu cầu trang bị các kết dẫn cách ly hoặc các hệ thống rửa bằng dầu thô phải tuân theo các yêu cầu sau:

- .1 phải trang bị đường ống có thiết kế và bố trí sao cho dầu còn lại trong các đường ống là ít nhất; và
- .2 phải trang bị phương tiện để xả hết dầu ở các bơm hàng và ở tất cả các đường ống dầu sau khi đã trả hết hàng, nếu cần thiết phải nối với thiết bị vét. Việc xả hết dầu của đường ống và bơm phải có khả năng thải cả lên bờ và tới kết hàng hoặc kết lắng. Để thải lên bờ phải trang bị đường ống đặc biệt với đường kính nhỏ và phải nối với đầu ra của các van góp của tàu.

XEM GIẢI THÍCH 50.1 ĐẾN 50.3

5 Các tàu chở dầu thô được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, có yêu cầu phải trang bị các kết dẫn cách ly hoặc các hệ thống rửa bằng dầu thô hoặc khai thác các kết dẫn sạch phải tuân theo các điều khoản ở mục 4.2 của qui định này.

6 Trên các tàu dầu, việc thải nước dẫn hoặc nước lẫn dầu từ các khu vực kết hàng phải được thực hiện phía trên đường nước, trừ những trường hợp sau:

- .1 Nước dẫn cách ly và nước dẫn sạch có thể thải phía dưới đường nước khi tàu:
 - .1.1 ở trong các cảng hoặc bến xa bờ; hoặc
 - .1.2 ở trên biển bằng phương pháp trọng lực;
 - .1.3 ở trên biển bằng các bơm nếu thay đổi nước dẫn được thực hiện theo các yêu cầu của qui định D-1.1 của Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn lắng từ tàu.

với điều kiện là bề mặt của nước dẫn được kiểm tra ngay trước khi thải bằng mắt hoặc các phương tiện khác và đảm bảo không lẫn dầu.

- .2 Các tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, mà, nếu không hoán cải, không có khả năng thải nước dẫn cách ly phía trên đường nước, thì có thể thải nước dẫn cách ly phía dưới đường nước khi trên biển, với điều kiện là bề mặt của nước dẫn được kiểm tra ngay trước khi thải và đảm bảo không lẫn dầu.
- .3 Các tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, khai thác các kết dẫn sạch mà, nếu không hoán cải, không có khả năng thải nước dẫn từ các kết dẫn sạch phía trên đường nước, thì có thể thải nước dẫn đó phía dưới đường nước, với điều kiện việc thải này được giám sát phù hợp với qui định 18.8.3 của Phụ lục này.
- .4 Các tàu dầu khi trên biển có thể thải nước dẫn bắn hoặc nước lẫn dầu từ các kết trong khu vực hàng không phải là kết lắng phía dưới đường nước bằng phương pháp trọng lực, với điều kiện đảm bảo đủ thời gian cho quá trình phân ly dầu/nước thực hiện được và nước dẫn được kiểm tra ngay trước khi thải bằng thiết bị xác định ranh giới dầu/nước nêu ở qui định 32 của Phụ lục này để bảo đảm rằng với chiều cao của mặt phân cách đó không có bất kỳ nguy hại nào tới môi trường biển.
- .5 Các tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, khi ở trên biển, nước dẫn bắn hoặc nước lẫn dầu từ các khu vực kết hàng có thể được thải phía dưới đường nước, sau hoặc thay cho việc thải theo phương pháp nêu ở tiểu mục 6.4 của mục này, với điều kiện:
 - .5.1 một phần của dòng thải được dẫn qua đường ống cố định tới vị trí dễ tiếp cận ở boong trên cùng, hoặc phía trên, nơi mà nó có thể được quan sát trong quá trình thải; và
 - .5.2 hệ thống phân dòng chảy như vậy tuân theo các yêu cầu của Chính quyền hàng hải, những yêu cầu này phải bao gồm ít nhất tất cả các điều khoản của Đặc tính kỹ thuật cho việc thiết kế, lắp đặt và khai thác Hệ thống tách dòng chảy để kiểm soát việc thải ra khỏi tàu đã được Tổ chức thông qua.*

XEM GIẢI THÍCH 51

* Xem phụ chương 4 của Giải thích thống nhất.

7 Các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, như định nghĩa ở qui định 1.28.8, được trang bị hộp van thông biển nối cố định với hệ thống đường ống hàng, phải được trang bị cả van cho hộp thông biển và van cách ly phía trong tàu. Ngoài các van này, hộp van thông biển phải có khả năng cách ly với hệ thống đường ống hàng khi tàu nhận hàng, chuyển hàng hoặc trả hàng bằng việc sử dụng thiết bị "chủ động" thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải. Thiết bị chủ động này là phương tiện được lắp đặt trên hệ thống đường ống để trong mọi tình huống có thể ngăn ngừa phần đường ống giữa van thông biển và van cách ly phía trong tàu bị chứa đầy dầu hàng.

XEM GIẢI THÍCH 52

Phần B — Thiết bị**Qui định 31*****Giữ dầu trên tàu***

1 Theo các điều khoản của các mục 4 và 5 của qui định 3 Phụ lục này, các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải được trang bị hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

2 Khi xem xét thiết kế của thiết bị đo hàm lượng dầu kết hợp trong hệ thống, Chính quyền hàng hải phải lưu ý đến những đặc tính kỹ thuật do Tổ chức khuyến nghị*. Hệ thống phải được lắp đặt thiết bị ghi để ghi lại liên tục lượng dầu thải tính bằng lít trên một hải lý và tổng lượng đã thải hoặc ghi lại hàm lượng dầu và cường độ thải. Việc ghi này phải cho phép nhận biết được thời gian, ngày và được lưu lại trong ít nhất 3 năm. Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu phải hoạt động ngay khi có bất kỳ việc thải nào ra biển và phải bảo đảm dừng tự động việc thải hỗn hợp lẫn dầu khi cường độ thải tức thời vượt quá giá trị cho phép nêu ở qui định 34 của Phụ lục này. Bất kỳ hư hỏng nào ở hệ thống kiểm soát và điều khiển thải này phải làm ngừng việc thải. Phải có chế độ hoạt động bằng tay thay thế và có thể sử dụng trong trường hợp hư hỏng như vậy, nhưng bộ phận bị hư hỏng phải được sửa chữa càng nhanh càng tốt. Chính quyền cảng có thể cho phép tàu dầu có bộ phận hư hỏng thực hiện chuyển chạy dẫn trước khi tới cảng sửa chữa.

* Đối với các thiết bị đo hàm lượng dầu được lắp đặt trên các tàu dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Khuyến nghị quốc tế đối với các đặc tính kỹ thuật về chức năng và thử của thiết bị phân ly dầu-nước và thiết bị đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.393(X). Đối với các thiết bị đo hàm lượng dầu là một bộ phận của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải lắp đặt trên các tàu dầu đóng vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và các đặc tính kỹ thuật đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của các tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.586(14). Đối với các thiết bị đo hàm lượng dầu là một bộ phận của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải lắp đặt trên các tàu dầu có sống chính được đặt hoặc tàu ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và các đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của các tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.108(49).

3 Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu phải được thiết kế và lắp đặt phù hợp với Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của tàu dầu do Tổ chức ban hành*. Chính quyền hàng hải có thể chấp nhận hệ thống đặc biệt được nêu chi tiết trong Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật.

4 Hướng dẫn khai thác hệ thống này phải phù hợp với sổ tay khai thác được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Hướng dẫn này bao gồm cả việc điều khiển bằng tay và tự động và phải đảm bảo không có thời điểm nào việc thải dầu không tuân theo các điều kiện nêu ở qui định 34 của Phụ lục này.

Qui định 32

Thiết bị phát hiện ranh giới dầu/nước*

Theo các điều khoản của các mục 4 và 5 của qui định 3 Phụ lục này, các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải được trang bị các thiết bị phát hiện ranh giới dầu nước hiệu quả được Chính quyền hàng hải phê duyệt, để xác định nhanh và chính xác ranh giới dầu/nước trong các kết lắng và phải sẵn sàng sử dụng trong các kết khác, nơi có sự phân ly của dầu và nước và từ các kết đó được thải trực tiếp ra biển.

Qui định 33

Yêu cầu về rửa bằng dầu thô

XEM GIẢI THÍCH 25

1 Tàu chở dầu thô có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, phải được trang bị hệ thống vệ sinh kết hàng bằng dầu thô. Chính quyền hàng hải phải áp dụng các biện pháp đảm bảo rằng hệ thống đó thoả mãn hoàn toàn yêu cầu của qui định này trong thời gian một năm sau ngày tàu chở chuyển dầu thô đầu tiên, hoặc ngày cuối chuyến đi thứ ba có chở dầu thô phù hợp cho việc rửa bằng dầu thô, lấy theo ngày nào muộn hơn.

* Tham khảo Hướng dẫn và Đặc tính kỹ thuật đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu cho Tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.496(XII) hoặc Hướng dẫn và Đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu cho Tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.586(14), hoặc Hướng dẫn và Đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu cho Tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.108(49).

* Tham khảo Đặc tính kỹ thuật của thiết bị phát hiện ranh giới dầu/nước được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.5(XIII).

2 Các hệ thống rửa bằng dầu thô cùng các thiết bị và hệ thống liên quan phải thoả mãn các yêu cầu do Chính quyền hàng hải qui định. Những yêu cầu này phải bao gồm ít nhất tất cả các điều khoản nêu trong Đặc tính kỹ thuật về thiết kế, khai thác và kiểm soát hệ thống rửa bằng dầu thô đã được Tổ chức thông qua.* Nếu tàu không yêu cầu trang bị phù hợp theo mục 1 của qui định này, nhưng có trang bị thiết bị rửa bằng dầu thô, thì phải thoả mãn các yêu cầu về an toàn của tài liệu nêu trên.

3 Mỗi hệ thống rửa bằng dầu thô yêu cầu trang bị theo qui định 18.7 của Phụ lục này phải thoả mãn các yêu cầu của qui định này.

* Tham khảo Đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với thiết kế, khai thác và kiểm soát hệ thống rửa bằng dầu thô được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.446(XI) và được Tổ chức sửa đổi bằng Nghị quyết A.497(XII) và A.897(21).

Phần C — Kiểm soát hoạt động thải dầu

Qui định 34

Kiểm soát thải dầu

A Thải ngoài vùng đặc biệt

1 Theo các điều khoản ở qui định 4 của Phụ lục này và mục 2 của qui định này, cấm các tàu dầu áp dụng Phụ lục này thải dầu, hoặc hỗn hợp chứa dầu ra biển, trừ khi thoả mãn tất cả các điều kiện sau đây:

- .1 tàu dầu không ở trong vùng đặc biệt;
- .2 tàu dầu ở cách bờ gần nhất trên 50 hải lý;
- .3 tàu dầu đang hành trình;
- .4 cường độ thải dầu tức thời không quá 30 lít trên một hải lý;
- .5 đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, tổng lượng dầu thải ra biển không quá 1/15.000 tổng lượng hàng tạo ra cặn; và đối với các tàu dầu được bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, thì không quá 1/30.000 tổng lượng hàng tạo ra cặn; và

XEM GIẢI THÍCH 53

- .6 trên tàu dầu có trang bị hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu và có hệ thống kết lắng như nêu ở qui định 29 và 31 của Phụ lục này.

2 Các điều khoản ở mục 1 của qui định này không áp dụng cho việc thải nước dẫn sạch hoặc nước dẫn cách ly.

B Thải trong vùng đặc biệt

3 Theo các điều khoản của mục 4 của qui định này, cấm bất kỳ việc thải nào ra biển dầu hoặc hỗn hợp lẫn dầu từ tàu dầu bất kỳ khi tàu ở trong vùng đặc biệt.*

4 Các điều khoản ở mục 3 của qui định này không áp dụng cho việc thải nước dẫn cách ly hoặc nước dẫn sạch.

5 Không có điều khoản nào trong qui định này cấm tàu thải ở ngoài các vùng đặc biệt phù hợp với mục 1 của qui định này khi tàu thực hiện một chuyến đi mà chỉ có một phần của đường đi thuộc vùng đặc biệt.

* Tham khảo qui định 38.6.

C Yêu cầu đối với tàu dầu có tổng dung tích nhỏ hơn 150

6 Những yêu cầu của các qui định 29, 31 và 32 của Phụ lục này không áp dụng cho những tàu dầu có dung tích nhỏ hơn 150, đối với các tàu này việc kiểm soát thải dầu theo qui định này được thực hiện bằng cách giữ dầu lại trên tàu sau đó thải toàn bộ nước bẩn tới thiết bị tiếp nhận. Tổng lượng dầu và nước sử dụng để rửa và bơm trở lại két chứa phải được thải tới thiết bị tiếp nhận, trừ khi có đủ trang bị đảm bảo rằng bất cứ việc thải nào được phép thải ra biển được kiểm soát có hiệu quả để đảm bảo thoả mãn các điều khoản của qui định này.

D Yêu cầu chung

7 Bất kỳ khi nào quan sát thấy vết dầu ở trên hoặc dưới mặt nước ngay gần tàu chạy hoặc ở vệt nước tàu chạy qua, Chính phủ của các Thành viên Công ước phải, đến mức độ hợp lý có thể, tiến hành ngay việc điều tra các sự kiện liên quan đến trường hợp này, xem tàu đó có vi phạm điều khoản nào của qui định này hay không. Đặc biệt, việc điều tra phải quan tâm đến các yếu tố gió, điều kiện biển, đường đi và tốc độ tàu, các nguyên nhân khác có thể phát sinh vết dầu gần tàu, và mọi bản ghi sổ liệu liên quan đến việc thải dầu.

8 Hỗn hợp thải ra biển không được chứa các hoá chất và các chất khác với lượng hoặc nồng độ có hại cho môi trường biển hoặc các hoá chất hoặc chất khác thêm vào nhằm đáp ứng giả tạo các điều kiện thải nêu trong qui định này.

9 Cặn dầu, không được phép thải ra biển theo các yêu cầu của các mục 1 và 3 của qui định này, phải được giữ lại trên tàu để thải tới các thiết bị tiếp nhận.

Qui định 35**Hoạt động rửa bằng dầu thô****XEM GIẢI THÍCH 25**

1 Mỗi tàu dầu có sử dụng các hệ thống rửa bằng dầu thô phải có Sổ tay khai thác và thiết bị* mô tả chi tiết các hệ thống, thiết bị và nêu rõ các qui trình hoạt động. Sổ tay này phải thoả mãn các yêu cầu của Chính quyền hàng hải và bao gồm tất cả các thông tin được đưa ra trong Đặc tính kỹ thuật nêu ở mục 2 của qui định 33 Phụ lục này. Nếu có sự thay đổi ảnh hưởng đến các hệ thống rửa bằng dầu thô thì Sổ tay này phải được sửa đổi phù hợp.

* Tham khảo mẫu tiêu chuẩn của Sổ tay khai thác và thiết bị rửa bằng dầu thô được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.3(XII), được bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.81(43).

2 Đối với việc dẫn các kết hàng, phải có đủ số kết hàng được rửa bằng dầu thô trước mỗi chuyến chạy dẫn để đảm bảo nước dẫn chỉ chứa trong các kết hàng đã được rửa bằng dầu thô, có xét đến tuyến thương mại của tàu và các điều kiện thời tiết dự kiến.

3 Các tàu chở dầu thô phải khai thác hệ thống rửa kết hàng bằng dầu thô phù hợp với Sổ tay khai thác và thiết bị, trừ khi tàu chở dầu thô chở loại dầu thô không phù hợp cho việc rửa bằng dầu thô.

Qui định 36

Nhật ký dầu, Phần II - Hoạt động hàng/dẫn

1 Mỗi tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải được trang bị Nhật ký dầu phần II (hoạt động hàng/dẫn). Sổ Nhật ký dầu Phần II, dù là một phần của nhật ký chính thức của tàu hay không, đều phải được lập theo mẫu ở phụ chương III của Phụ lục này.

2 Nhật ký dầu phần II phải được ghi đầy đủ trong từng trường hợp, ghi cho từng kết hàng cụ thể, nếu có thể được, bất kỳ khi nào có những hoạt động hàng/dẫn bất kỳ sau đây xảy ra ở trên tàu:

- .1 nhận dầu hàng;
- .2 bơm chuyển dầu hàng trong tàu trên hành trình;
- .3 trả dầu hàng;
- .4 nhận nước dẫn vào các kết dầu hàng và các kết dẫn sạch;
- .5 vệ sinh kết dầu hàng, kể cả rửa bằng dầu thô;
- .6 thải dẫn, trừ trường hợp thải từ kết dẫn cách ly;
- .7 thải nước từ các kết lắng;
- .8 đóng tất cả các van yêu cầu hoặc các thiết bị tương tự sau khi kết thúc những hoạt động thải từ kết lắng;
- .9 đóng các van cần thiết để cách ly các kết dẫn sạch với các đường ống hàng và vét sau khi kết thúc những hoạt động thải từ kết lắng; và
- .10 thải cặn.

3 Đối với các tàu dầu nêu ở qui định 34.6 của Phụ lục này, toàn bộ lượng dầu và nước sử dụng để rửa và bơm trở lại kết chứa phải được ghi vào Nhật ký dầu Phần II.

4 Trong trường hợp thải dầu hoặc hỗn hợp lẫn dầu như được nêu ở qui định 4 Phụ lục này hoặc trong trường hợp thải ngẫu nhiên hoặc bất thường khác không tuân theo qui định đó, phải ghi rõ vào Nhật ký dầu Phần II hoàn cảnh và nguyên nhân việc thải đó.

5 Mỗi hoạt động nêu ở mục 2 của qui định này phải được ghi ngay và đầy đủ vào Nhật ký dầu Phần II để tất cả những thông tin ghi trong Nhật ký dầu phù hợp với những hoạt động đã được thực hiện. Mỗi hoạt động đã hoàn thành phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan chịu trách nhiệm về các hoạt động liên quan ký tên và khi hết mỗi trang, thuyền trưởng của tàu phải ký xác nhận vào đó. Nhật ký dầu Phần II phải được ghi ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia mà tàu treo cờ cũng được sử dụng, thì trong trường hợp tranh chấp hoặc không thống nhất ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên.

6 Bất kỳ hư hỏng nào ở hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu phải được ghi vào Nhật ký dầu Phần II.

7 Nhật ký dầu phải được để ở vị trí sao cho sẵn sàng kiểm tra vào bất cứ thời gian hợp lý nào và phải luôn được giữ trên tàu, trừ các trường hợp tàu không có thuyền viên ở trên và được kéo. Nhật ký phải được giữ lại trong 3 năm sau lần ghi cuối cùng trong đó.

8 Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ thành viên Công ước này có thể kiểm tra Nhật ký dầu Phần II của bất kỳ tàu nào áp dụng Phụ lục này khi tàu ở trong cảng hoặc ở bến xa bờ của họ và có thể sao chép bất cứ phần nào trong Nhật ký này và có thể yêu cầu Thuyền trưởng xác nhận rằng đây là bản sao đúng của đoạn đó. Bất kỳ bản sao nào mà được thuyền trưởng xác nhận là bản sao đúng theo phần ghi trong Nhật ký dầu Phần II như vậy đều có thể đưa ra làm bằng chứng trong các vụ xét xử. Việc kiểm tra Nhật ký dầu Phần II và lấy bản sao được chứng nhận bởi người có thẩm quyền theo mục này phải được thực hiện càng nhanh càng tốt mà không gây ra ngừng trệ tàu không chính đáng.

9 Đối với các tàu dầu có tổng dung tích nhỏ hơn 150 hoạt động phù hợp với qui định 34.6 của Phụ lục này, Nhật ký dầu phù hợp phải do Chính quyền hàng hải qui định.

Chương 5 - Ngăn ngừa ô nhiễm dầu do sự cố

Qui định 37

Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu

1 Mỗi tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và mỗi tàu không phải tàu dầu có tổng dung tích từ 400 trở lên phải có trên tàu một bản kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

XEM GIẢI THÍCH 54

2 Bản kế hoạch này phải phù hợp với hướng dẫn do Tổ chức ban hành* và được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền trưởng và các sĩ quan. Bản kế hoạch phải bao gồm tối thiểu:

- .1 qui trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác có trách nhiệm của tàu phải tuân theo để báo cáo sự cố ô nhiễm dầu như yêu cầu ở điều 8 và Nghị định thư I của Công ước này, dựa trên hướng dẫn do Tổ chức ban hành*;
- .2 danh mục các tổ chức hoặc cá nhân cần liên lạc trong trường hợp xảy ra ô nhiễm dầu;
- .3 thuyết minh chi tiết các hành động cần thực hiện ngay bởi những người trên tàu nhằm giảm hoặc kiểm soát việc thải dầu sau vụ ô nhiễm; và
- .4 các qui trình và nơi liên lạc từ tàu để phối hợp hành động của tàu với các tổ chức quốc gia và tổ chức địa phương trong việc xử lý ô nhiễm.

3 Đối với các tàu cũng áp dụng qui định 17 của Phụ lục II Công ước này, kế hoạch này có thể phải phối hợp với kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các chất lỏng độc do tàu gây ra theo qui định 17 Phụ lục II của Công ước này. Trong trường hợp này, tên của kế hoạch là: "Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm do tàu gây ra".

4 Tất cả các tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên phải có nhanh chóng có các chương trình tính bằng máy tính để xác định ổn định tai nạn và sức bền kết cấu.

* Tham khảo Hướng dẫn biên soạn kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu do tàu gây ra được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.54(32) được bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.86(44).

* Tham khảo Nguyên tắc chung về các hệ thống báo cáo của tàu và các yêu cầu về báo cáo của tàu, kể cả Hướng dẫn về việc báo cáo các sự vụ liên quan đến hàng hoá nguy hiểm, các chất độc hại và/hoặc ô nhiễm biển được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.851(20);

Chương 6 — Phương tiện tiếp nhận

Qui định 38

Phương tiện tiếp nhận

XEM GIẢI THÍCH 55

A Phương tiện tiếp nhận ngoài vùng đặc biệt

1 Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước này phải đảm bảo trang bị tại các bến nhận dầu, các cảng sửa chữa và các cảng khác mà tàu cần thả cạn dầu, những thiết bị để tiếp nhận các cặn và hỗn hợp lẫn dầu còn lại từ các tàu dầu và các tàu khác đủ* đáp ứng cho nhu cầu sử dụng của các tàu mà không làm ngừng trệ tàu không chính đáng.

2 Thiết bị tiếp nhận phù hợp với mục 1 của qui định này phải được trang bị ở:

- .1 tất cả các cảng và bến mà ở đó dầu thô được chuyển xuống tàu dầu, nếu những tàu dầu này ngay trước khi cập cảng đã thực hiện một chuyến chạy dẫn không quá 72 giờ hoặc hành trình không quá 1.200 hải lý;
- .2 tất cả các cảng và bến mà ở đó dầu không phải là dầu thô dạng xô được nhận xuống tàu với số lượng trung bình lớn hơn 1.000 tấn trong một ngày;
- .3 tất cả các cảng có xưởng sửa chữa tàu hoặc có thiết bị vệ sinh kết;
- .4 tất cả các cảng và bến phục vụ các tàu có kết dầu cặn theo yêu cầu của qui định 12 của Phụ lục này;
- .5 tất cả các cảng mà nước la canh lẫn dầu và những cặn khác không thể thải ra biển theo qui định 15 của Phụ lục này; và
- .6 tất cả các cảng nhận hàng dạng xô mà những cặn dầu từ các tàu chở hàng hỗn hợp không thể thải ra biển theo qui định 34 của Phụ lục này.

3 Thể tích của thiết bị tiếp nhận phải như sau:

- .1 Các bến nhận dầu thô phải được trang bị đủ thiết bị tiếp nhận để nhận dầu và hỗn hợp lẫn dầu không thể thải ra biển theo các điều khoản ở qui định 34.1 của Phụ lục này từ tất cả các tàu dầu có thực hiện những chuyến đi như nêu ở mục 2.1 của qui định này.

* Xem nghị quyết MEPC.83(44) "Hướng dẫn đối với việc đảm bảo đủ phương tiện tiếp nhận tại cảng".

- 2 Các cảng và bến nhận hàng nêu ở mục 2.2 của qui định này phải được trang bị các thiết bị tiếp nhận đủ để nhận dầu và hỗn hợp lẫn dầu không thể thải ra biển được theo qui định 34.1 của Phụ lục này từ các tàu dầu nhận dầu không phải là dầu thô dạng xô.
- 3 Tất cả các cảng có xưởng sửa chữa tàu hoặc có thiết bị để vệ sinh kết phải được trang bị thiết bị tiếp nhận đủ để nhận tất cả những cặn và hỗn hợp lẫn dầu giữ lại trên tàu trước khi đưa tàu vào các xưởng đó hoặc đến nơi có thiết bị làm vệ sinh.
- 4 Tất cả các thiết bị tại các cảng và bến theo mục 2.4 của qui định này phải đủ để nhận cặn dầu giữ lại trên tàu theo qui định 12 của Phụ lục này từ tất cả các tàu dự tính có thể cặn đến tại cảng và bến đó.
- 5 Tất cả các thiết bị được trang bị tại các cảng và bến theo qui định này phải đủ để nhận nước la canh lẫn dầu và những cặn khác không thể thải ra biển theo qui định 15 của Phụ lục này.
- 6 Các thiết bị tiếp nhận được trang bị cho các cảng nhận hàng xô phải quan tâm đến những đặc tính đặc biệt của tàu chở hàng hỗn hợp một cách phù hợp.

B Phương tiện tiếp nhận trong vùng đặc biệt

4 Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước có đường bờ biển tiếp giáp với bất cứ một vùng đặc biệt nào đã nêu phải đảm bảo trang bị đủ cho các cảng dầu hàng và các cảng sửa chữa trong khu vực đặc biệt những thiết bị phù hợp cho việc tiếp nhận và xử lý tất cả các loại nước dẫn bẩn và nước rửa kết từ các tàu dầu. Ngoài ra, tất cả các cảng nằm trong vùng đặc biệt phải được trang bị đủ* thiết bị phù hợp cho việc tiếp nhận những cặn khác và hỗn hợp dầu từ tất cả các tàu. Những thiết bị đó phải có dung tích phù hợp, thoả mãn nhu cầu sử dụng của các tàu mà không làm ngừng trệ tàu không chính đáng.

5 Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước có chủ quyền đối với cửa biển với độ sâu không lớn, có thể phải giảm chiều chìm của tàu bằng cách xả dẫn phải đảm bảo có các thiết bị nêu ở mục 4 của qui định này, nhưng với điều kiện tàu yêu cầu xả cặn lắng hoặc nước dẫn bẩn có thể phải ngừng tàu khoảng thời gian ngắn.

6 Liên quan đến vùng Biển Đỏ, vùng Vịnh, vùng Vịnh Aden và vùng biển Oman của Biển A rập:

* Xem nghị quyết MEPC.83(44) "Hướng dẫn đối với việc đảm bảo đủ phương tiện tiếp nhận tại cảng".

- .1 Mỗi Thành viên hữu quan phải thông báo cho Tổ chức biết các biện pháp nhằm thực hiện các điều khoản ở các mục 4 và 5 của qui định này. Sau khi nhận được đủ thông tin, Tổ chức sẽ qui định ngày bắt đầu thực hiện các yêu cầu của qui định 15 và 34 của Phụ lục này đối với vùng đặc biệt đã nêu. Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Thành viên ngày qui định như vậy trước ít nhất 12 tháng.
 - .2 Trong khoảng thời gian giữa ngày hiệu lực của Công ước và ngày bắt đầu thực hiện qui định như vậy, những tàu hành hải trong các vùng đặc biệt phải thoả mãn các yêu cầu ở qui định 15 và 34 của Phụ lục này liên quan đến thải ngoài vùng đặc biệt.
 - .3 Sau ngày đó, các tàu dầu nhận hàng ở các cảng thuộc các vùng đặc biệt này, nơi chưa có thiết bị tiếp nhận cũng phải thoả mãn hoàn toàn các yêu cầu của qui định 15 và 34 của Phụ lục này liên quan đến thải trong vùng đặc biệt. Tuy nhiên, các tàu dầu khi vào những vùng đặc biệt này để nhận hàng phải thực hiện mọi biện pháp có thể để khi vào vùng đó trên tàu chỉ có nước dẫn sạch.
 - .4 Sau ngày bắt đầu thực hiện các yêu cầu về vùng đặc biệt, mỗi Thành viên phải thông báo cho Tổ chức biết để phổ biến tới các Thành viên liên quan về tất cả các trường hợp thiết bị tiếp nhận không phù hợp với yêu cầu đã qui định.
 - .5 Ít nhất các thiết bị tiếp nhận được nêu ở mục 1, 2 và 3 của qui định này phải được trang bị sau một năm kể từ ngày Công ước này có hiệu lực.
- 7 Bất kể các điều khoản nêu ở các mục 4, 5 và 6 của qui định này, các qui định sau được áp dụng đối với vùng biển Nam cực:
- .1 Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước phải trang bị, càng sớm càng tốt, cho các cảng của họ mà có các tàu khởi hành tới hoặc trở về từ vùng biển Nam cực, những thiết bị phù hợp để tiếp nhận tất cả các loại cặn, nước dẫn bẩn và nước rửa két và những cặn dầu khác và hỗn hợp dầu từ tất cả các tàu, không làm ngừng trệ tàu không chính đáng và thoả mãn nhu cầu sử dụng của các tàu.
 - .2 Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước phải đảm bảo rằng tất cả các tàu treo cờ của họ, trước khi vào vùng biển Nam cực, phải trang bị một hoặc nhiều két có đủ thể tích để giữ tất cả các loại cặn, nước dẫn bẩn, nước rửa két và tất cả các cặn và hỗn hợp dầu khác trên tàu khi hoạt động trong vùng biển này và có hệ thống xử lý lần cuối để thải cặn dầu đó tới thiết bị tiếp nhận sau khi rời vùng biển này.

C Yêu cầu chung

8 Mỗi Thành viên phải thông báo cho Tổ chức biết về tất cả những trường hợp không đáp ứng được đầy đủ các yêu cầu về phương tiện tiếp nhận theo qui định này để Tổ chức thông báo cho các Thành viên khác biết.

Chương 7 - Yêu cầu đặc biệt đối với công trình biển cố định hoặc di động

Qui định 39

Yêu cầu đặc biệt đối với công trình biển cố định hoặc di động

XEM GIẢI THÍCH 56.1 VÀ 56.2

1 Qui định này áp dụng cho các công trình biển cố định và di động, bao gồm các dàn khoan, công trình nổi, phương tiện kho chứa (FPSO) sử dụng cho mục đích sản xuất và chứa dầu ngoài khơi, và các kho chứa nổi (FSO) sử dụng cho mục đích chứa dầu được sản xuất ngoài khơi

2 Các công trình biển cố định và di động sử dụng cho mục đích thăm dò, khai thác và xử lý ngoài khơi các tài nguyên khoáng sản đáy biển và các công trình nổi khác phải thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này được áp dụng đối với tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên không phải là tàu dầu, ngoại trừ:

- .1 chúng được trang bị, đến mức có thể thực hiện được, các hệ thống thiết bị theo yêu cầu của qui định 12 và 14 của Phụ lục này;
- .2 chúng có ghi lại mọi hoạt động liên quan đến việc thải dầu hoặc hỗn hợp lẫn dầu theo mẫu được Chính quyền hàng hải phê duyệt; và
- .3 theo các điều khoản của qui định 4 Phụ lục này, cấm thải ra biển dầu hỗn hợp lẫn dầu trừ khi hàm lượng dầu của dòng thải không pha loãng không vượt quá 15 phần triệu.

3 Trong việc thẩm tra việc tuân thủ Phụ lục này đối với các FPSO hoặc FSU, ngoài các yêu cầu của mục 2, Chính quyền hàng hải phải lưu ý đến Hướng dẫn do Tổ chức ban hành*.

* Tham khảo nghị quyết MEPC.139(53) và các bổ sung sửa đổi, "Hướng dẫn áp dụng các yêu cầu của MARPOL Phụ lục I sửa đổi cho FPSO và FSU".

Các Phụ chương của Phụ lục I

Phụ chương I

Danh mục dầu*

Dung dịch Asphalt

Cấu tử pha trộn

Nhựa đường Sản phẩm

Cặn dư sau chưng cất

Xăng cấu tử pha trộn

Nhiên liệu Alkylates

Reformats

Nhiên liệu Polime

Dầu

Dầu được lọc

Dầu thô

Hỗn hợp chứa dầu thô

Dầu diesel

Dầu đốt N°4

Dầu đốt N°5

Dầu đốt N°6

Dầu đốt nặng

Dầu rải đường

Dầu biến thể

Dầu thơm (trừ dầu thực vật)

Dầu bôi trơn và các cấu tử pha trộn

Dầu khoáng chất

Dầu mỡ-tơ

Dầu thẩm thấu

Dầu trục quay

Dầu tua bin

Xăng

Phần ngưng tụ (tự nhiên)

Xăng ô tô

Xăng máy bay

Xăng chưng cất trực tiếp

Dầu đốt N°1 (dầu hoả)

Dầu đốt N°1-D

Dầu đốt N°2

Dầu đốt N°2-D

Nhiên liệu

JP-1 (dầu hoá)

JP-3

JP-4

JP-5 (dầu hoá, nặng)

Nhiên liệu tua bin

Dầu hoá

Spirit khoáng chất

Sản phẩm chưng cất

Sản phẩm chưng cất trực tiếp

Sản phẩm cracking nhiệt

Naphtha

Dung môi nhẹ

Dung môi nặng

Dầu cất trung bình

Ga đoan

Cracking

* Danh mục dầu này không được coi là danh mục đầy đủ.

Phụ lục II

Mẫu Giấy chứng nhận IOPP và Phụ bản*

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM DO DẦU GÂY RA

(Lưu ý: Giấy chứng nhận này phải đi kèm với Bản ghi kết cấu và trang thiết bị)

Được cấp theo qui định của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, đã được sửa đổi theo Nghị định thư 1978 có liên quan và các bổ sung sửa đổi, (sau đây gọi tắt là "Công ước"),

Theo uỷ quyền của Chính phủ:

.....
(tên chính thức đầy đủ của Quốc gia)

bởi:

(tên chính thức đầy đủ của người có thẩm quyền, hoặc tổ chức
được uỷ quyền phù hợp với các qui định của Công ước)

Đặc điểm tàu*

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

Cảng đăng ký:

Tổng dung tích:

Trọng tải tàu (tấn)**:

Số IMO***:

* Giấy chứng nhận IOPP phải được viết ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.

* Đặc tính tàu có thể bố trí theo các ô nằm ngang.

** Đối với các tàu dầu.

*** Tham khảo Nghị quyết A.600(15), Số phân biệt IMO của tàu.

Loại tàu*:

Tàu dầu

Tàu không phải là tàu dầu có kết cấu như yêu cầu ở qui định 2.2 Phụ lục I của Công ước

Tàu không thuộc những loại tàu trên

CHỨNG NHẬN RẰNG:

1. Tàu đã được kiểm tra theo qui định 6, Phụ lục I của Công ước.
2. Đợt kiểm tra cho thấy kết cấu, trang thiết bị, các hệ thống, vật liệu tàu và trạng thái của chúng về mọi phương diện đều thoả mãn, và tàu phù hợp với những yêu cầu áp dụng của Phụ lục I Công ước.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến:.....*

Với điều kiện phải tiến hành những kiểm tra như nêu qui định 6, Phụ lục I của Công ước.

Ngày hoàn thành kiểm tra làm cơ sở cấp Giấy chứng nhận này:.....

Cấp tại:.....
(nơi cấp giấy chứng nhận)

.....
(ngày cấp giấy chứng nhận)

.....
(Chữ ký của người cấp giấy chứng nhận)

.....
(Dấu của tổ chức cấp giấy chứng nhận)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

* Điền ngày hết hạn do Chính quyền hàng hải qui định theo qui định 10.1, Phụ lục I của Công ước. Ngày và tháng tương ứng với ngày đến hạn như định nghĩa ở qui định 1.27, Phụ lục I của Công ước, trừ khi sửa đổi phù hợp với qui định 10.8, Phụ lục I của Công ước.

XÁC NHẬN KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ TRUNG GIAN

CHÚNG NHẬN RẰNG: Tại cuộc kiểm tra theo yêu cầu của qui định 6 Phụ lục I của Công ước, nhận thấy tàu thoả mãn các điều khoản phù hợp của Công ước:

Kiểm tra hàng năm:

Chữ ký: _____

(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Kiểm tra hàng năm/ trung gian*:

Chữ ký: _____

(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Kiểm tra hàng năm/ trung gian*:

Chữ ký: _____

(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Kiểm tra hàng năm:

Chữ ký: _____

(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

KIỂM TRA HÀNG NĂM / TRUNG GIAN THEO QUI ĐỊNH 10.8.3

Chúng nhận rằng, tại đợt kiểm tra hàng năm/trung gian* theo yêu cầu của qui định 10.8.3 Phụ lục I của Công ước, tàu này phù hợp với những điều khoản liên quan của Công ước:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN GIA HẠN GIÁ TRỊ GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU THỜI HẠN HIỆU LỰC NHỎ HƠN 5 NĂM KHI ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 10.3

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 10.3 Phụ lục I của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN NẾU ĐÃ HOÀN THÀNH KIỂM TRA CẤP MỜI VÀ ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 10.4

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 10.4 Phụ lục I của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐẾN KHI TÀU CẬP CẢNG
ĐỂ KIỂM TRA HOẶC THỜI HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 10.5 HOẶC 10.6**

Theo qui định 10.5 hoặc 10.6* của Phụ lục I Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN GIA HẠN NGÀY ĐẾN HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 10.8

Theo qui định 10.8 Phụ lục I của Công ước, ngày đến hạn mới là:

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Theo qui định 10.8 Phụ lục I của Công ước, ngày đến hạn mới là:

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

Phụ chương

Mẫu A

**PHỤ BẢN CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGĂN NGỪA Ô NHIỄM DẦU QUỐC TẾ
(GIẤY CHỨNG NHẬN IOPP)**

**BẢN GHI NHẬN VỀ KẾT CẤU VÀ THIẾT BỊ CỦA TÀU
KHÔNG PHẢI LÀ TÀU DẦU**

Theo các điều khoản của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra 1973, được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan (sau đây gọi tắt là "Công ước").

Lưu ý:

- 1 Mẫu này được sử dụng cho kiểu tàu thứ ba như phân loại trong Giấy chứng nhận IOPP, có nghĩa là "tàu không thuộc các kiểu nêu trên". Đối với tàu dầu và tàu không phải là tàu dầu nhưng có các kết hàng thuộc phạm vi qui định 2.2 Phụ lục I của Công ước, thì sử dụng Mẫu B.
- 2 Bản ghi nhận này phải thường xuyên đi kèm với Giấy chứng nhận IOPP. Giấy chứng nhận IOPP phải luôn sẵn có ở trên tàu.
- 3 Ngôn ngữ của Bản ghi gốc phải ít nhất là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha, nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.
- 4 Điền vào các ô dấu chéo (x) nếu trả lời là "có" hoặc "có áp dụng" hoặc dấu gạch ngang (-) nếu trả là "không" hoặc "không áp dụng", tùy dấu nào thích hợp.
- 5 Các qui định nêu trong Bản ghi này là chỉ các qui định của Phụ lục I của Công ước và các nghị quyết là chỉ các nghị quyết đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế thông qua.

1 Đặc điểm tàu

- 1.1 Tên tàu
- 1.2 Số phân biệt hoặc hồ hiệu
- 1.3 Cảng đăng ký
- 1.4 Tổng dung tích
- 1.5 Ngày đóng:
 - 1.5.1 Ngày ký hợp đồng đóng mới
 - 1.5.2 Ngày đặt sống chính hoặc tàu ở giai đoạn đóng mới tương tự
 - 1.5.3 Ngày bàn giao
- 1.6 Hoán cải lớn (nếu có):
 - 1.6.1 Ngày ký hợp đồng hoán cải

- 1.6.2 Ngày bắt đầu công việc hoán cải.....
- 1.6.3 Ngày kết thúc công việc hoán cải.....
- 1.7 Tàu được Chính quyền hàng hải công nhận là "tàu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979" theo qui định 1.28.1 do chậm trễ không lường trước khi bàn giao..... ☐
- 2 Thiết bị kiểm soát thải dầu từ la canh buồng máy và các kết nhiên liệu (qui định 16 và 14)**
- 2.1 Chứa nước dẫn trong các kết nhiên liệu:
- 2.1.1 Tàu có thể chứa nước dẫn trong kết nhiên liệu ở điều kiện bình thường..... ☐
- 2.2 Kiểu thiết bị lọc dầu được trang bị:
- 2.2.1 Thiết bị lọc dầu (15 phần triệu) (qui định 14.4)..... ☐
- 2.2.2 Thiết bị lọc dầu (15 phần triệu) có thiết bị báo động và dừng thải tự động (qui định 14.7)..... ☐
- 2.3 Các tiêu chuẩn phê duyệt:*
- 2.3.1 Thiết bị phân ly/lọc:
- .1 được duyệt theo Nghị quyết A.393(X)..... ☐
- .2 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.60(33)..... ☐
- .3 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.107(49)..... ☐
- .4 được duyệt theo Nghị quyết A.233(VII)..... ☐
- .5 được duyệt theo các Tiêu chuẩn quốc gia không dựa vào Nghị quyết A.393(X) hoặc A.233(VII)..... ☐
- .6 không được duyệt..... ☐
- 2.3.2 Thiết bị xử lý được duyệt theo Nghị quyết A.444(XI)..... ☐
- 2.3.3 Thiết bị đo hàm lượng dầu
- .1 được duyệt theo Nghị quyết A.393(X)..... ☐
- .2 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.60(33)..... ☐
- .3 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.107(49)..... ☐

* Tham khảo Khuyến nghị quốc tế về các đặc tính kỹ thuật chức năng và thử của thiết bị phân ly dầu nước và thiết bị đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua ngày 14 tháng 11 năm 1977 bằng Nghị quyết A.393(X), thay thế cho Nghị quyết A.233(VII). Tham khảo thêm Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm của nước la canh buồng máy được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.60(33), có hiệu lực từ ngày 6 tháng 7 năm 1993, thay thế cho Nghị quyết A.393(X) và A.444(XI) và Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm từ buồng máy của tàu được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.107(49) có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2005, thay cho nghị quyết MEPC.60(33), A.393(X) và A.444(XI).

2.4 Lưu lượng lớn nhất qua hệ thống là (m^3/h)

2.5 Không áp dụng qui định 14:

2.5.1 Theo qui định 14.5 tàu không phải áp dụng các yêu cầu của qui định 14.1 và 14.2. ☐

2.5.1.1 Tàu chỉ hoạt động trong các vùng đặc biệt..... ☐

2.5.1.2 Tàu được chứng nhận theo Bộ luật quốc tế về an toàn tàu cao tốc và có lịch trình khai thác tàu với hành trình hai chiều không quá 24 giờ..... ☐

2.5.2 Tàu có két chứa để chứa toàn bộ nước nước la canh lẫn dầu như sau ☐

Số hiệu két	Vị trí két		Thể tích (m^3)
	Sườn số (từ) - (tới)	Vị trí theo phương ngang	
Tổng thể tích: m^3			

3 Thiết bị chứa và xử lý cặn dầu (qui định 12) và két chứa nước la canh lẫn dầu*

3.1 Trên tàu có các két dầu cặn như sau:

Số hiệu két	Vị trí két		Thể tích (m^3)
	Sườn số (từ) - (tới)	Vị trí theo phương ngang	
Tổng thể tích: m^3			

3.2 Phương tiện xử lý cặn dầu bổ sung cho các két cặn dầu:

3.2.1 Thiết bị đốt cặn có sản lượng l/h ☐

3.2.2 Nồi hơi phụ phù hợp để đốt cặn dầu..... ☐

3.2.3 Két để trộn cặn dầu với dầu đốt có thể tích m^3 ☐

3.2.4 Các phương tiện được chấp nhận khác: ☐

* Công ước không yêu cầu két chứa nước la canh lẫn dầu, không bắt buộc phải ghi vào bảng ở mục 3.3.

Phụ chương của Phụ lục I

3.3 Trên tàu có trang bị các két chứa để chứa nước la canh lẫn dầu như sau:

Số hiệu két	Vị trí két		Thể tích (m ³)
	Sườn số (từ) - (tới)	Vị trí theo phương ngang	
Tổng thể tích:m ³			

4 Bích nối thải tiêu chuẩn (qui định 13)

4.1 Tàu được trang bị đường ống nối với bích thải tiêu chuẩn theo qui định 13 để thải dầu cặn từ la canh buồng máy tới thiết bị tiếp nhận ☐

5 Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu/ biển (qui định 37)

5.1 Tàu có bản ứng cứu ô nhiễm dầu thỏa mãn qui định 37 ☐

5.2 Tàu có bản ứng cứu ô nhiễm biển thỏa mãn qui định 37.3 ☐

6 Miễn giảm

6.1 Phù hợp với qui định 3.1, Chính quyền hàng hải cho phép miễn giảm áp dụng các yêu cầu của chương 3, Phụ lục I của Công ước này đối với các hạng mục được liệt kê trong các mục: của Bản ghi này ☐

7 Tương đương (qui định 5)

7.1 Các điều tương đương đối với một số yêu cầu cụ thể của Phụ lục I đã được Chính quyền hàng hải duyệt cho các hạng mục được liệt kê trong các mục: của Bản ghi này ☐

CHỨNG NHẬN RẰNG Bản ghi này hoàn toàn đúng về mọi phương diện.

Cấp tại:
(Nơi cấp Bản ghi này)

Ngày cấp:
(Ngày cấp Bản ghi này)

.....
(Chữ ký của người được uỷ nhiệm
toàn quyền cấp Bản ghi này)

(Đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền cấp bản ghi này)

**PHỤ BẢN CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN NGĂN NGỪA Ô NHIỄM DẦU QUỐC TẾ
(GIẤY CHỨNG NHẬN IOPP)**

BẢN GHI NHẬN VỀ KẾT CẤU VÀ THIẾT BỊ CỦA TÀU DẦU

Theo các điều khoản của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra 1973, được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan (sau đây gọi tắt là "Công ước").

Lưu ý:

- 1 Mẫu này được sử dụng cho hai kiểu tàu dầu tiên như phân loại trong Giấy chứng nhận IOPP, có nghĩa là "tàu dầu" và "tàu không phải là tàu dầu có các két hàng phù hợp với qui định 2(2) Phụ lục I của Công ước". Đối với các tàu kiểu thứ ba như được phân loại trong Giấy chứng nhận IOPP, thì sử dụng Mẫu A.
- 2 Bản ghi nhận này phải thường xuyên đi kèm với Giấy chứng nhận IOPP. Giấy chứng nhận IOPP phải luôn sẵn có ở trên tàu.
- 3 Ngôn ngữ của Bản ghi gốc phải ít nhất là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha, nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.
- 4 Điền vào các ô dấu chéo (x) nếu trả lời là "có" hoặc "có áp dụng" hoặc dấu gạch ngang (-) nếu trả lời là "không" hoặc "không áp dụng", tùy dấu nào thích hợp.
- 5 Trừ khi nêu khác đi, các qui định nêu trong Bản ghi nhận này là chỉ các qui định của Phụ lục I của Công ước và các nghị quyết là chỉ các nghị quyết đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế thông qua.

1 Đặc điểm tàu

- 1.1 Tên tàu
- 1.2 Số phân biệt hoặc hơ hiệu
- 1.3 Cảng đăng ký
- 1.4 Tổng dung tích
- 1.5 Sức chở của tàu (m³)
- 1.6 Trọng tải tàu (qui định 1.23) (tấn)
- 1.7 Chiều dài tàu (qui định 1.19) (m)
- 1.8 Ngày đóng:
 - 1.8.1 Ngày ký hợp đồng đóng mới
 - 1.8.2 Ngày đặt sống chính hoặc tàu
ở giai đoạn đóng mới tương tự
 - 1.8.3 Ngày bàn giao
- 1.9 Hoán cải lớn (nếu có):
 - 1.9.1 Ngày ký hợp đồng hoán cải
 - 1.9.2 Ngày bắt đầu công việc hoán cải

1.9.3 Ngày kết thúc công việc hoán cải

1.10 Tình trạng tàu:

- 1.10.1 Tàu được Chính quyền hàng hải công nhận là "tàu bán giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979" theo qui định 1.28.1 do chậm trễ ngoài kế hoạch trước khi bán giao ☐
- 1.10.2 Tàu được Chính quyền hàng hải công nhận là "tàu dầu bán giao vào hoặc trước ngày 1 tháng năm 1982" theo qui định 1.28.3 do chậm trễ ngoài kế hoạch trước khi bán giao ☐
- 1.10.3 Tàu không đòi hỏi phải tuân thủ theo các yêu cầu của Qui định 26 do chậm trễ ngoài kế hoạch trước khi bán giao ☐

1.11 Kiểu tàu:

- 1.11.1 Tàu chở dầu thô ☐
- 1.11.2 Tàu chở sản phẩm dầu ☐
- 1.11.3 Tàu chở sản phẩm dầu không chở dầu đốt hoặc dầu diesel nặng như nêu ở qui định 20.2, hoặc dầu bôi trơn ☐
- 1.11.3 Tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu ☐
- 1.11.5 Tàu chở hàng hỗn hợp ☐
- 1.11.6 Tàu không phải là tàu dầu nhưng có các kết hàng phù hợp với qui định 2.2 Phụ lục I của Công ước ☐
- 1.11.7 Tàu dầu chuyên dụng để chở sản phẩm dầu nêu ở qui định 2.4 ☐
- 1.11.8 Tàu là "tàu chở dầu thô" có trang bị COW, cũng được ấn định là "tàu chở sản phẩm dầu có trang bị CBT, mà theo đó một Giấy chứng nhận IOPP riêng cũng đã được cấp ☐
- 1.11.9 Tàu là "tàu chở sản phẩm dầu" có trang bị CBT, cũng được ấn định "tàu chở dầu thô" có trang bị COW, mà theo đó một Giấy chứng nhận IOPP riêng cũng đã được cấp ☐

2 Thiết bị kiểm soát thải dầu từ la canh buồng máy và các kết nhiên liệu (qui định 16 và 14)

2.1 Chứa nước dẫn trong các kết nhiên liệu:

- 2.1.1 Tàu có thể chứa nước dẫn trong kết nhiên liệu ở điều kiện bình thường ☐

2.2 Kiểu thiết bị lọc dầu được trang bị:

- 2.2.1 Thiết bị lọc dầu (15 phần triệu) (qui định 14.6) ☐
- 2.2.2 Thiết bị lọc dầu (15 phần triệu) có thiết bị báo động và dừng thải tự động (qui định 14.7) ☐

2.3 Các tiêu chuẩn phê duyệt.*

2.3.1 Thiết bị phân ly/ lọc:

- .1 được duyệt theo Nghị quyết A.393(X)..... ☐
- .2 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.60(33)..... ☐
- .3 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.107(49)..... ☐
- .4 được duyệt theo Nghị quyết A.233(VII)..... ☐
- .5 được duyệt theo các Tiêu chuẩn quốc gia không dựa vào Nghị quyết A.393(X) hoặc A.233(VII)..... ☐
- .6 không được duyệt..... ☐

2.3.2 Thiết bị xử lý được duyệt theo Nghị quyết A.444(XI)..... ☐

2.3.3 Thiết bị đo hàm lượng dầu

- .1 được duyệt theo Nghị quyết A.393(X)..... ☐
- .2 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.60(33)..... ☐
- .3 được duyệt theo Nghị quyết MEPC.107(49)..... ☐

2.4 Lưu lượng lớn nhất qua hệ thống là..... (m^3/h)

2.5 Không áp dụng qui định 14:

2.5.1 Theo qui định 14.5 tàu không phải áp dụng các yêu cầu của qui định 14.1 hoặc 14.2. Tàu đảm bảo chỉ hoạt động trong vùng đặc biệt

..... ☐

2.5.2 Tàu có kết cấu để chứa toàn bộ nước rửa la cạnh lần dầu như sau..... ☐

Số hiệu kết	Vị trí kết		Thể tích (m^3)
	Sườn số (từ) - (tới)	Vị trí theo phương ngang	
Tổng thể tích: m^3			

* Tham khảo Khuyến nghị quốc tế về các đặc tính kỹ thuật chức năng và thử của thiết bị phân ly dầu nước và thiết bị đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua ngày 14 tháng 11 năm 1977 bằng Nghị quyết A.393(X), thay thế cho Nghị quyết A.233(VII). Tham khảo thêm Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm của nước la cạnh buồng máy được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.60(33), có hiệu lực từ ngày 6 tháng 7 năm 1993, thay thế cho Nghị quyết A.393(X) và A.444(XI) và Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm từ buồng máy của tàu được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.107(49) có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2005, thay cho nghị quyết MEPC.60(33), A.393(X) và A.444(XI).

2.5.3 Tàu có thiết bị chuyển nước la canh vào két lắng thay cho két chứa ☐

3 Thiết bị chứa và xử lý cặn dầu (qui định 12) và két chứa nước la canh lẫn dầu*

3.1 Trên tàu có các két dầu cặn như sau:

Số hiệu két	Vị trí két		Thể tích (m ³)
	Sườn số (từ) - (tới)	Vị trí theo phương ngang	
Tổng thể tích: m ³			

3.2 Phương tiện xử lý cặn dầu bổ sung cho các két cặn dầu:

3.2.1 Thiết bị đốt cặn có sản lượng l/h ☐

3.2.2 Nồi hơi phụ phù hợp để đốt cặn dầu ☐

3.2.3 Két để trộn cặn dầu với dầu đốt có thể tích m³ ☐

3.2.4 Các phương tiện được chấp nhận khác:
..... ☐

3.3 Trên tàu có trang bị các két chứa để chứa nước la canh lẫn dầu như sau:

Số hiệu két	Vị trí két		Thể tích (m ³)
	Sườn số (từ) - (tới)	Vị trí theo phương ngang	
Tổng thể tích: m ³			

* Công ước không yêu cầu két chứa nước la canh lẫn dầu, không bắt buộc phải ghi vào bảng ở mục 3.3.

4 Bịch thải tiêu chuẩn (qui định 13)

- 4.1 Tàu được trang bị đường ống nối với bịch thải tiêu chuẩn theo qui định 13 để thải dầu cặn từ la canh buồng máy tới thiết bị tiếp nhận ☐

5 Kết cấu (qui định 18, 19, 20, 23, 26, 27 và 28)

5.1 Phù hợp với các yêu cầu của qui định 18, tàu:

- 5.1.1 Yêu cầu trang bị SBT, PL và COW ☐
- 5.1.2 Yêu cầu trang bị SBT và PL ☐
- 5.1.3 Yêu cầu trang bị SBT ☐
- 5.1.4 Yêu cầu trang bị SBT hoặc COW ☐
- 5.1.5 Yêu cầu trang bị SBT hoặc CBT ☐
- 5.1.6 Không yêu cầu thỏa mãn các yêu cầu của qui định 18 ☐

5.2 Các kết dẫn cách ly (SBT):

- 5.2.1 Tàu được trang bị SBT phù hợp với qui định 18 ☐
- 5.2.2 Tàu được trang bị SBT phù hợp với qui định 18, được bố trí ở các vị trí được bảo vệ (PL) phù hợp với qui định 18.12 ☐

5.2.3 SBT được phân bố như sau:

Kết	Thể tích (m ³)	Kết	Thể tích (m ³)
			Tổng thể tích:m ³

5.3 Các kết dẫn sạch (CBT):

- 5.3.1 Tàu được trang bị CBT phù hợp với qui định 18.8 và có thể khai thác như tàu chở sản phẩm dầu ☐

5.3.2 CBT được phân bố như sau:

Kết	Thể tích (m ³)	Kết	Thể tích (m ³)
			Tổng thể tích:m ³

- 5.3.3 Tàu được cấp Sổ tay hướng dẫn khai thác két nước dẫn sạch, ngày..... ☐
- 5.3.4 Tàu có hệ thống bơm và đường ống chung để dẫn các két để dẫn CBT và điều khiển làm hàng..... ☐
- 5.3.5 Tàu có hệ thống bơm và đường ống độc lập để dẫn CBT..... ☐
- 5.4 Hệ thống rửa bằng dầu thô (COW):
- 5.4.1 Tàu được trang bị hệ thống COW phù hợp với qui định 33..... ☐
- 5.4.2 Tàu được trang bị hệ thống COW phù hợp với qui định 33 nhưng hiệu quả của hệ thống này chưa được xác nhận thoả mãn qui định 33.1 và mục 4.2.10 của "Các đặc tính kỹ thuật của COW đã sửa đổi" (Nghị quyết A.446(XI) được bổ sung sửa đổi bằng các nghị quyết A.497(XII) và A.897(21))..... ☐
- 5.4.3 Tàu được cấp Sổ tay hướng dẫn khai thác và trang bị của hệ thống rửa bằng dầu thô, ngày..... ☐
- 5.4.4 Tàu không yêu cầu nhưng được trang bị hệ thống COW thoả mãn các yêu cầu về an toàn phù hợp với "Các đặc tính kỹ thuật của COW đã sửa đổi" (Nghị quyết A.446(XI) được bổ sung sửa đổi bằng các nghị quyết A.497(XII) và A.897(21))..... ☐
- 5.5 Miễn giảm áp dụng qui định 18:
- 5.5.1 Tàu chỉ hoạt động trong vùng giữa:
..... ☐
phù hợp với qui định 2.5 và vì thế được miễn giảm đối với các yêu cầu của qui định 18..... ☐
- 5.5.2 Tàu có hệ thống dẫn đặc biệt phù hợp với qui định 18.10 và vì thế được miễn giảm các yêu cầu của qui định 18..... ☐
- 5.6 Giới hạn kích thước và bố trí các két hàng (qui định 26):
- 5.6.1 Tàu được yêu cầu đóng với kết cấu thoả mãn các yêu cầu của qui định 26..... ☐
- 5.6.2 Tàu được yêu cầu đóng với kết cấu thoả mãn các yêu cầu của qui định 26.4 (xem qui định 2.2)..... ☐
- 5.7 Phân khoang và ổn định (qui định 28):
- 5.7.1 Tàu được yêu cầu đóng với kết cấu thoả mãn các yêu cầu của qui định 28..... ☐
- 5.7.2 Thông tin và số liệu theo yêu cầu của qui định 28.5 đã cấp cho tàu theo mẫu được được duyệt..... ☐
- 5.7.3 Tàu yêu cầu phải có kết cấu phù hợp và thoả mãn các yêu cầu của qui định 27..... ☐
- 5.7.4 Thông tin và số liệu yêu cầu theo qui định 27 đối với các tàu chở hàng hỗn hợp đã được cung cấp cho tàu theo qui trình lập được Chính quyền hàng hải phê duyệt..... ☐

5.8 Kết cấu vỏ kép:

5.8.1 Tàu được yêu cầu đóng phù hợp với qui định 19 và thoả mãn các yêu cầu của:

- .1 mục 3 (kết cấu vỏ kép)..... ☐
- .2 mục 4 (tàu có boong trung gian với kết cấu mạn kép)..... ☐
- .3 mục (phương án thay thế được Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển duyệt)..... ☐

5.8.2 Tàu được yêu cầu đóng phù hợp và thoả mãn với các yêu cầu của qui định 19.6 (các yêu cầu về đáy đôi) ☐

5.8.3 Tàu không yêu cầu thoả mãn các yêu cầu của qui định 19 ☐

5.8.4 Tàu yêu cầu phải áp dụng qui định 20 và:

- .1 được yêu cầu thoả mãn các mục 2 tới 5, 7 và 8 của qui định 19 và qui định 28 liên quan tới mục 28.6 không muộn hơn ngày..... ☐
- .2 được phép tiếp tục hoạt động theo qui định 20.5 đến:..... ☐
- .3 được phép tiếp tục hoạt động theo qui định 20.7 đến:..... ☐

5.8.5 Tàu không yêu cầu thoả mãn các yêu cầu của qui định 20..... ☐

5.8.6 Tàu yêu cầu phải áp dụng qui định 21 và:

- .1 được yêu cầu thoả mãn qui định 21.4 không muộn hơn ngày..... ☐
- .2 được phép tiếp tục hoạt động theo qui định 21.5 đến:..... ☐
- .3 được phép tiếp tục hoạt động theo qui định 21.5.1 đến:..... ☐
- .4 được phép tiếp tục hoạt động theo qui định 21.6.2 đến:..... ☐
- .3 được miễn áp dụng các điều khoản của qui định 21 theo qui định 21.7.2..... ☐

5.8.7 Tàu không yêu cầu thoả mãn các yêu cầu của qui định 21..... ☐

5.8.8 Tàu yêu cầu phải áp dụng qui định 22 và:

- .1 được yêu cầu thoả mãn qui định 22.2..... ☐
- .2 được yêu cầu thoả mãn qui định 22.3..... ☐
- .3 được yêu cầu thoả mãn qui định 22.5..... ☐

5.8.9 Tàu không yêu cầu thoả mãn các yêu cầu của qui định 22..... ☐

5.9 Tính toán dầu tràn do sự cố..... ☐

5.9.1 Tàu thoả mãn các yêu cầu của qui định 23..... ☐

6 Giữ dầu lại trên tàu (qui định 29, 31 và 32)**6.1 Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu:**

- 6.1.1 Tàu là tàu dầu loại..... ☐
 như được định nghĩa trong Nghị quyết A.496(XII) hoặc A.586(14)* (gạch bỏ nếu không phù hợp)..... ☐
- 6.1.2 Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.108(49)..... ☐
- 6.1.3 Hệ thống gồm có:
 .1 bộ kiểm soát..... ☐
 .2 bộ tính..... ☐
 .3 bộ đếm..... ☐
- 6.1.4 Hệ thống được trang bị:
 .1 khóa khởi động tự động..... ☐
 .2 thiết bị dừng thải tự động..... ☐
- 6.1.5 Thiết bị đo hàm lượng dầu được duyệt theo các tiêu chuẩn của Nghị quyết A.393(X) hoặc A.586(14) hoặc MEPC.108(49)* (Gạch bỏ nếu không phù hợp) phù hợp cho:
 .1 dầu thô..... ☐
 .2 sản phẩm dầu đen..... ☐
 .3 sản phẩm dầu trắng..... ☐
 .4 chất lỏng độc tương tự dầu được liệt kê trong danh mục kèm theo giấy chứng nhận..... ☐
- 6.1.6 Tàu được cấp Sổ tay hướng dẫn khai thác hệ thống kiểm tra và điều khiển thải dầu..... ☐

6.2 Kết lắng

- 6.2.1 Tàu được trang bị..... kết lắng
 với tổng thể tích..... m³, bằng..... %
 thể tích dầu chuyên chở, phù hợp với:
 .1 qui định 29.2.3..... ☐
 .2 qui định 29.2.3.1..... ☐
 .3 qui định 29.2.3.2..... ☐
 .4 qui định 29.2.3.3..... ☐

* Các tàu dầu có sống chính được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986 phải trang bị hệ thống được duyệt theo Nghị quyết A.586(14).

* Đối với thiết bị đo hàm lượng dầu lắp đặt trên các tàu dầu được đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Khuyến nghị quốc tế về các đặc tính kỹ thuật chức năng và thử của thiết bị phân ly dầu nước và thiết bị hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.393(X). Đối với thiết bị đo hàm lượng dầu là một bộ phận của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu lắp đặt trên các tàu dầu được đóng vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của các tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.586(14). Đối với thiết bị đo hàm lượng dầu là thành phần của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu lắp đặt trên các tàu dầu được đóng hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của các tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.108(49).

- 6.2.2 Các kết hàng được sử dụng để làm kết lằng ☐
- 6.3 Thiết bị xác định ranh giới dầu/nước:
- 6.3.1 Tàu có trang bị thiết bị xác định ranh giới dầu/nước được duyệt theo các tiêu chuẩn của Nghị quyết MEPC.5(XIII)* ☐
- 6.4 Các miễn giảm đối với qui định 29, 31 và 32:
- 6.4.1 Phù hợp với qui định 2.4, tàu được miễn giảm các yêu cầu qui định 29, 31 và 32 ☐
- 6.4.2 Phù hợp với qui định 2.2, tàu được miễn giảm các yêu cầu qui định 29, 31 và 32 ☐
- 6.5 Miễn áp dụng đối với qui định 31 và 32:
- 6.5.1 Phù hợp với qui định 3.5, tàu được miễn áp dụng các yêu cầu của qui định 31 và 32. Tàu chỉ hoạt động trong vùng:
- 1 tuyến thương mại đặc biệt theo qui định 2.5: ☐
- 2 trong các vùng đặc biệt: ☐
- 3 ngoài vùng đặc biệt và cách xa bờ gần nhất không quá 50 hải lý và thời gian hoạt động trong khoảng không quá 72 giờ hạn chế trong: ☐
- 7 **Bom, đường ống và hệ thống thải (qui định 30)**
- 7.1 Các cửa thải ra mạn của kết dẫn cách ly được bố trí:
- 7.1.1 Trên đường nước ☐
- 7.1.2 Dưới đường nước ☐
- 7.2 Các cửa thải ra mạn, không phải là đường ống góp thải, của kết dẫn sạch được bố trí:*
- 7.2.1 Trên đường nước ☐
- 7.2.2 Dưới đường nước ☐
- 7.3 Các cửa thải ra mạn, không phải là đường ống góp thải, của nước dẫn bẩn hoặc nước lẫn dầu từ khu vực kết hàng được bố trí:*
- 7.3.1 Trên đường nước ☐
- 7.3.2 Dưới đường nước cùng với hệ thống phân dòng chảy phù hợp với qui định 30.6.5 ☐
- 7.3.3 Dưới đường nước ☐

* Tham khảo Đặc tính kỹ thuật đối với thiết bị xác định ranh giới dầu/nước được ủy an Bảo vệ Môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.5(XIII); xem ấn phẩm do IMO phát hành IMO-646E.

* Chỉ nêu các cửa thải có thể kiểm soát được.

Phụ chương của Phụ lục I

7.4 Thải dầu từ các bơm dầu hàng và đường ống hàng (qui định 30.4 và 30.5):

7.4.1 Phương tiện thải hết dầu từ các bơm dầu hàng và đường ống khi đã trả hết hàng:

.1 dầu động có thể được thải vào két hàng hoặc két lắng..... ☐

.2 tàu có trang bị đường ống đặc biệt có đường kính nhỏ để thải dầu lên bờ... ☐

8 Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu (qui định 37)

8.1 Tàu có bản ứng cứu ô nhiễm dầu do tàu gây ra thỏa mãn qui định 37..... ☐

8.2 Tàu có bản ứng cứu ô nhiễm biển do tàu gây ra thỏa mãn qui định 37.3..... ☐

9 Miễn giảm

9.1 Phù hợp với qui định 3.1, Chính quyền hàng hải cho phép miễn giảm áp dụng các yêu cầu của chương 3, Phụ lục I của Công ước này đối với các hạng mục được liệt kê trong các mục.....

..... của Bản ghi này ☐

10 Tương đương (qui định 5)

10.1 Các điều tương đương đối với một số yêu cầu cụ thể của Phụ lục I đã được Chính quyền hàng hải duyệt cho các hạng mục được liệt kê trong các mục.....

..... của Bản ghi này ☐

CHÚNG NHẬN RẰNG Bản ghi này hoàn toàn đúng về mọi phương diện.

Cấp tại:

(Nơi cấp Bản ghi này)

Ngày cấp:

(Ngày cấp Bản ghi này)

.....
(Chữ ký của người được ủy nhiệm
toàn quyền cấp Bản ghi này)

(Đóng dấu của tổ chức được ủy quyền cấp Bản ghi này)

Phụ lục III

Mẫu Nhật ký dầu

NHẬT KÝ DẦU

PHẦN I - Các hoạt động của buồng máy

(Tất cả các tàu)

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc Hô hiệu:

Tổng dung tích:

Thời gian từ: đến:

Lưu ý: Phần I của Nhật ký Dầu phải được trang bị cho tất cả các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và tất cả các tàu không phải tàu dầu có tổng dung tích từ 400 trở lên, để ghi lại những hoạt động liên quan của buồng máy. Đối với các tàu dầu, phải trang bị Phần II của Nhật ký Dầu để ghi lại những hoạt động liên quan đến hàng/dầu.

GIỚI THIỆU

Những trang tiếp theo của phần này giới thiệu danh mục tổng hợp những hạng mục hoạt động của buồng máy, những hạng mục này, nếu phù hợp, phải được ghi lại trong Nhật ký dầu phù hợp với qui định 17 của Phụ lục I, Công ước quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78). Những hạng mục này đã được nhóm lại theo hoạt động, mỗi nhóm được mã hoá bằng một chữ cái.

Khi ghi các số liệu vào Nhật ký dầu Phần I, phải ghi ngày, mã hoạt động và số hạng mục vào các cột phù hợp và các đặc tính yêu cầu phải được ghi theo thứ tự thời gian vào các vị trí theo qui định.

Sau mỗi lần ghi, sĩ quan hoặc các sĩ quan chịu trách nhiệm phải ghi ngày và ký tên vào. Khi hết mỗi trang, thuyền trưởng của tàu phải ký xác nhận vào trang đó.

Nhật ký dầu Phần I gồm nhiều phần liên quan đến lượng dầu. Giới hạn độ chính xác của phương tiện đo kết, sự thay đổi nhiệt độ và cần bám sẽ ảnh hưởng đến độ chính xác của các thông số thu được. Các số liệu ghi vào Nhật ký dầu Phần I phải được cân nhắc phù hợp.

Trong trường hợp sự cố hoặc thải dầu không mong muốn khác, phải ghi rõ trong Nhật ký dầu Phần I tình huống và lý do thải.

Bất kỳ hư hỏng nào đối với thiết bị lọc dầu phải được lưu ý trong Nhật ký dầu Phần I.

Ngôn ngữ ghi trong Nhật ký dầu Phần I, đối với các tàu có Giấy chứng nhận IOPP, phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu mang cờ cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.

Nhật ký dầu Phần I phải được để ở vị trí sao cho sẵn sàng kiểm tra vào bất cứ thời gian hợp lý nào và phải luôn được giữ trên tàu, trừ các trường hợp tàu không có thuyền viên ở trên và được kéo. Nhật ký phải được giữ lại trong 3 năm sau lần ghi cuối cùng trong đó.

Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ thành viên Công ước có thể kiểm tra Nhật ký dầu Phần I của bất kỳ tàu nào áp dụng Phụ lục này khi tàu ở trong cảng hoặc ở bến xa bờ của họ và có thể sao chép bất cứ phần nào trong Nhật ký này và có thể yêu cầu Thuyền trưởng xác nhận rằng đây là bản sao đúng của nội dung đó. Bất kỳ bản sao nào mà được thuyền trưởng xác nhận là bản sao đúng theo phần ghi trong Nhật ký dầu như vậy đều có thể đưa ra làm bằng chứng trong các vụ xét xử. Việc kiểm tra Nhật ký dầu Phần I và lấy bản sao được chứng nhận bởi người có thẩm quyền theo mục này phải được thực hiện càng nhanh càng tốt mà không làm chậm trễ tàu không chính đáng.

DANH MỤC CÁC HẠNG MỤC ĐƯỢC GHI

(A) Dẫn hoặc vệ sinh két dầu đốt

1. Tên các két được dẫn.
2. Có được vệ sinh từ lần chứa dầu gần nhất hay không, nếu không thì ghi loại dầu được chứa trong két trước đó.
3. Quá trình vệ sinh:
 - .1 vị trí tàu và thời gian bắt đầu và hoàn thành công việc vệ sinh;
 - .2 tên các két trong đó một phương pháp nào đó được thực hiện (xúc rửa, rửa bằng hơi, rửa bằng các hoá chất; kiểu và lượng các hoá chất sử dụng);
 - .3 tên các két nước rửa được chuyển đến.
4. Dẫn:
 - .1 vị trí tàu và thời gian bắt đầu và kết thúc dẫn;
 - .2 lượng nước dẫn nếu các két không được rửa.

(B) Thải nước dẫn bẩn hoặc nước rửa két từ các két dầu đốt nêu ở phần (A)

5. Tên các két.
6. Vị trí của tàu lúc bắt đầu thải.
7. Vị trí của tàu lúc hoàn thành thải.
8. Tốc độ tàu trong quá trình thải.
9. Phương pháp thải:
 - .1 qua thiết bị 15 phần triệu;
 - .2 tới thiết bị tiếp nhận.
10. Khối lượng thải.

(C) Thu gom và thải dầu cặn

11. Thu gom dầu cặn

Lượng dầu còn lại (cặn) trên tàu. Khối lượng phải được ghi hàng tuần:* (Điều này nghĩa là khối lượng phải được ghi 1 lần trong 1 tuần ngay cả trường hợp chuyển đi cuối cùng dài hơn 1 tuần)

- .1 tên các két
- .2 dung tích các két..... m³
- .3 tổng lượng giữ lại..... m³;

* Chỉ các két liệt kê ở hạng mục 3.1 của mẫu A và B của Phụ bản Giấy chứng nhận IOPP được sử dụng để chứa cặn.

12. Các phương pháp thái cần

Nêu rõ khối lượng cần được thái của các kết được vét và lượng các phần giữ lại tính bằng mét khối:

- .1 tới thiết bị tiếp nhận (tên cảng);
- .2 chuyển tới các kết khác (nêu rõ các kết và tổng thể tích của các kết);
- .3 đốt (nêu rõ tổng thời gian hoạt động);
- .4 phương pháp khác (nếu phương pháp đó).

(D) Thái ra mạn không tự động hoặc thái bằng cách khác nước la canh tích tụ trong buồng máy

13. Khối lượng thái hoặc xả, tính bằng mét khối*.

14. Thời gian thái hoặc giải phóng khỏi tàu (bắt đầu và dừng).

15. Phương pháp thái hoặc giải phóng khỏi tàu:

- .1 qua thiết bị 15 phần triệu (nêu rõ vị trí khi bắt đầu và dừng);
- .2 tới thiết bị tiếp nhận (tên cảng)*;
- .3 chuyển tới kết lắng hoặc kết thu hồi (nêu rõ tên các kết; khối lượng giữ lại trong các kết, tính bằng mét khối).

(E) Thái ra mạn tự động hoặc thái bằng cách khác nước la canh tích tụ trong buồng máy

16. Thời gian và vị trí của tàu khi đưa hệ thống vào hoạt động ở chế độ tự động thái ra mạn, qua thiết bị 15 ppm.

17. Thời gian đưa hệ thống vào hoạt động ở chế độ tự động chuyển nước la canh tới kết thu hồi (tên kết).

18. Thời gian đưa hệ thống về chế độ hoạt động bằng tay.

(F) Trạng thái của thiết bị lọc dầu

19. Thời gian hệ thống bị hư hỏng**.

20. Thời gian khi hệ thống được làm cho hoạt động trở lại.

21. Nguyên nhân gây hư hỏng.

* Thuyền trưởng tàu phải nhận được từ người khai thác các thiết bị tiếp nhận, kể cả các sà lan và xe tải tiếp nhận, một biên lai hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết về khối lượng nước rửa kết, nước dằn bần, cặn hoặc hỗn hợp dầu được chuyển cùng với thời gian và ngày chuyển. Biên lai hoặc giấy chứng nhận này, nếu đính kèm với Nhật ký đầu Phần I, có thể trợ giúp cho thuyền trưởng trong việc chứng minh rằng tàu không liên quan tới một vụ ô nhiễm nào đó. Biên lai hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Nhật ký đầu Phần I.

* Trong trường hợp thái hoặc xả nước đáy tàu từ kết chứa, ghi rõ tên kết và thể tích kết và lượng còn lại trong kết chứa.

** Trạng thái của thiết bị lọc dầu cũng bao gồm thiết bị báo động và thiết bị dừng thái tự động, nếu có.

(G) Thải ngẫu nhiên hoặc thải ngoại lệ khác dầu ra biển

22. Thời gian xảy ra thải.
23. Địa điểm hoặc vị trí của tàu lúc xảy ra thải.
24. Khối lượng gần đúng và loại dầu thải.
25. Hoàn cảnh thải hoặc thoát dầu, nguyên nhân và các lưu ý chung.

(H) Nhận dầu đốt hoặc dầu bôi trơn dạng xõ

26. Nhận dầu:
 1. Nơi nhận.
 2. Thời gian nhận.
 3. Loại và khối lượng dầu đốt và tên các kết (nếu rõ lượng bổ sung, tấn, và tổng thể tích của các kết).
 4. Loại và khối lượng dầu bôi trơn và tên các kết (nếu rõ lượng bổ sung, tấn, và tổng thể tích của các kết).

(I) Qui trình hoạt động bổ sung và các lưu ý chung

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

HOẠT ĐỘNG CỦA BUỒNG MÁY

[illegible]

Chữ ký của thuyền trưởng

NHẬT KÝ DẦU
PHẦN II — Hoạt động làm hàng/dẫn
(Tàu dầu)

Tên tàu:.....

Số đăng ký hoặc Hồ hiệu:.....

Tổng dung tích:.....

Thời gian từ:..... đến:.....

Lưu ý: Nhật ký dầu Phần II phải được trang bị cho tất cả các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên để ghi lại những thao tác liên quan đến các hoạt động làm hàng/dẫn. Đối với các tàu dầu này, cũng phải trang bị Nhật ký dầu Phần I để ghi lại những hoạt động liên quan đến buồng máy.

GIỚI THIỆU

Những trang tiếp theo của phần này giới thiệu danh mục tổng hợp những hạng mục hoạt động làm hàng và dân, nếu phù hợp, phải được ghi lại trong Nhật ký dầu Phần II phù hợp với qui định 36 của Phụ lục I, Công ước quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78). Những hạng mục này đã được nhóm lại theo hoạt động, mỗi nhóm được mã hoá bằng một chữ cái.

Khi ghi các số liệu vào Nhật ký dầu Phần I, phải ghi ngày, mã hoạt động và số hạng mục vào các cột phù hợp và các đặc tính yêu cầu phải được ghi theo thứ tự thời gian vào các vị trí theo qui định.

Sau mỗi lần ghi, sĩ quan hoặc các sĩ quan chịu trách nhiệm phải ghi ngày và ký tên vào. Khi hết mỗi trang, thuyền trưởng của tàu phải ký xác nhận vào trang đó.

Đối với các tàu dầu hoạt động trong các vùng đặc biệt theo qui định 2.5 của Phụ lục I MARPOL 73/78, những nội dung ghi vào Nhật ký dầu Phần II phải được xác nhận bởi người có thẩm quyền của Chính quyền cảng.*

Ngày ký dầu Phần II gồm nhiều phần liên quan đến lượng dầu. Giới hạn độ chính xác của phương tiện đo kết, sự thay đổi nhiệt độ và cần bám sẽ ảnh hưởng đến độ chính xác của các thông số thu được. Các số liệu ghi vào Nhật ký dầu Phần II phải được cân nhắc phù hợp.

Trong trường hợp sự cố hoặc thải dầu không mong muốn khác, phải ghi rõ trong Nhật ký dầu Phần II tình huống và lý do thải.

Bất kỳ hư hỏng nào đối với thiết bị lọc dầu phải được lưu ý trong Nhật ký dầu Phần II.

Ngôn ngữ ghi trong Nhật ký dầu Phần II, đối với các tàu có Giấy chứng nhận IOPP, phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu mang cờ cũng được sử dụng, ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.

Ngày ký dầu Phần II phải được để ở vị trí sao cho sẵn sàng kiểm tra vào bất cứ thời gian hợp lý nào và phải luôn được giữ trên tàu, trừ các trường hợp tàu không có thuyền viên ở trên và được kéo. Nhật ký phải được giữ lại trong 3 năm sau lần ghi cuối cùng trong đó.

Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ thành viên Công ước có thể kiểm tra Nhật ký dầu Phần II của bất kỳ tàu nào áp dụng Phụ lục này khi tàu ở trong cảng hoặc ở bến xa bờ của họ và có thể sao chép bất cứ phần nào trong Nhật ký này và có thể yêu cầu Thuyền trưởng xác nhận rằng đây là bản sao đúng của nội dung đó. Bất kỳ bản sao nào mà được thuyền trưởng xác nhận là bản sao đúng theo phần ghi trong Nhật ký dầu như vậy đều có thể đưa ra làm bằng chứng trong các vụ xét xử. Việc kiểm tra Nhật ký dầu Phần II và lấy bản sao được chứng nhận bởi người có thẩm quyền theo mục này phải được thực hiện càng nhanh càng tốt mà không làm chậm trễ tàu không chính đáng.

* Câu này chỉ phải ghi vào Nhật ký Dầu của tàu dự định thực hiện tuyến thương mại đặc biệt.

DANH MỤC CÁC HẠNG MỤC ĐƯỢC GHI

(A) Nhận dầu hàng

1. Địa điểm nhận hàng.
2. Loại dầu nhận và tên các kết.
3. Tổng lượng dầu được nhận (nếu rõ lượng bổ sung, bằng mét khối ở 15°C và tổng lượng dầu trong các kết, bằng mét khối)

(B) Chuyển dầu hàng trong tàu khi hành trình

4. Tên các kết:
 1. Từ:
 2. Tới: (nếu rõ lượng được chuyển và tổng lượng dầu trong các kết, bằng mét khối)
5. Các kết ở mục 4.1 đã hết chưa? (nếu chưa hết, nêu lượng còn lại, bằng mét khối)

(C) Trả dầu hàng

6. Địa điểm dỡ hàng
7. Tên các kết dỡ hàng.
8. Các kết đã dỡ hết hàng chưa? (nếu chưa hết, nêu lượng còn lại, bằng mét khối)

(D) Rửa bằng dầu thô (chỉ những tàu dầu có COW)

(ghi cho từng kết được rửa bằng dầu thô)

9. Cảng mà ở đó thực hiện rửa bằng dầu thô hoặc vị trí của tàu nếu tiến hành rửa giữa hai cảng trả hàng.
10. Tên các kết được rửa.*
11. Số lượng máy rửa được sử dụng.
12. Thời gian bắt đầu rửa.
13. Kiểu rửa được thực hiện.*
14. Áp suất trong đường ống rửa.
15. Thời gian hoàn thành hoặc dừng rửa.
16. Nêu phương pháp xác định kết đã khô chưa.
17. Các lưu ý.**

(E) Dẫn kết hàng

18. Vị trí của tàu khi bắt đầu và kết thúc dẫn.

* Khi một kết riêng biệt được rửa đồng thời bằng nhiều máy rửa hơn so với số máy rửa nêu ở Sổ tay Thao tác và Thiết bị thì phải chỉ rõ phần được rửa bằng dầu thô, chẳng hạn như: phần trước của kết giữa số 2.

* Phù hợp với Sổ tay Thao tác và Thiết bị, ghi phương pháp rửa được thực hiện là một hay nhiều giai đoạn. Nếu dùng phương pháp nhiều giai đoạn thì ghi cung thẳng đứng được máy rửa rửa và số lượt mà cung đó được rửa trong giai đoạn riêng đó của chương trình rửa.

** Nếu các chương trình nêu ở Sổ tay Thao tác và Thiết bị không được tuân theo thì phải ghi các nguyên nhân vào phần Lưu ý.

19. Quá trình dẫn:
 1. tên các kết được dẫn;
 2. thời gian bắt đầu và kết thúc dẫn;
 3. lượng nước dẫn nhận vào. Chỉ rõ tổng lượng dẫn đối với mỗi kết liên quan, bằng mét khối.

(F) Dẫn các kết dẫn sạch chuyên dụng (chỉ những tàu có CBT)

20. Tên các kết được dẫn.
21. Vị trí tàu khi nước dẫn dự định đưa vào để phun rửa hoặc nước dẫn tại cảng được lấy vào kết sạch chuyên dụng.
22. Vị trí của tàu khi các bơm và đường ống được xối nước tới kết lắng.
23. Khối lượng nước lẫn dầu, sau khi xối nước đường ống, được chuyển tới các kết lắng hoặc các kết hàng trong đó cần bẩn được giữ lại (số hiệu các kết). Nêu tổng khối lượng, bằng mét khối.
24. Vị trí của tàu khi dẫn bổ sung vào các kết dẫn sạch chuyên dụng.
25. Thời gian và vị trí tàu khi đóng các van cách ly các kết dẫn sạch chuyên dụng với đường ống hàng và đường ống vét.
26. Khối lượng nước dẫn sạch nhận vào tàu, bằng mét khối.

(G) Vệ sinh các kết hàng

27. Tên các kết được vệ sinh.
28. Cảng hoặc vị trí tàu.
29. Thời gian vệ sinh.
30. Phương pháp vệ sinh.*
31. Nước rửa kết được chuyển tới:
 1. thiết bị tiếp nhận (nêu cảng và khối lượng, bằng mét khối)*;
 2. các kết lắng hoặc kết hàng được dùng làm kết lắng (tên các kết; nêu khối lượng được chuyển và tổng khối lượng, bằng mét khối).

(H) Thải nước dẫn bẩn

32. Tên các kết.
33. Vị trí của tàu khi bắt đầu thải ra biển.
34. Vị trí của tàu khi hoàn thành thải ra biển.

* Vệ sinh bằng vòi rồng cầm tay, máy rửa và/hoặc hoá chất vệ sinh. Nếu vệ sinh bằng hoá chất thì phải ghi hoá chất liên quan và lượng hoá chất đã được sử dụng.

* Thuyền trưởng tàu phải nhận được từ người khai thác các thiết bị tiếp nhận, kể cả các sà lan và xe tải tiếp nhận, một biên lai hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa kết, nước dẫn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp dầu được chuyển cùng với thời gian và ngày chuyển. Biên lai hoặc giấy chứng nhận này, nếu đính kèm với Nhật ký đầu Phần II, có thể trợ giúp cho thuyền trưởng chứng minh rằng tàu không liên quan tới một vụ ô nhiễm nào đó. Biên lai hoặc Giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Nhật ký đầu Phần II.

35. Khối lượng đã thải ra biển.
36. Tốc độ tàu trong quá trình thải.
37. Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải có hoạt động trong quá trình thải hay không?
38. Có kiểm tra thường xuyên dòng thải và mặt nước ở khu vực thải hay không?
39. Lượng nước lẫn dầu được chuyển tới các kết lắng (tên các kết lắng). Nêu tổng khối lượng, bằng mét khối.
40. Thải lên thiết bị tiếp nhận trên bờ (tên cảng và khối lượng liên quan).*

(I) Thải nước từ kết lắng ra biển

41. Tên các kết lắng.
42. Thời gian lắng kể từ lần đưa dầu cần vào cuối cùng, hoặc
43. Thời gian lắng kể từ lần thải cuối cùng.
44. Thời gian và vị trí của tàu lúc bắt đầu thải.
45. Tổng lượng giảm đi khi bắt đầu thải.
46. Ranh giới dầu/nước giảm đi khi bắt đầu thải.
47. Khối lượng thải bằng m^3 và cường độ thải xô, m^3/h .
48. Khối lượng thải bằng m^3 và cường độ thải cuối cùng m^3/h .
49. Thời gian và vị trí của tàu khi hoàn thành thải.
50. Trong quá trình thải hệ thống kiểm soát và điều khiển thải có hoạt động hay không?
51. Ranh giới dầu/nước giảm đi lúc hoàn thành thải.
52. Tốc độ tàu trong quá trình thải.
53. Có thường xuyên kiểm tra dòng thải và mặt nước ở khu vực thải hay không?
54. Xác nhận tất cả các van liên quan trong hệ thống đường ống từ các kết lắng đã được đóng vào khi hoàn thành thải.

(J) Thải cặn và hỗn hợp dầu không được xử lý

55. Tên các kết
56. Khối lượng thải từ mỗi kết (nếu khối lượng còn lại, m^3)
57. Phương pháp thải:
 1. tới thiết bị tiếp nhận (tên cảng và khối lượng liên quan);*

* Thuyền trưởng tàu phải nhận được từ người khai thác các thiết bị tiếp nhận, kể cả các sà lan và xe tải tiếp nhận, một biên lai hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dằn bần, cặn hoặc hỗn hợp dầu được chuyển cùng với thời gian và ngày chuyển. Biên lai hoặc giấy chứng nhận này, nếu đính kèm với Nhật ký đầu Phần II, có thể trợ giúp cho thuyền trưởng chứng minh rằng tàu không liên quan tới một vụ ô nhiễm nào đó. Biên lai hoặc Giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Nhật ký đầu Phần II.

- .2 hoà trộn với dầu hàng (nếu rõ khối lượng);
- .3 chuyển tới các kết khác: tên các kết; nếu khối lượng chuyển và tổng khối lượng trong các kết, bằng m^3 ; và
- .4 phương pháp khác (nếu phương pháp); nếu khối lượng được thải bằng các phương pháp đó, bằng m^3 .

(K) Thải nước dẫn sạch chứa trong các kết hàng

58. Vị trí tàu khi bắt đầu thải nước dẫn sạch.
59. Tên các kết được thải.
60. Các kết đó đã thải hết chưa?
61. Vị trí của tàu lúc hoàn thành thải nếu khác với vị trí ở mục 58.
62. Có thường xuyên kiểm tra dòng thải và mặt nước ở khu vực thải hay không?

(L) Thải nước dẫn từ các kết dẫn sạch chuyên dụng (chỉ đối với tàu dầu có CBT)

63. Tên các kết được thải.
64. Thời gian và vị trí tàu lúc bắt đầu thải nước dẫn sạch ra biển.
65. Thời gian và vị trí tàu lúc hoàn thành thải ra biển.
66. Khối lượng thải, bằng m^3 :
 - .1 ra biển; hoặc
 - .2 tới thiết bị tiếp nhận (tên cảng)*.
67. Trước và trong quá trình thải có dấu hiệu nào về sự nhiễm dầu trong nước hay không?
68. Việc thải có được kiểm soát bằng thiết bị đo nồng độ dầu hay không?
69. Thời gian và vị trí tàu khi các van ngăn cách các kết dẫn sạch với đường ống hàng và vét đã được đóng khi hoàn thành xả dẫn.

(M) Trạng thái hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu

70. Thời gian hệ thống bị hư hỏng.
71. Thời gian hệ thống được đưa vào hoạt động trở lại.
72. Các nguyên nhân gây hư hỏng.

(N) Thải dầu ngẫu nhiên hoặc các thải dầu đặc biệt khác

73. Thời gian xảy ra thải.
74. Cảng hoặc vị trí tàu lúc xảy ra thải.
75. Khối lượng gần đúng và loại dầu.
76. Các hoàn cảnh thải hoặc thoát dầu, các nguyên nhân và lưu ý chung.

* Thuyền trưởng tàu phải nhận được từ người khai thác các thiết bị tiếp nhận, kể cả các sà lan và xe tải tiếp nhận, một biên lai hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dẫn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp dầu được chuyển cùng với thời gian và ngày chuyển. Biên lai hoặc giấy chứng nhận này, nếu đính kèm với Nhật ký đầu Phần II, có thể trợ giúp cho thuyền trưởng chứng minh rằng tàu không liên quan tới một vụ ô nhiễm nào đó. Biên lai hoặc Giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Nhật ký đầu Phần II.

(O) Quy trình thao tác bổ sung và lưu ý chung

TÀU DẦU THỰC HIỆN CÁC THƯƠNG VỤ ĐẶC BIỆT

(P) Nhận nước dẫn

- 77. Tên các kết được dẫn.
- 78. Vị trí tàu khi dẫn.
- 79. Tổng lượng nước dẫn nhận, tính bằng mét khối.
- 80. Lưu ý.

(Q) Phân bố lại nước dẫn trong tàu

- 81. Nguyên nhân phân bố lại.

(R) Thải nước dẫn lên thiết bị tiếp nhận

- 82. Các cảng mà nước dẫn được thải ở đó.
- 83. Tên hoặc ký hiệu của thiết bị tiếp nhận.
- 84. Tổng lượng nước dẫn được thải, tính bằng mét khối.
- 85. Ngày, chữ ký và dấu của cơ quan có thẩm quyền của cảng.

Tên tàu: _____

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

HOẠT ĐỘNG LÀM HÀNG/ DẪN (TÀU DẦU)

[illegible]

Chữ ký của thuyền trưởng

Giải thích thống nhất của Phụ lục I

Lưu ý: Trong Giải thích thống nhất này sử dụng những chữ viết tắt sau:

MARPOL 73/78	Công ước MARPOL 1973 được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan
Qui định	Qui định của Phụ lục I MARPOL 73/78
Giấy chứng nhận IOPP	Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm Dầu quốc tế
SBT	Kết dẫn cách ly
CBT	Kết dẫn sạch
COW	Hệ thống rửa bằng dầu thô
IGS	Hệ thống khí trơ
PL	Vị trí bảo vệ của các kết dẫn cách ly
CAS	Chương trình đánh giá trạng thái.

1 Định nghĩa

QĐ 1.1 Định nghĩa "dầu"

1.1 (những dầu động vật và thực vật được xếp vào loại "chất lỏng độc", do vậy Giải thích này không đề cập đến (xem Phụ lục II, phụ chương II của MARPOL 73/78).)

Xử lý các giếng dầu

1.2 Giếng dầu, được định nghĩa trong Hướng dẫn triển khai áp dụng Phụ lục V MARPOL 73/78, phải được xử lý phù hợp với Phụ lục V và các qui trình được nêu ở Hướng dẫn.

QĐ 1.5 Định nghĩa tàu dầu

1.3 Các FPSO và FSU không phải là tàu dầu và không dùng để vận chuyển dầu trừ khi có thỏa thuận cụ thể của quốc gia tàu mang cờ và quốc gia có biển phù hợp với một hành trình cụ thể, dầu có thể được vận chuyển tới cảng trong những trường hợp đặc biệt và hiếm gặp.

2 Hoán cải lớn

QĐ 1.9

2.1 Trọng tải dùng để xác định việc áp dụng các điều khoản của Phụ lục I là trọng tải được ấn định cho một tàu dầu tại thời điểm thực hiện việc ấn định mạn khô. Nếu mạn khô được ấn định lại vì mục đích thay đổi trọng tải mà không thay đổi kết cấu của tàu, thì bất kỳ sự thay đổi cơ bản nào về trọng tải sau đó do việc ấn định lại mạn khô không được coi là "hoán cải lớn" như định nghĩa ở qui định 1.9. Tuy vậy, Giấy chứng nhận IOPP chỉ nêu ra một trọng tải của tàu và phải được cấp mới sau mỗi lần ấn định lại mạn khô.

2.2 Nếu một tàu chở dầu thô có trọng tải bằng hoặc lớn hơn 40.000 tấn được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, thoả mãn các yêu cầu về COW, chuyển sang chở sản phẩm dầu*, thì cần thiết phải hoán cải sang CBT hoặc SBT và cấp lại giấy chứng nhận IOPP (xem mục 19 dưới đây). Việc hoán cải như vậy không được coi là "hoán cải lớn" như định nghĩa ở qui định 1.9.

2.3 Khi một tàu dầu được sử dụng chỉ để chứa dầu và sau đó đưa vào khai thác vận chuyển dầu, sự thay đổi chức năng như vậy không được coi là "hoán cải lớn" như định nghĩa ở qui định 1.9.

2.4 Việc hoán cải một tàu dầu hiện có thành tàu chở hàng hỗn hợp, hoặc rút ngắn chiều dài của tàu dầu bằng việc cắt bỏ một lổng đoạn ngang của các kết hàng, phải được coi là "hoán cải lớn" như định nghĩa ở qui định 1.9.

2.5 Việc hoán cải một tàu dầu hiện có thành tàu dầu có kết dẫn cách ly bằng việc bổ sung một tổng đoạn ngang của các kết hàng, phải được coi là "hoán cải lớn" như được định nghĩa ở qui định 1.9 chỉ khi thể tích chở hàng của tàu tăng lên.

2.6 Khi một tàu được đóng là tàu chở hàng hỗn hợp chỉ hoạt động trong thương mại chở xô, tàu có thể được xem là một tàu không phải là tàu dầu và tàu phải được cấp Bản ghi nhận về Kết cấu và Thiết bị mẫu A. Việc thay đổi của tàu đó từ thương mại chở xô sang thương mại chở dầu không được xem là "hoán cải lớn" như được định nghĩa ở qui định 1.9.

3 Định nghĩa "kết dẫn cách ly"

QĐ 1.18

3.1 Hệ thống kết dẫn cách ly phải là một hệ thống mà được "cách ly hoàn toàn với các hệ thống dầu hàng và dầu đốt" như yêu cầu bởi qui định 1.18. Tuy nhiên, có thể phải qui định việc thải sự cố của kết dẫn cách ly bằng cách nối với bơm hàng bằng một tấm chặn di động. Trong trường hợp này phải lắp các van một chiều tại các đầu nối của kết dẫn cách ly để ngăn ngừa dầu chảy tới các kết dẫn cách ly. Tấm chặn di động phải được đặt ở vị trí dễ thấy trong buồng bơm và phải có một lưu ý hạn chế trong việc sử dụng nó được niêm yết cố định và dễ thấy gần vị trí đặt nó.

3.2 Các khớp nối kiểu trượt không được sử dụng cho những mục đích bù giãn nở nếu các đường ống dầu hàng hoặc dầu đốt đi qua các kết dẫn cách ly, và nếu các đường ống sử dụng cho việc dẫn cách ly đi qua các kết dầu hàng hoặc dầu đốt. Giải thích này được áp dụng đối với các tàu có ngày đặt sống chính hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1992.

4 Trì hoãn bất thường việc bàn giao tàu

QĐ 1.28

4.1 Trong định nghĩa loại tàu theo qui định 1.28, một tàu có hợp đồng đóng mới (hoặc đặt sống chính) và việc bàn giao được ấn định trước các ngày nêu trong các qui định này, nhưng phải hoãn bàn giao muộn hơn ngày đã nêu do những hoàn cảnh bất thường nằm ngoài sự kiểm soát của nhà máy đóng tàu và chủ tàu, có thể được Chính quyền hàng hải chấp nhận là tàu thuộc loại liên quan đến ngày bàn giao dự kiến. Việc xử lý các tàu như vậy phải được Chính quyền hàng hải xem xét một cách chi tiết trên cơ sở từng trường hợp cụ thể.

* "Sản phẩm dầu" là dầu bất kỳ không phải là dầu thô được định nghĩa ở qui định 1.2.

4.2 Một điều rất quan trọng là các tàu được bàn giao sau những ngày đã nêu do việc trì hoãn bất thường và đã được Chính quyền hàng hải chấp nhận là một tàu hiện có, cũng phải được các quốc gia có cảng chấp nhận như vậy. Để đảm bảo điều này, thông lệ sau đây được khuyến nghị đối với các Chính quyền hàng hải khi xem xét việc áp dụng đối với tàu đó:

- .1 Chính quyền hàng hải phải xem xét toàn bộ những áp dụng một cách chi tiết trên cơ sở từng trường hợp cụ thể. Khi tiến hành công việc như vậy, nếu nhà máy đóng tàu ở nước ngoài, Chính quyền hàng hải có thể yêu cầu một báo cáo chính thức từ cơ quan có thẩm quyền của quốc gia mà tàu được đóng tại đó, nêu rõ việc trì hoãn xảy ra do những hoàn cảnh bất thường nằm ngoài sự kiểm soát của nhà máy đóng tàu và chủ tàu;
- .2 Khi tàu được phân loại liên quan đến ngày bàn giao dự kiến của tàu ảnh hưởng đến việc áp dụng phù hợp các qui định, Giấy chứng nhận IOPP cấp cho tàu phải xác nhận nêu rõ rằng tàu được Chính quyền hàng hải chấp nhận là loại như vậy; và
- .3 Chính quyền hàng hải phải báo cáo tới Tổ chức về nhận biết tàu và cơ sở để chấp nhận như vậy.

5 Định nghĩa “thể hệ” tàu

QĐ 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8 Cho mục đích định nghĩa các tàu theo các qui định 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8, một tàu được phân loại vào một trong những loại được liệt kê ở các tiểu mục 1, 2, 3, 4.1, 4.2 hoặc 4.3 của các mục này phải được xem như là một tàu thuộc định nghĩa thích hợp tương ứng.

6 Các chất của Phụ lục I mà các đặc tính vật lý của chúng hạn chế việc phân ly và kiểm soát sản phẩm/nước có hiệu quả

QĐ 2.4 6.1 Chính phủ của Thành viên nhận phải thiết lập các biện pháp phù hợp để đảm bảo rằng các điều khoản của 6.2 được thoả mãn.

6.2 Một két đã được dỡ hàng, theo các điều khoản ở 6.3, phải được rửa sạch và tất cả các sản phẩm rửa gây ô nhiễm phải được thải tới thiết bị tiếp nhận trước khi tàu rời cảng dỡ hàng để đến cảng khác.

6.3 Theo yêu cầu của thuyền trưởng, Chính phủ của Thành viên nhận hàng có thể miễn giảm cho tàu không phải thực hiện các yêu cầu được nêu ở 6.2, nếu thoả mãn:

- .1 két đã dỡ hàng được tiếp tục nhận hàng cùng chất hoặc chất khác tương thích với chất được chở trước đó và tàu không rửa hoặc dẫn trước khi nhận hàng; và
- .2 két đã dỡ hàng không được rửa cũng như không được dẫn trên biển nếu tàu tiếp tục tới một cảng khác, trừ khi nó được xác nhận bằng văn bản rằng thiết bị tiếp nhận ở cảng kia là sẵn sàng và phù hợp cho việc nhận các cặn và dung môi cần thiết cho những hoạt động vệ sinh két.

6.4 Việc miễn giảm nêu ở 6.3 chỉ được Chính phủ của Thành viên nhận cấp cho tàu dự định thực hiện những chuyến đi tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các Thành viên khác của Công ước. Khi miễn giảm đó được cấp, Chính phủ của Thành viên nhận hàng phải chứng nhận việc đó bằng văn bản.

6.5 Trong trường hợp tàu giữ lại những cặn của nó trên tàu và tiếp tục tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các Thành viên khác của Công ước, Chính phủ của Thành viên nhận hàng phải thông báo cho cảng tiếp theo về các đặc tính của tàu và các cặn hàng, để biết các thông tin đó và có những biện pháp phù hợp để phát hiện những vi phạm và bắt buộc tuân thủ theo Công ước.

7 Các điều kiện đối với việc không áp dụng

QĐ 3.4, 3.5, 14.5.3 Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm Dầu phải có đủ thông tin để cho phép quốc gia có cảng xác định tàu có phù hợp với các điều kiện không áp dụng liên quan tới cụm từ "các chuyến đi hạn chế do Chính quyền hàng hải qui định" hay không. Điều này có thể bao gồm một danh mục các cảng, thời gian dài nhất của chuyến đi giữa các cảng có các thiết bị tiếp nhận hoặc các điều kiện tương tự do Chính quyền hàng hải thiết lập.

8 Hành trình nhỏ hơn hoặc bằng 72 giờ

QĐ 3.4 và 3.5.2.2.2 Việc hạn chế thời gian "hành trình nhỏ hơn hoặc bằng 72 giờ" trong qui định 3.4 và 3.5.2.2.2 phải được xác định như sau:

- 1 từ thời điểm tàu rời vùng đặc biệt, nếu chuyến đi khởi hành trong vùng đặc biệt; hoặc
- 2 từ thời điểm tàu rời các cảng nằm ngoài vùng đặc biệt tới thời điểm tàu tới vùng đặc biệt.

9 Định nghĩa "tất cả các hỗn hợp dầu"

QĐ 3.4 và 3.5.2.2.3 Cụm từ "tất cả các hỗn hợp dầu" trong qui định 3.4 và 15.5.2.2.3 bao gồm tất cả nước dân và những cặn rửa từ các kết dầu hàng.

10 Tương đương

QĐ 5 10.1 Việc chấp nhận của Chính quyền hàng hải theo qui định 5 đối với bất kỳ phụ tùng, vật liệu, thiết bị hay các máy để thay thế theo yêu cầu của Phụ lục I, bao gồm cả việc phê duyệt kiểu thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm tương đương với thiết bị nêu ở Nghị quyết A.393(X)^{*}. Chính quyền hàng hải cho phép phê duyệt kiểu như vậy phải thông báo các đặc tính liên quan, kể cả các kết quả thử mà việc phê duyệt tương đương căn cứ vào đó, tới Tổ chức phù hợp với qui định 5.2.

^{*} Đối với thiết bị phân ly dầu nước sử dụng cho việc phân ly nước la canh buồng máy, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm đối với nước la canh buồng máy được Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.60(33), có hiệu lực từ ngày 6 tháng 7 năm 1993, thay thế cho Nghị quyết A.393(X) và Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm buồng máy được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.107(49). Đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu lắp đặt trên các tàu dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu được lắp đặt trên các tàu dầu, và đối với các tàu dầu đóng sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu, được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.496(XII) và A.586(14) tương ứng; xem các ấn phẩm do IMO phát hành I646E. Đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu lắp đặt trên các tàu có sống chính được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu, được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.108(49).

Về thuật ngữ "hành động phù hợp, nếu có" trong qui định 5.2, Thành viên bất kỳ của Công ước phản đối sự tương đương do Thành viên khác gửi đến phải gửi phản đối đó tới Tổ chức và Thành viên đã cho phép tương đương trong vòng một năm sau ngày Tổ chức thông báo sự tương đương đó cho các Thành viên. Thành viên phản đối sự tương đương đó phải xác định xem sự phản đối đó có ảnh hưởng đến các tàu vào cảng của họ hay không.

11 Kiểm tra và kiểm soát

11.1 Kiểm tra trung gian và hàng năm đối với các tàu không yêu cầu có Giấy chứng nhận IOPP

QĐ 6.1.3 và 6.1.4 Khả năng áp dụng các qui định 6.1.3 và 6.1.4 đối với các tàu không yêu cầu phải cấp Giấy chứng nhận Ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế phải do Chính quyền hàng hải qui định.

12 Qui định về kiểu của các tàu dầu

QĐ 7, 19 12.1 Các tàu dầu phải được xác định trong Giấy chứng nhận IOPP là "tàu chở dầu thô", "tàu chở sản phẩm dầu" hoặc "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu". Hơn nữa, các yêu cầu trong các qui định 19 áp dụng khác nhau đối với "tàu chở dầu thô" và "tàu chở sản phẩm dầu", và việc phù hợp với các điều khoản này được ghi trong Giấy chứng nhận IOPP. Các thương mại dầu, trên cơ sở đó các kiểu tàu dầu khác nhau được phép hoạt động như sau:

- .1 Tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu được phép chở dầu thô hoặc sản phẩm dầu hoặc đồng thời cả hai loại;
- .2 Tàu chở dầu thô được phép chở dầu thô nhưng cấm chở sản phẩm dầu; và
- .3 Tàu chở sản phẩm dầu được phép chở sản phẩm dầu nhưng cấm chở dầu thô.

12.2 Khi xác định kiểu tàu dầu ghi trong Giấy chứng nhận IOPP dựa trên sự phù hợp với các điều khoản về SBT, PL, CBT và COW, phải áp dụng các tiêu chuẩn dưới đây.

12.3 Tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, có trọng tải nhỏ hơn 20.000 tấn

12.3.1 Các tàu dầu này có thể ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu".

12.4 Tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên

12.4.1 Các tàu dầu thoả mãn các yêu cầu về SBT + PL + COW có thể ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu".

12.4.2 Các tàu dầu thoả mãn các yêu cầu đối với SBT + PL nhưng không thoả mãn COW phải được ấn định là "tàu chở sản phẩm dầu".

12.4.3 Các tàu dầu có trọng tải lớn hơn hoặc bằng 20.000 tấn nhưng nhỏ hơn 30.000 tấn không chở dầu thô, dầu đốt, dầu diesel nặng, dầu bôi trơn là dầu hàng, không trang bị SBT + PL phải được ấn định là "tàu chở sản phẩm dầu".

12.5 Tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, nhưng bàn giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.2, có trọng tải từ 70.000 tấn trở lên

12.5.1 Các tàu dầu này thoả mãn các yêu cầu về SBT có thể được ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu".

12.6 Tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, có trọng tải nhỏ hơn 40.000 tấn

12.6.1 Các tàu dầu này có thể được ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu".

12.7 Tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên

12.7.1 Các tàu dầu này thoả mãn các yêu cầu về SBT phải được ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu".

12.7.2 Các tàu dầu chỉ thoả mãn các yêu cầu về COW phải được ấn định là "tàu chở dầu thô".

12.7.3 Các tàu dầu thoả mãn các yêu cầu về CBT phải được ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu".

13 Mẫu Giấy chứng nhận IOPP và các Phụ bản mới

QĐ 9 Trong trường hợp nếu mẫu Giấy chứng nhận IOPP hoặc Phụ bản của nó được sửa đổi, và bổ sung sửa đổi này không làm ngắn đi thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận IOPP trên tàu, mẫu giấy chứng nhận hoặc phụ bản hiện có đang hiện hành, khi sửa đổi có hiệu lực, có thể giữ thời hạn hiệu lực đến ngày hết hạn của giấy chứng nhận đó, với điều kiện là tại đợt kiểm tra đầu tiên sau ngày hiệu lực của sửa đổi, những thay đổi cần thiết được nêu rõ trong Giấy chứng nhận hoặc phụ bản hiện có bằng cách hiệu chỉnh cho phù hợp, ví dụ như gạch bỏ mục không còn giá trị và ghi mục mới.

14 Hiệu lực của Giấy chứng nhận IOPP

QĐ 10 Nếu đợt kiểm tra hàng năm hoặc trung gian theo yêu cầu ở qui định 6 của Phụ lục I, MARPOL 73/78 không được thực hiện trong thời gian đã nêu trong qui định đó, thì Giấy chứng nhận IOPP bị mất hiệu lực. Khi một đợt kiểm tra tương ứng với đợt kiểm tra cần thiết được thực hiện sau đó, hiệu lực của Giấy chứng nhận có thể được phục hồi mà không thay đổi ngày ấn định kiểm tra hàng năm và ngày hết hạn của Giấy chứng nhận và Giấy chứng nhận được xác nhận hiệu lực. Tính triệt để và chặt chẽ của đợt kiểm tra đó sẽ dựa trên thời gian đã bỏ qua cuộc kiểm tra qui định và trạng thái của tàu.

15 Dung tích các két dầu cặn

QĐ 12.1 15.1 Để trợ giúp cho Chính quyền hàng hải trong việc xác định dung tích phù hợp của các két dầu cặn, có thể sử dụng tiêu chuẩn sau đây như là hướng dẫn. Những tiêu chuẩn này không phải để xác định lượng cặn phát sinh từ hệ thống máy tàu trong khoảng thời gian đưa ra. Tuy nhiên, dung tích của các két dầu cặn có thể được tính theo các giả thiết hợp lý khác. Đối với tàu có ngày đặt sổ chính hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 1990, hướng dẫn nêu trong các mục .4 và .5 dưới đây có thể sử dụng thay cho hướng dẫn nêu trong các mục .1 và .2.

- 1 Đối với các tàu không chứa nước dẫn trong các két dầu đốt, dung tích tối thiểu của két cạn (V_1) phải được tính theo công thức sau:

$$V_1 = K_1 CD \text{ (m}^3\text{)}$$

trong đó: $K_1 = 0,01$ đối với các tàu khi máy chính sử dụng dầu nặng được lọc, hoặc $0,005$ đối với các tàu sử dụng dầu diesel hoặc dầu nặng mà không yêu cầu lọc trước khi sử dụng.

$C =$ suất tiêu hao dầu đốt hàng ngày (tấn).

$D =$ thời gian dài nhất của chuyến đi giữa các cảng nơi dầu cạn có thể được thải lên bờ (ngày). Trong trường hợp không xác định được chính xác thì lấy là 30 ngày.

- 2 Khi các tàu như vậy được trang bị thiết bị xử lý cặn đồng bộ, lò đốt cặn hoặc các phương tiện được chấp nhận khác trên tàu để kiểm soát cặn, dung tích tối thiểu của két cạn, thay cho các số liệu trên, được lấy như sau:

$V_1 = 1 \text{ m}^3$ đối với các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên nhưng nhỏ hơn 4.000, hoặc 2 m^3 đối với các tàu có tổng dung tích từ 4.000 trở lên.

- 3 Đối với các tàu có chứa nước dẫn trong các két dầu đốt, dung tích tối thiểu của két cạn (V_2) được tính theo công thức sau:

$$V_2 = V_1 + K_2 B \text{ (m}^3\text{)}$$

trong đó: $V_1 =$ dung tích két cạn được nêu ở 1 hoặc 2 trên đây.

$K_2 = 0,01$ đối với các két chứa dầu nặng, hoặc $0,005$ đối với các két chứa dầu diesel.

$B =$ dung tích của các két dẫn mà cũng thể sử dụng để chứa dầu đốt (tấn)

- 4 Đối với các tàu không chứa nước dẫn trong các két dầu đốt, dung tích tối thiểu của két cạn (V_1) được tính theo công thức sau:

$$V_1 = K_1 CD \text{ (m}^3\text{)}$$

trong đó: $K_1 = 0,015$ đối với các tàu khi máy chính sử dụng dầu nặng được lọc, hoặc $0,005$ đối với các tàu sử dụng dầu diesel hoặc dầu nặng mà không yêu cầu lọc trước khi sử dụng.

$C =$ suất tiêu hao dầu đốt hàng ngày (m^3).

$D =$ thời gian dài nhất của chuyến đi giữa các cảng nếu dầu cạn có thể được thải lên bờ (ngày). Trong trường hợp không xác định được chính xác thì phải lấy là 30 ngày.

.5 Đối với các tàu được trang bị thiết bị xử lý cặn đồng bộ, lò đốt cặn hoặc các phương tiện được chấp nhận khác trên tàu để kiểm soát cặn, dung tích tối thiểu của két cặn phải được lấy như sau:

.5.1 50% giá trị tính theo mục .4 trên đây; hoặc

.5.2 1 m³ đối với các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên nhưng nhỏ hơn 4.000, hoặc 2 m³ đối với các tàu có tổng dung tích từ 4.000 trở lên; lấy giá trị nào lớn hơn.

15.2 Chính quyền hàng hải phải qui định đối với tàu có ngày đặt sống chính hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 1990, có dung tích két phù hợp, có thể bao gồm cả các két dầu cặn được nêu ở 15.1 trên, cũng sẵn sàng để chứa các dầu rò rỉ, xả và dầu thải từ hệ thống máy tàu. Trong hệ thống máy hiện có điều này phải được xem xét đến mức hợp lý và có thể thực hiện được.

16 Bích nối ra ngoài mạn của các két cặn

QĐ 12.2 Các tàu mà hệ thống hiện tại có đường ống nối tới và từ các két cặn tới các cửa thải ra khỏi tàu, không phải bích nối tiêu chuẩn nêu ở qui định 13, được lắp đặt trước ngày 4 tháng 4 năm 1993 có thể thoả mãn qui định 12.2 bằng việc bố trí các tấm chặn trên đường ống này.

17 Vệ sinh các két cặn và thải cặn

QĐ 12.3 17.1. Để trợ giúp cho Chính quyền hàng hải trong việc xác định tính phù hợp của thiết kế và kết cấu các két cặn nhằm tạo thuận lợi cho việc vệ sinh chúng và thải cặn tới thiết bị tiếp nhận, hướng dẫn đưa ra sau đây được áp dụng đối với các tàu có ngày đặt sống chính hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 1990:

- .1 phải có đủ những lỗ người chui sao cho, có xét đến kết cấu bên trong các két cặn, tất cả các phần của két có thể tới được để thuận lợi cho việc vệ sinh;
- .2 các két cặn trên tàu hoạt động bằng dầu nặng, mà cần thiết phải lọc trước khi sử dụng, phải được trang bị hệ thống gia nhiệt phù hợp hoặc các phương tiện phù hợp khác để thuận lợi cho khả năng bơm và thải chất trong két.
- .3 phải không có các đầu nối giữa đường ống thải của két cặn và đường ống la canh khác với đường ống có thể dùng chung dẫn tới bích nối tiêu chuẩn nêu ở qui định 13. Tuy vậy, hệ thống có thể xả nước đã được xử lý từ các két cặn bằng các van tự đóng điều khiển bằng tay hoặc hệ thống tương đương; và
- .4 két cặn phải được trang bị một bơm riêng để thải những chất trong két tới thiết bị tiếp nhận. Bơm phải có kiểu; sản lượng và áp lực thải phù hợp, có xét đến những đặc tính của chất lỏng được bơm và kích thước và vị trí của các két; và tổng thời gian thải.

- 18 Thiết bị dừng tự động yêu cầu bởi qui định 15.3.2 đã sửa đổi**
- QĐ 14, 15** Qui định 15.3.2 kể cả tham chiếu đến qui định 14.7 yêu cầu cả thiết bị báo động nước la canh 15 phần triệu và dừng tự động, để tự động dừng thải khi hàm lượng dầu trong dòng thải vượt quá 15 phần triệu. Tuy vậy, vì đây không phải là qui định 14 nên các tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 10.000 không cần thiết trang bị thiết bị báo động và dừng như vậy nếu không thải nước từ la canh buồng máy trong các vùng đặc biệt. Ngược lại, việc thải thực hiện trong các vùng đặc biệt từ tàu không có thiết bị báo động 15 phần triệu và dừng tự động là vi phạm Công ước ngay cả khi hàm lượng dầu trong dòng thải nhỏ hơn 15 phần triệu.
- 19 Kiểm soát thải nước dẫn từ các két dầu đốt**
- QĐ 14.1** 19.1 Câu thứ hai trong qui định 14.1 phải được hiểu như sau:
Tàu bất kỳ có tổng dung tích từ 400 trở lên nhưng nhỏ hơn 10.000:
- 1 không chứa nước dẫn trong các két dầu đốt phải được trang bị thiết bị lọc 15 phần triệu để kiểm soát thải từ la canh buồng máy;
 - 2 có chứa nước dẫn trong các két dầu đốt phải trang bị thiết bị yêu cầu bởi qui định 14.2 để kiểm soát la canh buồng máy và nước dẫn bắn từ các két dầu đốt. Các tàu như vậy mà không phù hợp cho việc lắp đặt thiết bị này thì phải giữ lại trên tàu nước dẫn bắn từ các két dầu đốt và thải tới thiết bị tiếp nhận.
- 19.2 Thiết bị nêu trên phải có đủ công suất (lưu lượng) phù hợp khối lượng dòng thải.
- 20 Thiết bị lọc dầu**
- QĐ 14.1, 14.2** Thiết bị lọc dầu nêu ở qui định 14.1 và 14.2 có thể là tổ hợp gồm thiết bị phân ly, thiết bị lọc hoặc một cụm liên và cũng có thể là một thiết bị đơn lẻ được thiết kế để tạo dòng thải có hàm lượng dầu không quá 15 phần triệu.
- 21 Không áp dụng các chuyển đi hạn chế**
- QĐ 14.5.3.4** Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm dầu phải có đủ thông tin để cho phép quốc gia có cảng xác định xem tàu có phù hợp với các điều kiện không áp dụng liên quan tới cụm từ "các chuyển đi hạn chế do Chính quyền hàng hải qui định" hay không. Điều này có thể bao gồm một danh mục các cảng, thời gian dài nhất của chuyển đi giữa các cảng có các thiết bị tiếp nhận hoặc các điều kiện tương tự do Chính quyền hàng hải qui định.
- 22 Kiểm soát thải dầu**
- QĐ 15** 22.1 *Chuyển cặn của dầu không phải dầu hàng tới két lắng của tàu dầu*
22.1.1 Nếu cặn của dầu không phải dầu hàng được chuyển tới các két lắng, việc thải những cặn này phải phù hợp với qui định 34.

	22.1.2	Giải thích trên không có nghĩa là giảm nhẹ bất kỳ điều cấm nào đối với hệ thống đường ống nổi buồng máy và các kết lằng có thể cho phép hàng loạt vào buồng máy. Bất kỳ hệ thống nào được trang bị cho việc thải nước ra cạnh buồng máy tới các kết lằng phải có đủ các phương tiện thích hợp để ngăn ngừa hàng lỏng hoặc các loại khí chảy ngược lại buồng máy. Bất kỳ hệ thống nào như vậy không được giảm nhẹ các yêu cầu của qui định 14 đối với thiết bị lọc dầu.
	23	Dầu đốt
QĐ 16.2	23.1	<i>Khối lượng lớn dầu đốt</i>
	23.1.1	Cụm từ "khối lượng lớn dầu đốt" trong qui định 16.2 liên quan đến tàu là xét đến các tàu yêu cầu dừng trên biển thời gian dài do tính chất khai thác và thương mại của tàu. Trong những hoàn cảnh được xem xét, các tàu này có thể phải nhận nước dẫn vào các kết dầu đốt trống để duy trì trạng thái ổn định cần thiết và các điều kiện an toàn hàng hải.
	23.1.2	Các tàu này có thể bao gồm, ngoài những loại tàu khác, cả các tàu đánh cá hoặc tàu kéo biển lớn nào đó. Các loại tàu nào đó mà vì mục đích an toàn, ví dụ như tính ổn định, phải dẫn trong các kết dầu đốt, cũng có thể xếp vào loại này.
	24	Áp dụng qui định 16.4
QĐ 16.4		Khi việc cách ly các kết dầu đốt và các kết dẫn là không hợp lý hoặc không thể thực hiện được đối với các tàu được nêu ở mục 16.4 trên, nước dẫn có thể chứa trong các kết dầu đốt, với điều kiện là nước dẫn đó được thải ra biển phù hợp với qui định 15.2, 15.3, 15.5 và 15.6 hoặc tới thiết bị tiếp nhận phù hợp với qui định 15.9.
	25	Tàu dầu được sử dụng để chứa nước dẫn bẩn
QĐ 18, 19, 20, 33 và 35		Khi một tàu dầu được sử dụng như một phương tiện nổi để tiếp nhận nước dẫn bẩn từ các tàu dầu, tàu dầu như vậy không yêu cầu thoả mãn các điều khoản của các qui định 18, 19, 20, 33 và 35.
	26	Các yêu cầu về SBT, CBT, COW và PL
QĐ 18.3.2	26.1	<i>Dung tích của SBT</i>
		Đối với mục đích áp dụng của qui định 18.3.2, các hoạt động dưới đây của tàu dầu được phân vào loại đặc biệt:
		1. Khi các tàu chở hàng hỗn hợp yêu cầu hoạt động phía dưới các khung xếp hoặc dỡ hàng; 2. Khi các tàu dầu yêu cầu đi qua phía dưới cầu thấp; 3. Các qui định của các cảng hoặc kênh đào địa phương yêu cầu chiều chìm đặc biệt để đảm bảo an toàn hàng hải; 4. Khi hệ thống nhận và trả hàng yêu cầu chiều chìm lớn hơn chiều chìm khi tất cả các SBT đầy; 5. Kiểm tra tiếp cân hoặc/và đo chiều đầy tôn sử dụng bệ nếu qui phạm cho phép; và 6. Thử áp lực thủy tĩnh kết.

	27	Các điều kiện dẫn cách ly đối với các tàu dầu có chiều dài nhỏ hơn 150 m
QĐ 18.5	27.1	Khi xác định chiều chìm và độ chúi tối thiểu của các tàu dầu có chiều dài nhỏ hơn 150 m để được coi là các tàu dầu có SBT, Chính quyền hàng hải phải tuân theo hướng dẫn được nêu ở phụ chương 1.
	27.2	Công thức được nêu ở phụ chương 1 thay thế cho các công thức nêu ở qui định 18.2 và các tàu dầu này cũng phải thoả mãn các điều kiện nêu ở các qui định 18.3 và 18.4 để được coi là các tàu dầu có SBT.
	28	Tàu dầu như định nghĩa ở qui định 1.28.3 có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên, có CBT và COW
QĐ 18.7, 18.8	28.1	Các tàu dầu như định nghĩa ở qui định 1.28.3 có trọng tải từ 40.000 tấn trở lên và được trang bị CBT và COW, và được ấn định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm dầu" trong Phụ lục của Giấy chứng nhận IOPP khai thác như sau: .1 Chúng phải thường xuyên khai thác CBT và không được chở dầu thô cũng như sản phẩm dầu trong các kết dẫn sạch chuyên dụng; và .2 Khi chở toàn bộ hoặc một phần dầu thô, chúng cũng phải khai thác COW để kiểm soát dầu cần.
	28.2	Các qui trình được Chính quyền hàng hải duyệt cho việc chuyển đổi giữa các chế độ COW và CBT trên tàu bằng việc bố trí các hệ thống bơm và đường ống sử dụng chung hoặc độc lập cho việc làm hàng hoặc dẫn (CBT) phải chấp nhận liên tục cho đến khi không được phép chở dầu thô ở chế độ CBT.
	29	Thể tích của CBT
QĐ 18.8	29.1	Đối với mục đích xác định thể tích của CBT, có thể tính đến các kết sau đây: .1 các kết dẫn cách ly; và .2 các khoang cách ly và các kết mũi và đuôi, với điều kiện là chúng dành riêng cho việc sử dụng để chứa nước dẫn và được nối bằng đường ống cố định tới các bơm dẫn.
	30	Thiết bị đo hàm lượng dầu CBT
QĐ 18.8.3		Việc thải dẫn từ các kết dẫn sạch phải được kiểm soát liên tục (nhưng không cần thiết ghi) bằng thiết bị đo hàm lượng dầu yêu cầu bởi qui định 18.8.3 sao cho hàm lượng dầu, nếu có, trong nước dẫn có thể quan sát được ở mọi thời điểm. Thiết bị đo hàm lượng dầu này không yêu cầu phải hoạt động tự động.
	31	Vị trí bảo vệ của SBT
QĐ 18.12 đến 18.15	31.1	Phải đo chiều rộng tối thiểu của các kết mạn và chiều cao thẳng đứng tối thiểu của các kết dáy đôi và tính các giá trị diện tích bảo vệ (PA_c và PA_s) phù hợp với "Khuyến nghị Tạm thời đối với Giải thích thống nhất của qui định 18.2 — 18.15 - Vị trí bảo vệ của các không gian dẫn cách ly - được nêu trong phụ chương 2.

31.2 Các tàu được đóng phù hợp với giải thích này phải coi là thoả mãn các yêu cầu của qui định 13E và sẽ không cần thiết thay đổi nếu các yêu cầu khác là do một giải thích sau giải thích này.

31.3 Theo quan điểm của Chính quyền hàng hải, nếu tàu dầu bất kỳ có sống chính được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự trước ngày 1 tháng 7 năm 1980 thoả mãn các yêu cầu của các qui định 18.12 - 18.15 không quan tâm đến Khuyến nghị Tam thời nêu trên, Chính quyền hàng hải có thể chấp nhận tàu đó là thoả mãn các qui định 18.12 - 18.15.

32 Tàu dầu có các kết độc lập

QĐ 19

Tàu dầu có các kết độc lập được coi là tàu dầu có đáy đôi với điều kiện tàu được thiết kế và đóng sao cho khoảng cách tối thiểu giữa các biên của kết hàng với đáy tàu và mạn tàu thoả mãn các điều khoản của qui định 19.

33 Chiều rộng của các kết cánh và chiều cao của đáy đôi ở khu vực lượn tròn của hông tàu

QĐ 19.3.3

Các yêu cầu của qui định 19.3.3 tại khu vực lượn tròn của hông tàu được áp dụng trên toàn bộ chiều dài kết.

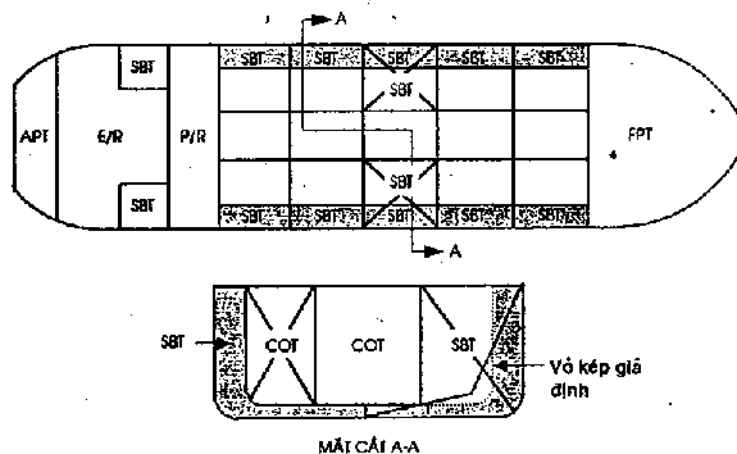
34 Tổng thể tích các kết dẫn

QĐ 19.4

34.1 Bất kỳ nước dẫn nào được chứa trong phần nổi rộng phía trong, những phần lõm vào hoặc các hốc của vỏ kép, ví dụ như các hộp đỡ vách, phải là lượng nước dẫn cao hơn yêu cầu tối thiểu đối với dung tích dẫn cách ly phù hợp với qui định 18.

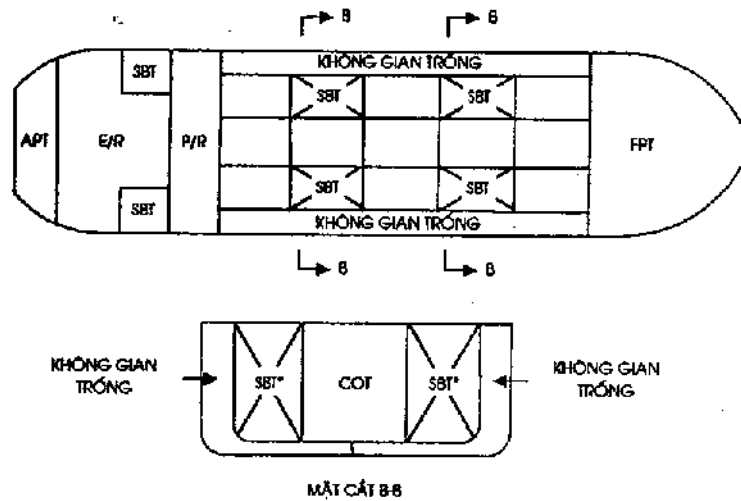
34.2 Trong việc tính toán tổng thể tích theo qui định 19.3.4, phải quan tâm đến:

- 1 thể tích các kết dẫn buồng máy không được tính vào tổng thể tích các kết dẫn;
- 2 thể tích của kết dẫn bố trí phía trong vỏ kép không được tính vào tổng thể tích các kết dẫn (xem hình 1).



Hình 1

- .3 các không gian chằng hạn như các không gian trống trong vỏ kép, trong khoảng chiều dài kết hàng phải được tính vào tổng thể tích các kết dẫn (xem hình 2).



Hình 2

35 Định nghĩa kết cánh kép

- QĐ 19.6.2 35.1 Các kết cánh yêu cầu cho việc bảo vệ toàn bộ chiều dài kết hàng ở qui định 19.6.2, nhằm mục đích đáp ứng qui định 21.4.2, có thể được sử dụng như kết hàng để chở dầu không phải dầu nặng khi tàu được trang bị các kết hàng được bố trí sao cho mỗi kết có thể tích không quá 700 m³.

36 Định nghĩa tàu dầu loại 2

- QĐ 20.3.2 Bất kỳ tàu dầu loại 2 nào phải được trang bị các kết dẫn cách ly được bảo vệ (SBT/PL).

37 Hoán cải lớn liên quan đến qui định 20.4

- QĐ 20.4 Trong việc xác định ngày áp dụng qui định 20.4 của Phụ lục I MARPOL 73/78, nếu một tàu dầu đã được hoán cải lớn, như định nghĩa ở qui định 1 của Phụ lục I MARPOL 73/78, thay thế phần phía trước, kể cả toàn bộ phần chứa hàng, thì ngày hoàn thành hoán cải lớn đó của tàu phải được coi là ngày bàn giao tàu theo qui định 20.4 của Phụ lục I MARPOL 73/78, với điều kiện:

- .1 công việc hoán cải tàu dầu hoàn thành trước ngày 6 tháng 7 năm 1996;
- .2 công việc hoán cải bao gồm cả việc thay thế toàn bộ phần chứa hàng và phần phía trước của tàu, và tàu thoả mãn tất cả các điều khoản tương ứng của Phụ lục I MARPOL 73/78 tại ngày hoàn thành hoán cải lớn; và

	.3	ngày bàn giao ban đầu của tàu dầu phải được áp dụng khi xem xét ngày tàu đến 15 tuổi để áp dụng kiểm tra CAS theo qui định 20.6 của Phụ lục I MARPOL 73/78.
	38	Không gian kết cánh và đáy đôi của tàu được định nghĩa ở qui định 1.28.5 được sử dụng chứa nước dằn
QĐ 20.6	38.1	Nếu các không gian kết cánh và đáy đôi nêu ở qui định 20.8 được sử dụng để chứa nước dằn, hệ thống dẫn ít nhất phải thoả mãn Đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với tàu dầu có CBT chuyên dụng (nghi quyết A.495(XII)).
	39	Định nghĩa "dầu nặng"
QĐ 21.2.2		Cụm từ "dầu nhiên liệu" được nêu trong định nghĩa "dầu nặng" ở qui định 21.2.2 được hiểu là dầu, không phải dầu thô, có tỷ trọng ở 15°C lớn hơn 900 kg/m ³ hoặc độ nhớt động học ở 50°C lớn hơn 180 mm ² /s.
	40	Yêu cầu đối với chương trình đánh giá trạng thái (CAS)
QĐ 21.6.1		Kiểm tra CAS lần đầu tiên phải được thực hiện cùng với kiểm tra trung gian hoặc định kỳ đầu tiên: - sau ngày 5 tháng 4 năm 2005, hoặc - sau ngày khi tàu được 15 tuổi, lấy ngày muộn hơn.
	41	Bảo vệ đáy buồng bơm
QĐ 25.5		Thuật ngữ <i>buồng bơm</i> nghĩa là buồng bơm hàng. Các đường ống dẫn được phép bố trí trong đáy đôi buồng bơm với điều kiện bất kỳ hư hỏng nào đối với đường ống không làm các bơm bố trí trong buồng bơm mất tác dụng. Đáy đôi bảo vệ buồng bơm có thể là kết trống, kết dằn hoặc, trừ khi bị cấm bởi các qui định khác, kết dầu nhiên liệu.
	42	Hạn chế kích thước kết và ổn định tai nạn
	42.1	<i>Giả định hư hỏng đáy tàu</i>
QĐ 24.1.2		Khi áp dụng các số liệu đối với hư hỏng đáy tàu ở phần trước của tàu như được nêu ở qui định 24.1.2 cho mục đích tính toán cả lượng dầu tràn và ổn định hư hỏng; 0,3L từ đường vuông góc mũi phải là điểm cuối cùng của phạm vi hư hỏng.
	43	Lượng dầu tràn giả thiết đối với các tàu chở hàng hỗn hợp
QĐ 25		Để tính lượng dầu tràn giả thiết đối với các tàu chở hàng hỗn hợp: .1 thể tích của một kết hàng phải bao gồm cả thể tích của miệng kết tính tới đỉnh của thành quây, bất kể kết cấu của miệng kết, nhưng không được tính thể tích của bất kỳ nắp kết nào; và

- .2 đối với việc đo thể tích tính tới các đường lý thuyết, không có bất kỳ khấu trừ nào đối với thể tích của các kết cấu phía trong.

44 Tính lượng dầu tràn giả thiết

QĐ 25.1.2 Trong trường hợp nếu chiều rộng b_i không phải là hằng số trên suốt chiều dài của một kết cấu cụ thể, phải sử dụng giá trị b_i nhỏ nhất của kết để xác định các lượng dầu tràn giả thiết O_c và O_s .

45 Ổn định nguyên vẹn

QĐ 27 45.1 Tàu cần được nhận hàng vào tất cả các kết hàng tới mức tương ứng với giá trị lớn nhất của tổng mô men thẳng đứng của thể tích cộng với mô men quán tính mặt thoáng tại 0° nghiêng cho mỗi kết riêng rẽ. Mật độ hàng cần phải tương ứng với trọng tải hàng hiện có ở mức chiếm nước mà tại đó KM ngang đạt tới giá trị tối thiểu, giả định toàn bộ lượng dự trữ tiêu thụ khi khởi hành là 1% tổng thể tích nước dẫn. Mô men mặt thoáng tự do lớn nhất cần được giả định là trong tất cả các kết dẫn. Trong việc tính toán GM_0 , các giá trị hiệu chỉnh mặt thoáng tự do cần được dựa trên mô men quán tính mặt thoáng thẳng đứng thích hợp. Đường cong cánh tay đòn ổn định có thể được hiệu chỉnh dựa trên mô men chuyển chất lỏng.

45.2 Để chứng tỏ sự phù hợp với yêu cầu 27 của Phụ lục I MARPOL 73/78, thay thế cho trường hợp nhận hàng mô tả ở Giải thích thống nhất MARPOL 45.1, chấp nhận việc thực hiện phân tích tổng quát tất cả sự kết hợp có thể xảy ra giữa hàng và dẫn. Đối với các trạng thái phân tích tổng quát như vậy, cần phải xem xét rằng:

- .1 trọng lượng, tọa độ trọng tâm và mô men mặt thoáng của tất cả các kết phải phù hợp với giá trị thực tế trong các phép tính toán; và
- .2 các tính toán tổng quát phải được thực hiện như sau:
 - .2.1 chiều chìm không dẫn và chiều chìm tính toán kết cấu phải khác nhau;
 - .2.2 dự trữ của tàu tương ứng bao gồm nhưng không hạn chế đối với dầu nhiên liệu, dầu diezen và nước ngọt là 97%, 50% và 10% thể tích phải được xem xét;
 - .2.3 đối với mỗi chiều chìm và giá trị khác nhau của dự trữ của tàu trong tải sẵn có của tàu phải bao gồm nước dẫn và hàng, sao cho bao quát được toàn bộ sự kết hợp giữa dẫn lớn nhất với hàng nhỏ nhất và ngược lại. Trong tất cả mọi trường hợp, số lượng các kết dẫn và hàng được chất tải phải được lựa chọn phản ánh sự kết hợp xấu nhất của VCG và ảnh hưởng của mặt thoáng tự do. Không cho phép hạn chế khai thác đối với một số kết được xét đồng thời (giảm nhẹ và miễn của kết cụ thể). Tất cả các kết dẫn phải có ít nhất 1% thể tích;
 - .2.4 tỷ trọng hàng giữa giá trị thấp nhất và cao nhất phải được xét đến; và

- .2.5 đầy đủ các giai đoạn đối với tất cả các hạn chế phải được xét đến để đảm bảo các trạng thái xấu đều được nhận biết. Tối thiểu phải xét đến 20 trạng thái của hàng và dẫn từ 1% đến 99% dung tích. Các trạng thái cận với các phân giới hạn có thể cần thiết trong các bước xem xét.

Ở mọi trạng thái, tiêu chuẩn ở mục 1 của qui định 27 phải được thoả mãn.

46 Chiều chìm khai thác

- QĐ 28.1 Về thuật ngữ "chiều chìm khai thác phản ánh các trạng thái tải một phần hoặc toàn tải", thông tin cần đến phải có khả năng đánh giá được ổn định tại nạn theo các trạng thái bằng hoặc tương tự như các trạng thái khai thác dự định của tàu.

47 Giếng hút

- QĐ 28.2 Để xác định mức độ hư hỏng giả định theo qui định 28.2, các giếng hút có thể bỏ qua, với điều kiện các giếng hút này không quá rộng và sâu xuống phía dưới kết một khoảng tối thiểu, và không trường hợp nào được lớn hơn một nửa chiều cao của đáy đôi.

48 Kết cấu các thành phẳng

- QĐ 29.2.3.3 Thuật ngữ "các kết cấu các thành phẳng" phải bao gồm các kết hàng chính của các tàu chở dầu/ hàng rời/ quặng mà có thể được kết cấu bằng cơ cấu thẳng đứng có chiều cao nhỏ. Các vách sóng thẳng đứng cũng được coi là các thành phẳng.

49 Hệ thống bơm và đường ống

- QĐ 30.2 49.1 *Hệ thống đường ống thải trên đường nước*

49.1.1 Theo qui định 30.2, các đường ống thải ra biển trên đường nước phải được dẫn:

- .1 tới một cửa thải của tàu được bố trí trên đường nước ở trạng thái dẫn lớn nhất; hoặc
- .2 tới một đường ống góp thải ở giữa tàu hoặc, nếu có trang bị, tới phương tiện nhận/thải ở đuôi hoặc mũi tàu phía trên boong cao nhất.

49.1.2 Cửa thải ra mạn của tàu nêu ở 49.1.1.1 phải được bố trí sao cho có phía thấp của nó không bị ngập khi tàu ở trạng thái dẫn lớn nhất trong chế độ chạy dẫn, có xét đến kiểu và tuyến thương mại của tàu. Cửa thải bố trí phía trên đường nước trong các trạng thái dẫn sau đây sẽ được chấp nhận là thoả mãn qui định này:

- .1 các tàu dầu không có SBT hoặc CBT, trạng thái dẫn khi tàu dẫn đồng thời: dẫn khởi hành thông thường và dẫn sạch thông thường.
- .2 các tàu dầu có SBT hoặc CBT, trạng thái dẫn khi tàu dẫn trong các kết dẫn cách ly hoặc kết dẫn sạch chuyên dụng, cùng với dẫn bổ sung trong các kết hàng thoả mãn qui định 18.3.

49.1.3 Chính quyền hàng hải có thể chấp nhận hệ thống đường ống dẫn tới của thải ở mạn tàu phía trên đường nước ở trạng thái dẫn khởi hành nhưng không cao hơn đường nước ở trạng thái dẫn lớn nhất, nếu hệ thống đó đã lắp đặt trước ngày 1 tháng 1 năm 1981.

49.1.4 Mặc dù qui định 30.2 không cản trở việc sử dụng thiết bị nêu ở 49.1.1.2 để thải nước dẫn, thừa nhận rằng việc sử dụng thiết bị này là không mong muốn và được khuyến nghị mạnh mẽ rằng các tàu nên trang bị hoặc các cửa thải ra mạn nêu ở 49.1.1.1 hoặc hệ thống trích dòng được nêu ở qui định 30.6.5.

50 Đường ống có đường kính nhỏ

QĐ 30.4.2

50.1 Trong việc áp dụng qui định 30.4.2, diện tích mặt cắt ngang của đường ống có đường kính nhỏ phải không vượt quá:

- 1 10% diện tích mặt cắt ngang của đường ống trả hàng chính đối với các tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, hoặc tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.3, chưa lắp đặt đường ống có đường kính nhỏ; hoặc
- 2 25% diện tích mặt cắt ngang của đường ống trả hàng chính đối với các tàu dầu được bàn giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như định nghĩa ở qui định 1.28.4, đã lắp đặt đường ống đó. (xem mục 4.4.5 của Đặc tính kỹ thuật COW sửa đổi trong Nghị quyết A.446(XI) được Tổ chức bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết A.497(XII) và A.897(21)).

50.2 Nối đường ống có đường kính nhỏ tới van góp

Cụm từ "nối ở phía ra của" đối với các đường ống có đường kính nhỏ sử dụng để thải lên bờ phải được hiểu là một đầu nối ở phía ra của các van góp trên boong, ở cả hai mạn trái và phải, khi hàng đang được trả. Việc bố trí này cho phép xả ngược từ các đường ống hàng của tàu để bơm lên bờ khi các van điều chỉnh của tàu đóng thông qua các đầu nối giống như đối với đường ống hàng chính (xem hình vẽ mô tả ở phụ chương 3).

51 Đặc tính kỹ thuật của hệ thống trích dòng

QĐ

30.6.5.2

Đặc tính kỹ thuật đối với Thiết kế, Trang bị và Hoạt động của Hệ thống trích dòng để Kiểm soát Thải khỏi tàu nêu ở qui định 30.6.5.2 được trình bày ở phụ chương 4.

52 Ví dụ về thiết bị chủ động

QĐ 30.7

Những ví dụ về thiết bị chủ động có thể ở dạng bích kín (tịt hoặc mù), bích 2 tác dụng (kín và không kín), ống bịt đầu, hệ tháo hoặc chặn không; hoặc hệ thống áp lực khí hoặc nước. Trong trường hợp sử dụng hệ thống tháo hoặc chặn không hoặc sử dụng hệ thống áp lực khí hoặc nước thì các hệ thống này phải được trang bị cả hệ thống chỉ báo áp lực và báo động để đảm bảo kiểm soát liên tục trạng thái của đoạn ống và sự toàn vẹn của van giữa hộp van thông biển và các van trong tàu.

- 53 Tổng lượng thải**
- QĐ 34.1.5** Cụm từ "tổng khối lượng hàng tạo ra cặn" trong qui định 34.1.5 liên quan tới tổng khối lượng hàng được chở ở chuyển đi trước đó và không có nghĩa là chỉ liên quan tới tổng khối lượng hàng chứa trong các két hàng sau đó đưa nước dẫn vào.
- 54 Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu**
- QĐ 37.1** *Điều khoản tương đương cho việc áp dụng yêu cầu đối với các kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu.*
- Bất kỳ các dàn khoan nổi hay cố định nào hoặc công trình biển khác khi hoạt động thăm dò, khai thác hoặc xử lý ngoài khơi những tài nguyên đáy biển liên quan mà có kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu phải hợp với các qui trình được quốc gia ven biển đó thiết lập và được quốc gia đó được duyệt phải được xem là phù hợp với qui định 37.
- 55 Thiết bị tiếp nhận phù hợp với các chất được qui định bởi qui định 2.4**
- QĐ 38** Các cảng dỡ hàng nhận các chất được qui định bởi qui định 2.4 (ngoài những loại dầu có tỉ trọng cao) phải có các thiết bị tiếp nhận chuyên dụng phù hợp đối với các sản phẩm đó, để cho phép thực hiện toàn bộ hoạt động vệ sinh kết trong cảng và phải có các thiết bị tiếp nhận phù hợp cho những hoạt động thải đúng cách và nhận các cặn hàng; và các dung môi cần thiết cho các hoạt động vệ sinh kết phù hợp với mục 6.2 của Giải thích thống nhất.
- 56 Yêu cầu đối với các công trình biển cố định hoặc nổi**
- QĐ 39 Điều 2(3(b))**
- 56.1 Áp dụng MARPOL 73/78**
- 56.2** Có năm hình thức thải liên quan đến hoạt động của các công trình biển cố định hoặc nổi được qui định này đề cập khi công trình biển sử dụng cho mục đích thăm dò và khai thác tài nguyên, đó là:
- .1 xả từ buồng máy;
 - .2 xả xử lý ngoài khơi;
 - .3 thải nước sản xuất;
 - .4 thải nước thể chổ; và
 - .5 nước biển nhiễm bẩn từ các mục đích hoạt động, như nước rửa các két dầu sản xuất, nước thử áp lực thủy tĩnh các két sản xuất, nước từ hoạt động bơm vào các két dầu sản xuất để thực hiện kiểm tra bằng bẻ.
- Chỉ có hoạt động thải của buồng máy và nước dẫn nhiễm bẩn là phải tuân theo MARPOL 73/78 (xem sơ đồ ở phụ chương 5).

Các phụ chương của Giải thích thống nhất Phụ lục I

PHỤ CHƯƠNG 1

Hướng dẫn cho các Chính quyền hàng hải liên quan
đến chiều chìm khuyến nghị đối với các tàu dầu
chiều dài nhỏ hơn 150 m có dân cách ly

Giới thiệu

- 1 Ba công thức được đưa ra nhằm hướng dẫn cho Chính quyền hàng hải về các yêu cầu chiều chìm tối thiểu đối với các tàu dầu chiều dài nhỏ hơn 150 m có dân cách ly.
- 2 Các công thức dựa trên cả việc nghiên cứu lý thuyết và kiểm tra thực tế các tàu khác nhau về kiểu dáng phản ánh những mức độ khác nhau liên quan đến khả năng ngập nước của chân vịt, chấn động, slamming, suy giảm tốc độ, lắc, vào đà và các vấn đề khác. Ngoài ra cũng bao gồm những thông tin nhất định liên quan đến các điều kiện biển giả định.
- 3 , Khi thừa nhận bản chất của công việc nêu dưới đây, các hình thức bố trí đa dạng của các tàu nhỏ và mức độ nhạy cảm đối với các điều kiện sóng gió của mỗi tàu riêng biệt sẽ không có cơ sở cho việc đưa ra một công thức duy nhất.

Lưu ý

- 4 Phải lưu ý rằng những thông tin nêu ra phải được sử dụng như hướng dẫn chung cho các Chính quyền hàng hải. Đối với các yêu cầu hoạt động của một tàu cụ thể, Chính quyền hàng hải phải được thỏa mãn rằng tàu có đủ dung tích dân cho việc hoạt động an toàn. Trong bất kỳ trường hợp nào tính ổn định phải được xem xét độc lập.

5 Công thức A

- 1 chiều chìm trung bình (m) $= 0,200 + 0,032L$
- 2 độ chúi lớn nhất $= (0,024 - 6 \times 10^{-5}L)L$

- 6 Các biểu thức trên có được từ việc nghiên cứu 26 tàu hàng lỏng có chiều dài trong phạm vi từ 50 tới 150 m. Trong một số trường hợp, chiều chìm là của các trạng thái dân lúc rời bến, được lấy từ các sổ tay cân bằng và ổn định của tàu. Các trạng thái dân biểu thị các điều kiện hành trình trong điều kiện thời tiết tới cấp 5 Beaufort.

7 Công thức B

- 1 chiều chìm mũi tối thiểu (m) $= 0,700 + 0,017L$
- 2 chiều chìm đuôi tối thiểu (m) $= 2,300 + 0,030L$
hoặc
- 3 chiều chìm trung bình tối thiểu (m) $= 1,550 + 0,023L$
- 4 độ chúi lớn nhất $= 1,600 + 0,013L$

- 8 Các biểu thức này là kết quả từ các thực nghiệm dựa trên nghiên cứu lý thuyết, thử mô hình và thử thực tế. Các công thức này dựa trên trạng thái biển cấp 6 (Cấp trạng thái biển quốc tế).

9 Công thức C

- .1 chiều chìm đuôi tối thiểu (m) $= 2,0000 + 0,0275L$
- .2 chiều chìm mũi tối thiểu (m) $= 0,5000 + 0,0225L$

10 Các biểu thức này đưa ra những chiều chìm được tăng lên nhằm mục đích ngăn ngừa sự nhô lên của chân vịt và hiện tượng slamming đối với các tàu có chiều dài lớn hơn.

PHỤ CHƯƠNG 2

Khuyến nghị tạm thời đối với giải thích thống nhất của các qui định 18.12 đến 18.15 "Vị trí bảo vệ các không gian dẫn cách ly"

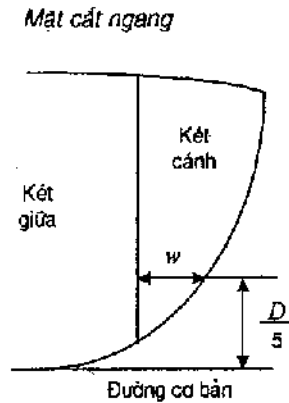
1 Qui định 18.15 của Phụ lục I, MARPOL 73/78 liên quan tới việc đo chiều rộng tối thiểu bằng 2 m của các kết mạn và việc đo chiều cao thẳng đứng tối thiểu của các kết đáy đôi bằng 2 m hoặc $B/15$ đối với các kết ở mũi và đuôi tàu, nơi không thể nhận biết được vùng hông tàu phải được hiểu như nêu dưới đây. Không có khó khăn gì trong việc đo các kết ở phần thân ống giữa tàu, nơi mà vùng hông tàu dễ dàng nhận biết được. Qui định này không giải thích cách đo phải thực hiện như thế nào.

2 Chiều rộng tối thiểu của các kết mạn phải được đo tại điểm có độ cao $D/5$ phía trên đường cơ bản, từ điểm này trở lên phải áp dụng chiều rộng bảo vệ khi đâm va bằng 2 m, với giả thiết là trong mọi trường hợp điểm có cao độ $D/5$ ở phía trên phần lượn tròn của hông tại giữa tàu (xem hình 1). Chiều cao tối thiểu của các kết đáy đôi phải được đo ở mặt phẳng thẳng đứng nằm cách giao điểm của mạn tàu với đường nằm ngang có cao độ $D/5$ so với đường cơ bản một khoảng cách là $D/5$ (xem hình 2).

3 Giá trị PA_c của các kết mạn không có chiều rộng tối thiểu bằng 2 m trên suốt chiều dài của kết là bằng 0; không được hiệu chỉnh đối với phần của kết có chiều rộng tối thiểu lớn hơn 2 m. Khi đánh giá PA_s của các kết đáy đôi, không được hiệu chỉnh đối với phần kết không thoả mãn yêu cầu về chiều cao tối thiểu ở bất kỳ phần nào trên toàn bộ chiều dài kết. Tuy nhiên, nếu các kích thước hình chiếu của đáy kết hàng lên đáy đôi nằm toàn bộ trong diện tích của kết đáy đôi hoặc không gian thoả mãn yêu cầu về chiều cao tối thiểu và các vách mạn của kết hàng là thẳng đứng hoặc nghiêng không quá 45° so với phương thẳng đứng, thì có thể hiệu chỉnh đối với phần kết đáy đôi được xác định bởi hình chiếu của đáy kết hàng. Cũng có thể đưa ra lượng hiệu chỉnh trong các trường hợp tương tự, nếu các kết mạn phía trên đáy đôi là kết dẫn cách ly hoặc khoang trống. Tuy nhiên, trong các trường hợp nêu trên, việc hiệu chỉnh vẫn thực hiện đối với trị số PA_s trong trường hợp đầu tiên và PA_c trong trường hợp thứ hai nếu việc bảo vệ tương ứng theo phương thẳng đứng và nằm ngang thoả mãn khoảng cách tối thiểu nêu ở qui định 18.15.

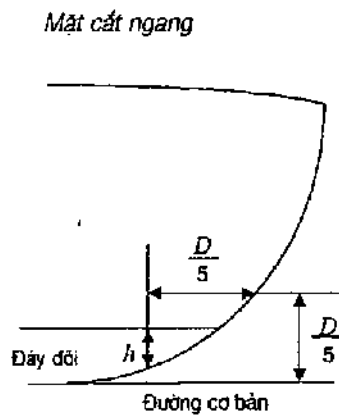
4 Các kích thước chiếu phải được sử dụng như trình bày trong các ví dụ ở các hình 3 đến 8. Hình 7 và 8 trình bày việc xác định chiều cao cho việc tính toán PA_c đối với các kết đáy đôi có đỉnh kết nghiêng. Hình 9 và 10 nêu các trường hợp nếu việc khấu trừ được áp dụng khi tính toán PA_s đối với một phần hoặc toàn bộ một kết đáy đôi.

Hình 1 - Xác định chiều rộng tối thiểu của các kết dẫn cánh ở mũi và đuôi tàu



w tối thiểu phải bằng 2 m dọc theo toàn bộ chiều dài kết đối với kết được sử dụng khi tính toán PA_{σ} .

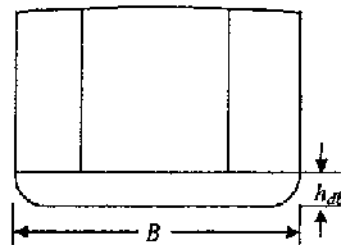
Hình 2 - Xác định chiều cao tối thiểu của kết dầm đôi ở mũi và đuôi tàu



h tối thiểu phải bằng 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài kết đối với kết được sử dụng khi tính toán PA_{σ} .

Hình 3 - Tính toán PA_c và PA_s đối với kết đáy đôi ở giữa tàu

Mặt cắt ngang



Nếu h_{db} tối thiểu bằng 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, dọc theo chiều dài kết:

$$PA_c = h_{db} \times \text{chiều dài kết đáy đôi} \times 2$$

$$PA_s = B \times \text{chiều dài kết đáy đôi}$$

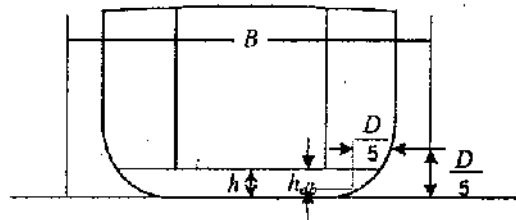
Nếu h_{db} nhỏ hơn 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn:

$$PA_c = h_{db} \times \text{chiều dài kết đáy đôi} \times 2$$

$$PA_s = 0$$

Hình 4 - Tính toán PA_c và PA_s đối với kết đáy đôi ở mũi và đuôi tàu

Mặt cắt ngang



Nếu h_{db} tối thiểu bằng 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, dọc theo chiều dài kết:

$$PA_c = h \times \text{chiều dài kết đáy đôi} \times 2$$

$$PA_s = B \times \text{chiều dài kết đáy đôi}$$

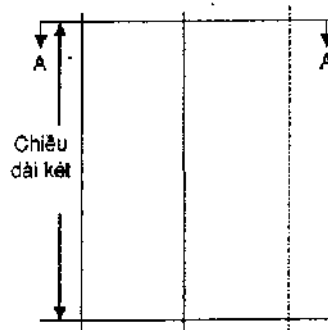
Nếu h_{db} nhỏ hơn 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn:

$$PA_c = h \times \text{chiều dài kết đáy đôi} \times 2$$

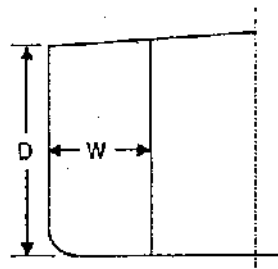
$$PA_s = 0$$

Hình 5 - Tính toán PA_c và PA_s đối với kết cánh ở giữa tàu

Hình chiếu bằng



Mặt cắt A-A

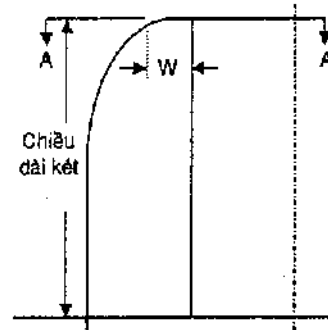


Nếu w lớn hơn hoặc bằng 2 m
 $PA_c = D \times \text{chiều dài kết} \times 2^*$
 $PA_s = W \times \text{chiều dài kết} \times 2^*$

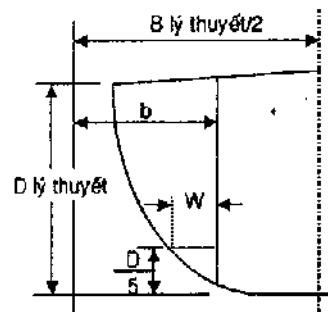
Nếu w nhỏ hơn 2 m
 $PA_c = 0$
 $PA_s = W \times \text{chiều dài kết} \times 2^*$

Hình 6 - Tính toán PA_c và PA_s đối với kết cánh ở mũi và đuôi tàu

Hình chiếu bằng tại D



Mặt cắt A-A tại D



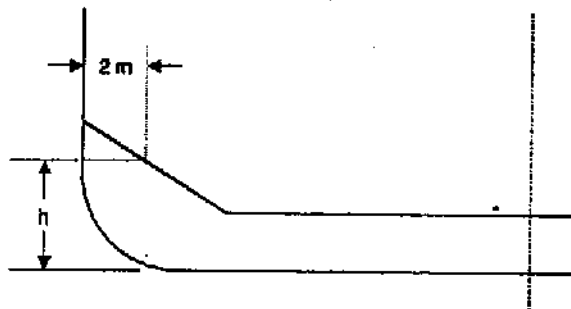
Nếu w lớn hơn hoặc bằng 2 m
 $PA_c = D \times \text{chiều dài kết} \times 2^*$
 $PA_s = b \times \text{chiều dài kết} \times 2^*$

Nếu w nhỏ hơn 2 m
 $PA_c = 0$
 $PA_s = b \times \text{chiều dài kết} \times 2^*$

* Gồm cả mạn trái và phải.

Hình 7 - Xác định h cho việc tính toán PA_c đối với kết dầm đôi có mặt trên nghiêng (1)

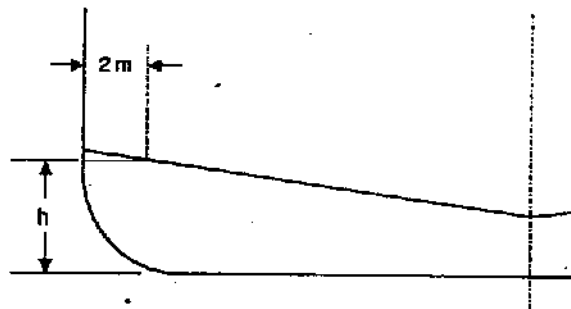
Mặt cắt ngang



$$PA_c = h \times \text{chiều dài kết dầm đôi} \times 2^*$$

Hình 8 - Xác định h cho việc tính toán PA_c đối với kết dầm đôi có mặt trên nghiêng (2)

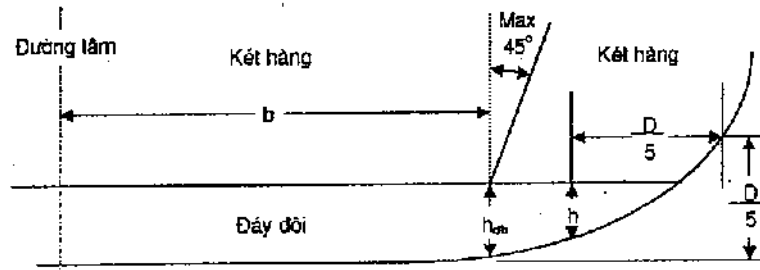
Mặt cắt ngang



$$PA_c = h \times \text{chiều dài kết dầm đôi} \times 2^*$$

* Gồm cả mạn trái và phải.

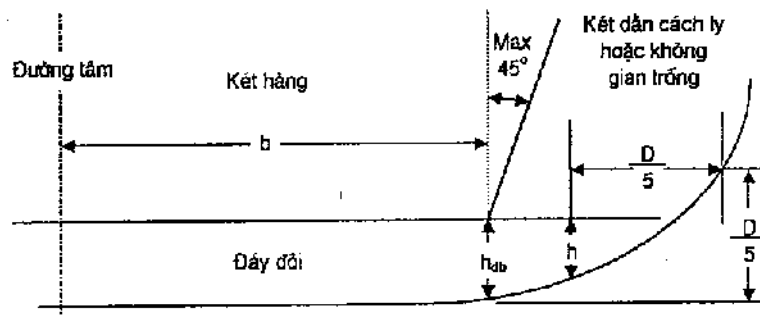
Hình 9 - Tính toán PA_s đối với kết đáy đôi có phần lượn tròn của hông không được xác định rõ ràng - khi kết cánh là kết hàng



Nếu h nhỏ hơn 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, bất kỳ vị trí nào dọc theo chiều dài kết, nhưng h_{ob} tối thiểu bằng 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài trong phạm vi chiều rộng $2b$, thì:

$$PA_s = 2b \times \text{chiều dài kết hàng}$$

Hình 10 - Tính toán PA_s đối với kết đáy đôi có phần lượn tròn của hông không được xác định rõ ràng - khi kết mạn là kết dãn cách ly hoặc không gian trống

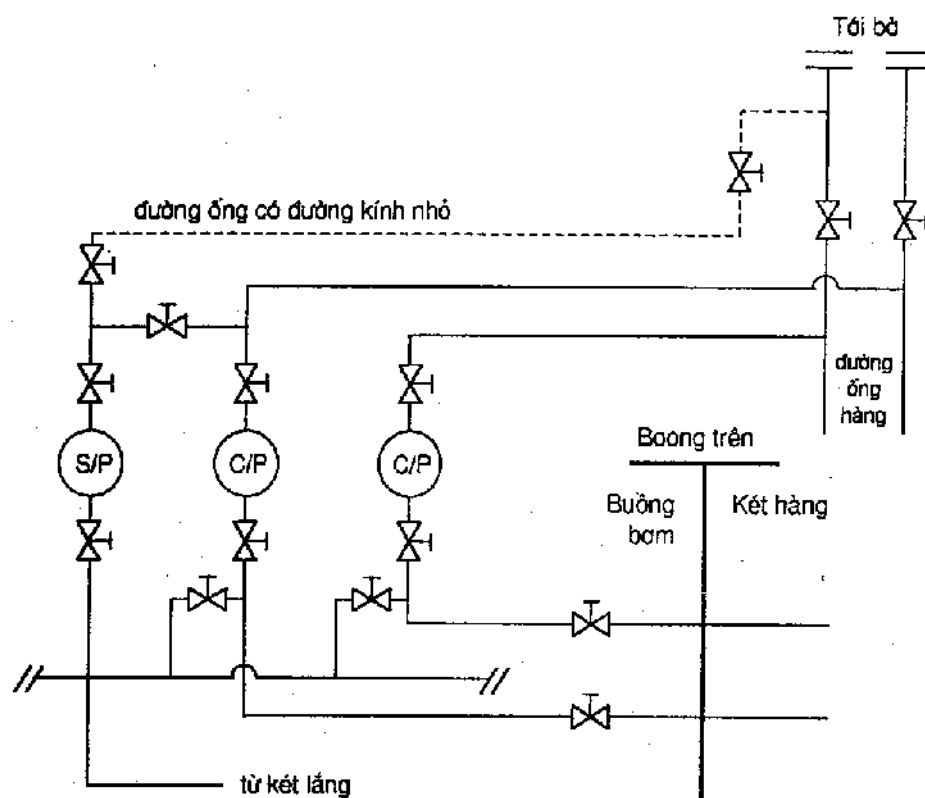


Nếu h nhỏ hơn 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, ở bất kỳ vị trí nào dọc theo chiều dài kết, nhưng h_{ob} tối thiểu bằng 2 m hoặc $B/15$, lấy giá trị nào nhỏ hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài trong phạm vi chiều rộng $2b$, thì:

$$PA_s = B \times \text{chiều dài kết hàng}$$

PHỤ CHƯƠNG 3

Nối đường ống có đường kính nhỏ
tới van góp



PHỤ CHƯƠNG 4

Đặc tính kỹ thuật về thiết kế, lắp đặt và khai thác hệ thống trích dòng để kiểm soát việc thải khỏi tàu

1 Mục đích

1.1 Mục đích của các Đặc tính kỹ thuật này là đưa ra tiêu chuẩn thiết kế riêng và các yêu cầu về lắp đặt, hoạt động của hệ thống trích dòng nêu ở qui định 30.6.5 của Phụ lục I, Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78).

2 Phạm vi áp dụng

2.1 Đối với các tàu dầu được bàn giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như định nghĩa ở qui định 1.28.1, theo qui định 30.6.5 của Phụ lục I, MARPOL 73/78, có thể thải nước dẫn bẩn và nước lẫn dầu từ các khu vực kết hàng dưới đường nước, với điều kiện một phần của dòng thải được dẫn qua hệ thống ống cố định tới một vị trí dễ tiếp cận ở tại hoặc phía trên boong trên, nơi có thể quan sát được trong quá trình hoạt động thải và với điều kiện hệ thống thoả mãn các yêu cầu do Chính quyền hàng hải qui định, các qui định này ít nhất phải bao gồm tất cả các điều khoản của Đặc tính kỹ thuật này.

2.2 Khái niệm trích dòng dựa trên nguyên tắc quan sát dòng trích đại diện của dòng thải ra khỏi tàu là tương đương với việc quan sát toàn bộ dòng thải. Đặc tính kỹ thuật này nêu chi tiết về thiết kế, lắp đặt và hoạt động của hệ thống trích dòng.

3 Qui định chung

3.1 Hệ thống trích dòng phải được lắp đặt sao cho nó có thể cung cấp một cách hiệu quả mẫu đại diện của dòng thải để hiển thị quan sát trong mọi điều kiện khai thác bình thường.

3.2 Về nhiều mặt, hệ thống trích dòng tương tự với hệ thống lấy mẫu của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải, nhưng phải có hệ thống bơm và đường ống độc lập với hệ thống đó, hoặc hệ thống kết hợp tương đương được sự chấp nhận của Chính quyền hàng hải.

3.3 Hiển thị của dòng trích phải được bố trí ở vị trí được bảo vệ và dễ dàng tiếp cận tại hoặc phía trên boong trên, được Chính quyền hàng hải phê duyệt (ví dụ tại lối vào buồng bơm). Phải quan tâm đến việc thông tin hiệu quả giữa vị trí hiển thị dòng trích và vị trí điều khiển thải.

3.4 Các mẫu phải được lấy từ các phần thích hợp của đường ống thải ra ngoài tàu và đi qua hệ thống hiển thị bằng hệ thống ống cố định.

3.5 Hệ thống trích dòng phải bao gồm các thành phần sau đây:

- 1 đầu lấy mẫu;
- 2 hệ thống ống nước mẫu;
- 3 các bơm cung cấp mẫu;
- 4 hệ thống hiển thị;
- 5 hệ thống xả mẫu; và theo đường kính của đường ống lấy mẫu;
- 6 hệ thống tẩy rửa.

3.6 Hệ thống trích dòng phải thoả mãn các yêu cầu áp dụng về an toàn.

4 Bố trí hệ thống

4.1 Điểm lấy mẫu

4.1.1 Vị trí điểm lấy mẫu:

- 1 Các điểm lấy mẫu phải được bố trí sao cho có thể lấy được những mẫu phù hợp của dòng đang thải qua các cửa thải phía dưới đường nước được sử dụng cho các hoạt động thải.
- 2 Các điểm lấy mẫu, đến mức có thể thực hiện được, phải được bố trí ở những phần ống mà thường có dòng xoáy.
- 3 Các điểm lấy mẫu phải, đến mức có thể thực hiện được, được bố trí ở những vị trí dễ tiếp cận ở phần thẳng đứng của đường ống thải.

4.1.2 Đầu lấy mẫu:

- 1 Các đầu lấy mẫu phải được bố trí sao cho nhô vào phía trong đường ống thải một khoảng bằng một phần tư đường kính ống.
- 2 Các đầu lấy mẫu phải được bố trí sao cho có thể tháo ra dễ dàng để vệ sinh.
- 3 Hệ thống trích dòng phải có một van khoá lắp đặt ở gần mỗi đầu lấy mẫu, trừ đầu lấy mẫu được gắn trên đường ống hàng, thì phải lắp đặt hai van khoá nối tiếp trên đường ống lấy mẫu.
- 4 Các đầu lấy mẫu phải làm bằng vật liệu không bị ăn mòn và chịu dầu, có đủ sức bền và được nối ghép, gia cường chắc chắn.
- 5 Các đầu lấy mẫu phải có hình dạng sao cho nó không bị tắc bởi những cặn bám và phải không tạo nên áp lực thuỷ động lớn ở đỉnh của đầu lấy mẫu. Hình 1 là ví dụ về một hình dạng phù hợp của đầu lấy mẫu.
- 6 Các đầu lấy mẫu phải có kích thước danh nghĩa phía trong bằng đường kính lấy mẫu.

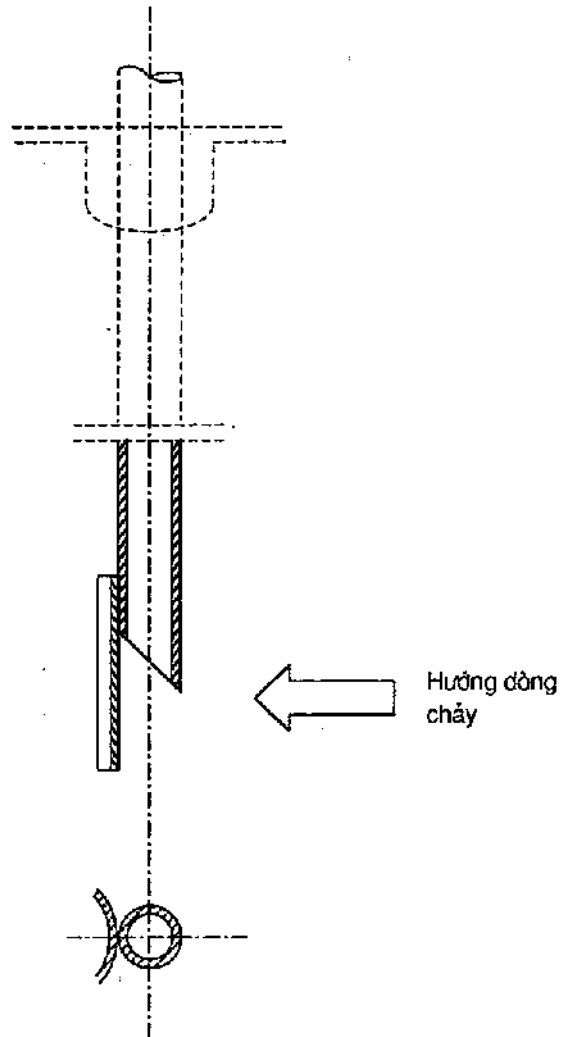
4.2 Đường ống lấy mẫu

- 1 Đường ống lấy mẫu phải được bố trí thẳng đến mức có thể được giữa các điểm lấy mẫu và hệ thống hiển thị. Phải tránh những đoạn uốn gấp và những hốc có thể tập trung dầu lắng hoặc cặn.
- 2 Đường ống lấy mẫu phải được bố trí sao cho nước mẫu được dẫn tới hệ thống hiển thị trong vòng 20 giây. Tốc độ dòng chảy trong đường ống phải không nhỏ hơn 2 m/s
- 3 Đường kính ống phải không nhỏ hơn 40 mm nếu không có hệ thống tẩy rửa và phải không nhỏ hơn 25 mm nếu có trang bị hệ thống tẩy rửa áp lực được nêu chi tiết tại mục 4.4.
- 4 Các đầu lấy mẫu phải làm bằng vật liệu không bị ăn mòn và chịu dầu, có đủ sức bền và được nối ghép, gia cường chắc chắn.
- 5 Nếu lắp đặt một số điểm lấy mẫu, đường ống phải được nối với một hộp van ở phía hút của bơm cấp mẫu.

4.3 Bơm cấp mẫu

- 1 Sản lượng bơm cấp mẫu phải phù hợp để cho phép tốc độ dòng chảy của nước mẫu thoả mãn 4.2.2.

Hình 1 - Đầu lấy mẫu của hệ thống hiển thị trích dòng



4.4 Hệ thống tẩy rửa

- 1 Nếu đường kính của đường ống lấy mẫu nhỏ hơn 40 mm, phải lắp đặt một đường nối cố định từ hệ thống đường ống nước biển hoặc nước ngọt có áp lực để tẩy rửa hệ thống ống lấy mẫu.

4.5 Hệ thống hiển thị

- 1 Hệ thống hiển thị phải bao gồm một bầu hiển thị có kính quan sát. Bầu phải có kích thước cho phép dòng nước mẫu chảy tự do từ trên xuống để quan sát được trên một đoạn có chiều dài tối thiểu 200 mm. Chính quyền hàng hải có thể phê duyệt hệ thống tương đương.
- 2 Hệ thống hiển thị phải có các van và đường ống phối hợp cho phép phân trích của dòng mẫu đi qua bầu hiển thị đạt được dòng chảy dần mỏng trên bầu hiển thị.

- .3 Hệ thống hiển thị phải được thiết kế sao cho có thể dễ dàng mở ra và vệ sinh.
- .4 Phía trong của bầu hiển thị phải là màu trắng, trừ mặt phía sau phải có màu sao cho thuận lợi cho việc quan sát bất kỳ sự thay đổi nào về chất lượng của nước mẫu.
- .5 Phần phía dưới của bầu hiển thị phải được tạo hình phễu để thu gom nước mẫu.
- .6 Phải trang bị vòi lấy mẫu thử để kiểm tra nước thử độc lập với nước trong bầu hiển thị.
- .7 Hệ thống hiển thị phải được chiếu sáng phù hợp để thuận lợi cho việc quan sát nước mẫu.

4.6 Hệ thống thải mẫu

- .1 Nước mẫu qua bầu hiển thị phải được dẫn ra biển hoặc tới kết lắng thông qua đường ống cố định có đường kính phù hợp.

5 Hoạt động

5.1 Khi thải nước dẫn bắn hoặc nước lẫn dầu từ khu vực chứa hàng được thực hiện thông qua cửa thải dưới đường nước, hệ thống trích dòng phải cung cấp nước mẫu từ cửa thải tương ứng ở mọi thời điểm.

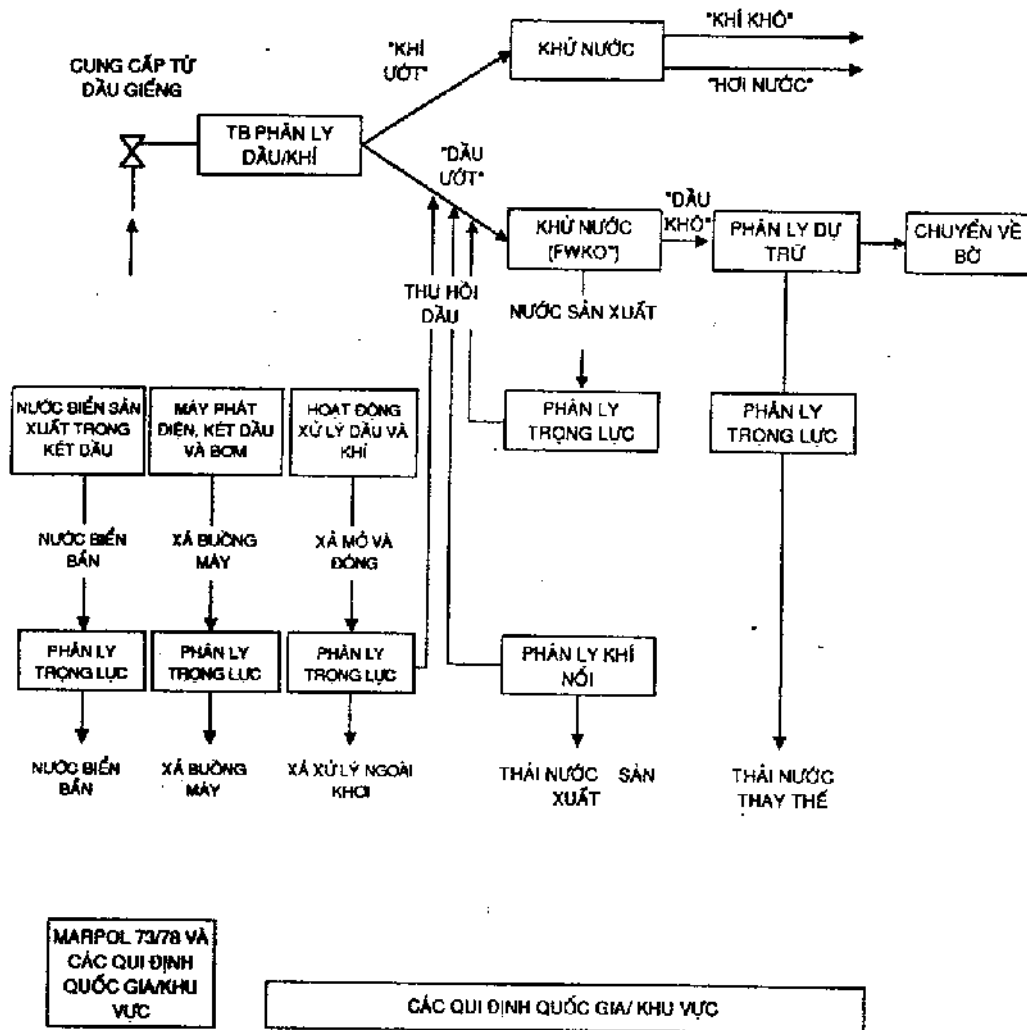
5.2 Nước mẫu phải được quan sát đặc biệt tại các giai đoạn của quá trình thải, khi mà khả năng xuất hiện lượng dầu bắn là lớn nhất. Việc thải phải được ngừng ngay bất kỳ khi nào quan sát thấy váng dầu trong dòng thải và khi thiết bị đo hàm lượng dầu chỉ báo rằng hàm lượng dầu vượt quá các giới hạn cho phép.

5.3 Trong các hệ thống có lắp hệ thống tẩy rửa, đường ống lấy mẫu phải được tẩy rửa sau khi quan sát được dầu bắn và ngoài ra, đường ống lấy mẫu nên được tẩy rửa sau mỗi lần sử dụng.

5.4 Sổ tay làm hàng và dẫn của tàu và sổ tay yêu cầu đối với hoạt động của hệ thống rửa bằng dầu thô và các kết dẫn sạch, nếu có, phải thuyết minh rõ ràng cách sử dụng hệ thống trích dòng liên quan đến các qui trình thải dầu và thải từ kết lắng.

PHỤ CHƯƠNG 5

Thải từ các công trình biến cố định và nổi



* FWKO nghĩa là "free-water knock out".

MARPOL Phụ lục II

***Các qui định về
Kiểm soát ô nhiễm
do chở xô chất lỏng độc***

MARPOL Phụ lục II

Các qui định về Kiểm soát ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc

Chương 1 - Qui định chung

Qui định 1

Định nghĩa

1 *Ngày đến hạn* là ngày, tháng hàng năm trùng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do xô chất lỏng độc.

2 *Hệ thống đường ống kết hợp* là đường ống từ điểm hút trong két hàng tới vị trí nối lên bờ được sử dụng để trả hàng và bao gồm tất cả hệ thống đường ống, bơm và phin lọc được nối với hệ thống trả hàng.

3 *Nước dẫn*

Nước dẫn sạch là nước dẫn chứa trong két mà, sau lần chở hàng gần nhất, các chất loại X, Y hoặc D, đã được vệ sinh sạch sẽ, căn hàng đã được xả hết, két đã được trả hết hàng phù hợp với các yêu cầu thích hợp của Phụ lục này.

Nước dẫn cách ly là nước dẫn lấy vào két thường xuyên chứa nước dẫn và hàng không phải là dầu hoặc chất lỏng độc như đã được định nghĩa theo những cách khác nhau trong các phụ lục của Công ước này và nước dẫn này hoàn toàn cách ly với hệ thống hàng và hệ thống đầu đốt.

4 *Các Bộ luật chở hoá chất*

Bộ luật chở xô hoá chất là Bộ luật về đóng và trang bị cho tàu chở xô hoá chất nguy hiểm được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.20(22), cùng các sửa đổi bổ sung do Tổ chức thực hiện, với điều kiện là các sửa đổi bổ sung được thông qua và có hiệu lực phù hợp với các điều khoản của điều 16 của Công ước này liên quan đến các thủ tục sửa đổi bổ sung áp dụng đối với phụ chương của Phụ lục.

Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất là Bộ luật quốc tế về đóng và trang bị cho tàu chở xô hoá chất nguy hiểm được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.19(22), cùng các sửa đổi bổ sung do Tổ chức thực hiện, với điều kiện là các sửa đổi bổ sung được thông qua và có hiệu lực phù hợp với các điều khoản của điều 16 của Công ước này liên quan đến các thủ tục sửa đổi bổ sung áp dụng đối với phụ chương cho Phụ lục.

5 **Độ sâu nước** là độ sâu theo hải đồ.

6 **Đang hành trình** là tàu đang hành trình trên biển mà có thể thả ra biển trên một khu vực biển rộng lớn ở mức độ hợp lý và thực tế khi tàu hành trình theo một hoặc nhiều hướng, kể cả sai khác từ hướng hành trình ngắn nhất thực tế theo mục đích hành hải.

7 **Chất lỏng** là chất có áp suất hơi tuyệt đối ở nhiệt độ 37,8°C không vượt quá 0,28 MPa.

8 **Sổ tay** là Sổ tay qui trình và hệ thống theo mẫu nêu ở phụ chương 6 của Phụ lục này.

9 **Bờ gần nhất.** Thuật ngữ "cách bờ gần nhất" nghĩa là cách đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ liên quan được thiết lập phù hợp với luật quốc tế, nhưng thuật ngữ "cách bờ gần nhất" trong Công ước này khi áp dụng ở vùng bờ biển đông-bắc Ôxtrâyliya có nghĩa là từ một đường kẻ từ điểm trên bờ biển Ôxtrâyliya:

có toạ độ 11°00' vĩ Nam và 142°08' kinh Đông tới điểm
có toạ độ 10°35' vĩ Nam và 141°55' kinh Đông,
sau đó tới điểm 10°00' vĩ Nam và 142°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm 9°10' vĩ Nam và 143°52' kinh Đông,
sau đó tới điểm 9°00' vĩ Nam và 144°30' kinh Đông,
sau đó tới điểm 10°41' vĩ Nam và 145°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm 13°00' vĩ Nam và 145°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm 15°00' vĩ Nam và 146°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm 17°30' vĩ Nam và 147°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm 21°00' vĩ Nam và 152°55' kinh Đông,
sau đó tới điểm 24°30' vĩ Nam và 154°00' kinh Đông,
sau đó tới điểm trên bờ biển Ôxtrâyliya
có toạ độ 24°42' vĩ Nam và 153°15' kinh Đông.

10 **Chất lỏng độc** là những chất nào được nêu trong cột Loại ô nhiễm của chương 17 hoặc 18 của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất hoặc tạm thời được đánh giá theo các điều khoản của qui định 6.3 là những chất độc thuộc loại X, Y hoặc Z.

11 **Phần triệu (ppm)** là ml/m³.

12 **Cặn** là chất lỏng độc còn lại phải thải đi.

13 *Hỗn hợp cặn/nước* là cặn được bổ sung thêm nước cho mục đích nào đó (ví dụ như rửa kết, dẫn, lắng).

14 *Đóng tàu*

14.1 *Tàu được đóng* là tàu có sống chính được đặt hoặc đang ở giai đoạn đóng mới tương tự. Một tàu, cho dù được đóng vào bất cứ thời điểm nào, được hoán cải thành tàu hoá chất phải được coi là tàu hoá chất được đóng vào ngày công việc hoán cải bắt đầu. Điều khoản về hoán cải này không phải áp dụng cho việc hoán cải một tàu mà thoả mãn tất cả các điều kiện sau:

1. tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986; và
2. tàu được chứng nhận theo Bộ luật chở xô hoá chất chỉ để chở các sản phẩm mà Bộ luật thừa nhận là các chất chỉ có nguy cơ ô nhiễm.

14.2 *Giai đoạn đóng mới tương tự* là giai đoạn mà:

1. việc đóng mới có thể nhận biết một con tàu cụ thể được bắt đầu; và
2. việc lắp ráp tàu đó đã bắt đầu thực hiện được ít nhất 50 tấn hoặc 1% trọng lượng dự kiến của tất cả các vật liệu kết cấu, lấy giá trị nào nhỏ hơn.

15 *Hoá rắn và không hoá rắn*

15.1 *Chất hoá rắn* là một chất lỏng độc mà:

1. nếu là các chất có điểm nóng chảy nhỏ hơn 15°C, ở nhiệt độ khi trả hàng cao hơn điểm nóng chảy của nó không quá 5°C.
2. nếu là các chất có điểm nóng chảy bằng hoặc lớn hơn 15°C, ở nhiệt độ khi trả hàng cao hơn điểm nóng chảy của nó không quá 10°C.

15.2 *Chất không hoá rắn* là chất lỏng độc không phải là chất hoá rắn.

16 *Tàu chở hàng lỏng*

16.1 *Tàu chở hoá chất* là tàu được đóng hoặc hoán cải thích ứng cho việc chở xô các chất lỏng được liệt kê trong chương 17 của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất.

16.2 *Tàu NLS* là tàu được đóng hoặc hoán cải thích ứng cho việc chở xô các chất lỏng độc và bao gồm cả "tàu dầu" như định nghĩa ở Phụ lục I của Công ước này khi được chứng nhận chở xô hàng hoặc một phần hàng là chất lỏng độc.

17 Độ nhớt

17.1 *Chất có độ nhớt cao* là chất lỏng độc loại X hoặc Y có độ nhớt từ 50 mPa.s trở lên ở nhiệt độ khi trả hàng.

17.2 *Chất có độ nhớt thấp* là chất lỏng độc không phải là chất có độ nhớt cao.

Quy định 2***Phạm vi áp dụng***

1 Trừ khi có các qui định đặc biệt khác, các điều khoản của Phụ lục này phải được áp dụng cho tất cả các tàu được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc.

2 Nếu loại hàng chịu áp dụng các điều khoản của Phụ lục I của Công ước này được chở trong khoang hàng của tàu NLS, thì cũng phải áp dụng các yêu cầu phù hợp trong Phụ lục I của Công ước này.

Quy định 3***Miễn giảm***

1 Các yêu cầu thải của Phụ lục này không phải áp dụng đối với việc thải ra biển các chất lỏng độc hoặc hỗn hợp có chứa các chất lỏng độc trong các trường hợp sau:

- .1 cần thiết nhằm mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc cứu sinh mạng con người trên biển; hoặc
- .2 do hư hỏng tàu hoặc các thiết bị của tàu:
 - .2.1 với điều kiện sau khi xảy ra hư hỏng hoặc phát hiện thấy việc thải đã áp dụng tất cả các biện pháp hợp lý nhằm khắc phục hoặc giảm đến mức thấp nhất việc thải đó; và
 - .2.2 trừ khi chủ tàu hoặc thuyền trưởng hành động chủ ý tạo ra hư hỏng, hoặc thiếu thận trọng và biết rằng hư hỏng chắc chắn xảy ra; hoặc
- .3 được Chính quyền hàng hải phê duyệt, khi sử dụng cho mục đích đối phó với các trường hợp ô nhiễm cụ thể nhằm giảm đến mức thấp nhất thiệt hại do ô nhiễm gây ra. Bất cứ việc thải nào như vậy cũng phải được sự phê duyệt của Chính phủ có chủ quyền đối với vùng biển dự định thực hiện việc thải đó.

Qui định 4**Ngoại lệ**

1 Liên quan đến các bổ sung sửa đổi về yêu cầu chở hàng do thay đổi việc phân loại các chất, phải áp dụng các yêu cầu sau;

- 1 nếu bổ sung sửa đổi của Phụ lục này, Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất và Bộ luật chở xô hoá chất bao gồm những thay đổi về kết cấu hoặc trang thiết bị do thay đổi các yêu cầu về chở hàng đối với một chất cụ thể, Chính quyền hàng hải có thể thay đổi hoặc trì hoãn một thời hạn nhất định cho việc áp dụng bổ sung sửa đổi đối với kết cấu tàu trước ngày hiệu lực của bổ sung sửa đổi đó, nếu như việc áp dụng ngày bổ sung sửa đổi đó được xem là không hợp lý hoặc khó áp dụng. Việc miễn giảm này phải được xem xét đối với từng chất cụ thể;
- 2 Chính quyền hàng hải cho phép miễn giảm áp dụng một bổ sung sửa đổi theo mục này phải báo cáo cho Tổ chức biết các chi tiết đối với tàu hoặc các tàu liên quan, loại hàng được chứng nhận chuyên chở, thương mại tàu thực hiện và lý do cho việc miễn giảm đó, để Tổ chức thông báo tới các Thành viên của Công ước biết những thông tin liên quan và có hành động thích hợp, nếu có, và phải nêu những miễn giảm này trong Giấy chứng nhận được nêu ở qui định 7 hoặc 9 của Phụ lục này;
- 3 Bất kể các yêu cầu nêu trên, Chính quyền hàng hải có thể miễn giảm các yêu cầu về chở hàng theo qui định 11 cho các tàu được chứng nhận chở các loại dầu thực vật riêng được nêu ở lưu ý cuối trang trong chương 17 của Bộ luật IBC, với điều kiện tàu đó tuân thủ các điều kiện sau:
 - 3.1 theo qui định này, tàu NLS phải thoả mãn tất cả các yêu cầu đối với tàu loại 3 như xác định trong Bộ luật IBC trừ đối với vị trí các kết hàng;
 - 3.2 theo qui định này, các kết hàng phải được bố trí vào phía trong ở những khoảng cách sau đây. Toàn bộ chiều dài kết hàng phải được bảo vệ bằng các kết dẫn hoặc các không gian không phải các kết chở dầu như sau:
 - 3.2.1 các kết hoặc không gian cánh phải được bố trí sao cho các kết hàng được nằm cách phía trong đường lý thuyết của mạn tàu không vị trí nào nhỏ hơn 760 mm;

3.2.2 các kết hoặc không gian đáy dôi phải được bố trí sao cho khoảng cách giữa đáy của các kết hàng và đường lý thuyết của đáy tàu được đo vuông góc với tôn đáy không nhỏ hơn $B/15$ (m) hoặc 2,0 m, lấy giá trị nhỏ hơn. Khoảng cách tối thiểu phải là 1,0 m;

3.3 giấy chứng nhận tương ứng phải nêu rõ miễn giảm.

2 Theo các điều khoản của mục 3 trong qui định này, các điều khoản của qui định 12.1 không phải áp dụng đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 chỉ hoạt động trên các tuyến hạn chế theo xác định của Chính quyền hàng hải giữa:

- 1 các cảng hoặc bến của một quốc gia thành viên của Công ước này; hoặc
- 2 các cảng hoặc bến của các quốc gia thành viên Công ước này.

3 Các điều khoản của mục 2 trong qui định này không phải áp dụng đối với các tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986, nếu:

- 1 mỗi khi một kết có chứa các chất loại X, Y hoặc Z hoặc hỗn hợp được rửa hoặc dẫn, kết được rửa theo qui trình rửa sơ bộ được Chính quyền hàng hải phê duyệt theo phụ chương 6 của Phụ lục này, và nước rửa kết được chuyển tới các phương tiện tiếp nhận;
- 2 nước rửa hoặc dẫn sau đó được thải tới phương tiện tiếp nhận hoặc thải ra biển theo các điều khoản của Phụ lục này;
- 3 có đủ các phương tiện tiếp nhận tại các cảng hoặc bến nêu trên, cho mục đích của mục này, được Chính phủ của quốc gia thành viên Phụ lục này phê duyệt;
- 4 trong trường hợp tàu thực hiện những hành trình tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các quốc gia thành viên khác của Công ước này, Chính quyền hàng hải phải thông báo tới Tổ chức, Tổ chức sẽ thông báo tới các Thành viên của Công ước để họ biết về chi tiết miễn giảm và có những hành động phù hợp, nếu có.
- 5 giấy chứng nhận yêu cầu theo Phụ lục này phải được ghi rõ là chỉ hoạt động trên những tuyến hạn chế.

4 Đối với các tàu có những đặc điểm về kết cấu và khai thác mà không yêu cầu phải dẫn vào các kết hàng và các kết hàng chỉ yêu cầu phải rửa khi tàu sửa chữa hoặc lên đà, Chính quyền hàng hải có thể cho phép miễn giảm các điều khoản của qui định 12, với điều kiện tàu tuân thủ tất cả các điều kiện sau:

- 1 thiết kế, kết cấu và thiết bị của tàu được Chính quyền hàng hải phê duyệt, có lưu ý đến hoạt động dự định của tàu;

- .2 bất kỳ nước thải nào từ hoạt động rửa kết được thực hiện trước khi tàu sửa chữa hoặc đưa lên đà được thải tới phương tiện tiếp nhận, Chính quyền hàng hải phải xác nhận có đủ các phương tiện tiếp nhận như vậy;
- .3 giấy chứng nhận yêu cầu theo Phụ lục này phải nêu rõ:
 - .3.1 mỗi kết hàng được chứng nhận chở một số chất hạn chế có thể tương đồng và có thể được chở luân phiên trong cùng một kết mà không phải rửa kết; và
 - .3.2 các đặc điểm của miễn giảm;
- .4 tàu có Sổ tay được Chính quyền hàng hải phê duyệt; và
- .5 trong trường hợp tàu thực hiện những hành trình tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các Quốc gia thành viên khác của Công ước này, Chính quyền hàng hải phải thông báo tới Tổ chức, Tổ chức sẽ thông báo tới các Thành viên của Công ước để họ biết về chi tiết miễn giảm và có những hành động phù hợp, nếu có.

Qui định 5

Tương đương

- 1 Chính quyền hàng hải có thể cho phép sử dụng trên tàu bất cứ thiết bị, vật liệu, dụng cụ hoặc máy khác với yêu cầu của Phụ lục này, nếu thiết bị, vật liệu, dụng cụ hoặc máy đó ít nhất cũng có hiệu quả tương đương như Phụ lục này yêu cầu. Sự cho phép này của Chính quyền hàng hải không áp dụng cho việc thay thế các phương pháp khai thác có ảnh hưởng đến việc kiểm soát thải các chất lỏng độc tương đương với những đặc điểm về thiết kế và chế tạo được nêu bởi các điều trong Phụ lục này.
- 2 Chính quyền hàng hải cho phép sử dụng các thiết bị, vật liệu, dụng cụ hoặc máy khác với yêu cầu của Phụ lục này, theo mục 1 của qui định này, phải báo cáo chi tiết cho Tổ chức biết để phổ biến tới các Thành viên khác để họ biết và có hành động phù hợp, nếu có.
- 3 Bất kể các điều khoản của mục 1 và 2 trong qui định này, kết cấu và thiết bị của các tàu chở khí hoá lỏng chở các chất lỏng độc được liệt kê ở Bộ luật về tàu chở khí, phải được xem là tương đương với các yêu cầu về kết cấu và thiết bị được nêu ở các qui định 11 và 12 của Phụ lục này, với điều kiện tàu chở khí hoá lỏng thoả mãn tất cả các điều kiện sau:
 - .1 tàu có Giấy chứng nhận phù hợp theo Bộ luật về tàu chở khí thích hợp cho các tàu được chứng nhận chở xô khí hoá lỏng;

- .2 tàu có Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc, trong đó nêu rõ rằng tàu chở khí hoá lỏng có thể chở một số các chất lỏng độc được nêu và lập danh mục kèm theo;
- .3 tàu được trang bị các kết dẫn cách ly;
- .4 tàu được trang bị hệ thống bơm và đường ống, theo đánh giá của Chính quyền hàng hải, đảm bảo rằng lượng cặn hàng còn lại trong kết và hệ thống đường ống kết hợp sau khi trả hàng không vượt quá lượng cặn theo các yêu cầu của qui định 12.1, 12.2 hoặc 12.3 tương ứng; và
- .5 tàu được trang bị Sổ tay được Chính quyền hàng hải phê duyệt đảm bảo rằng không phát sinh trong quá trình khai thác các hỗn hợp cặn hàng và nước và không có cặn hàng tồn tại trong kết sau khi áp dụng qui trình thông gió được nêu trong Sổ tay.

CHƯƠNG 2 - PHÂN LOẠI CHẤT LỎNG ĐỘC

Quy định 6

Phân loại và danh mục chất lỏng độc và các chất khác

1 Trong các qui định của Phụ lục này, các chất lỏng độc được chia ra làm bốn loại như sau:

- .1 Loại X: Các chất lỏng độc nếu thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dẫn kết được xem là sẽ tạo ra mối nguy hiểm lớn cho tài nguyên biển hoặc sức khoẻ con người, do đó phải cấm thải ra môi trường biển;
- .2 Loại Y: Các chất lỏng độc nếu thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dẫn kết được xem là sẽ tạo ra mối nguy hiểm cho tài nguyên biển hoặc sức khoẻ con người, làm xấu các điều kiện giải trí hoặc cản trở các hình thức sử dụng hợp pháp khác về biển, do vậy phải áp dụng các biện pháp hạn chế về chất lượng và khối lượng khi thải ra môi trường biển;
- .3 Loại Z: Các chất lỏng độc nếu thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dẫn kết được xem là sẽ tạo ra mối nguy hiểm không lớn cho tài nguyên biển hoặc sức khoẻ con người, do vậy phải áp dụng các biện pháp ít nghiêm ngặt hạn chế về chất lượng và khối lượng khi thải ra môi trường biển;
- .4 Các chất khác: Các chất được chỉ ra bằng ký hiệu OS (Other Substances) trong cột loại ô nhiễm của chương 18 của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất được đánh giá là không thuộc một trong các loại X, Y hoặc Z như định nghĩa ở qui định 6.1 của Phụ lục này, bởi vì hiện tại chúng được xem là không gây hại cho sức khoẻ con người, tài nguyên biển, không làm xấu các điều kiện giải trí hoặc không cản trở các hình thức sử dụng hợp pháp biển khi thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh hoặc xả dẫn kết. Việc thải nước lẫn các chất này hoặc nước dẫn hoặc các cặn hoặc các hỗn hợp chỉ chứa các chất được nêu là OS sẽ không phải áp dụng bất kỳ yêu cầu nào của Phụ lục này.

2 Hướng dẫn việc phân loại chất lỏng độc được nêu ở phụ chương 1 của Phụ lục này.

3 Nếu dự định chở xô một chất lỏng chưa được phân loại theo mục 1 của qui định này, thì các Chính phủ Thành viên của Công ước liên quan đến việc chuyên chở đó sẽ xem xét và đồng ý với việc đánh giá tạm thời theo những hướng dẫn ở mục 2 của qui định này. Các chất sẽ không được chuyên chở cho đến khi các Chính phủ liên quan đạt được thoả thuận chính thức về vấn đề

này. Càng sớm càng tốt, nhưng không muộn quá 30 ngày sau khi thoả thuận được ký kết chính thức, Chính phủ của quốc gia sản xuất hoặc quốc gia có tàu liên quan đến thoả thuận ký kết, phải thông báo cho Tổ chức biết những chi tiết về chất chuyên chở và việc đánh giá tạm thời để phổ biến hàng năm tới các Thành viên khác. Tổ chức sẽ duy trì sổ đăng ký tất cả các chất như vậy và kết quả đánh giá tạm thời về các chất này cho đến khi các chất này được chính thức đưa vào Bộ luật IBC.

CHƯƠNG 3 - KIỂM TRA VÀ CHỨNG NHẬN**Quy định 7****Kiểm tra và chứng nhận tàu chở hoá chất**

Bất kể các điều khoản của các qui định 8, 9 và 10 của Phụ lục này, các tàu chở hoá chất đã được kiểm tra và chứng nhận bởi các quốc gia thành viên của Công ước này theo các điều khoản của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất hoặc Bộ luật về chở xô hoá chất, tương ứng, phải được xem là đã thoả mãn các điều khoản của yêu cầu đã nêu; và giấy chứng nhận được cấp theo Bộ luật tương ứng phải có hiệu lực và được chấp nhận như giấy chứng nhận được cấp theo qui định 9 của Phụ lục này.

Quy định 8**Kiểm tra**

1 Tàu chở xô chất lỏng độc phải chịu những loại hình kiểm tra sau đây:

- 1 Kiểm tra lần đầu trước khi đưa tàu vào khai thác hoặc trước khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu theo yêu cầu ở qui định 9 của Phụ lục này, bao gồm kiểm tra toàn bộ kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu với khối lượng yêu cầu nêu trong Phụ lục này. Kiểm tra lần đầu để xác nhận rằng kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.
- 2 Kiểm tra cấp mới được tiến hành sau những khoảng thời gian do Chính quyền hàng hải qui định, nhưng không quá 5 năm, trừ trường hợp áp dụng qui định 10.2, 10.5, 10.6 hoặc 10.7 của Phụ lục này, để xác nhận rằng kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.
- 3 Kiểm tra trung gian được tiến hành trong thời gian ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ hai hoặc trong thời ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ ba của Giấy chứng nhận. Lần kiểm tra này sẽ thay cho một trong các lần kiểm tra hàng năm theo yêu cầu ở mục 1.4 của qui định này. Kiểm tra trung gian là để xác nhận rằng trang bị, bơm và các hệ thống đường ống kết hợp hoàn toàn thoả mãn các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này và ở trạng thái làm việc tốt. Những lần kiểm tra trung gian như vậy phải được xác nhận và Giấy chứng nhận cấp theo qui định 9 của Phụ lục này.

- 4 Kiểm tra hàng năm được tiến hành trong thời gian ba tháng trước hoặc sau các ngày đến hạn của Giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra chung các phần kết cấu, trang thiết bị, các hệ thống và vật liệu nêu ở mục 1.1 của qui định này, để đảm bảo rằng chúng được duy trì phù hợp với yêu cầu của mục 3 của qui định này và vẫn thoả mãn mục đích sử dụng của tàu. Những lần kiểm tra hàng năm như vậy phải được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo qui định 9 của Phụ lục này.
- 5 Kiểm tra bất thường có tính chất chung hoặc từng phần, tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể, phải được tiến hành sau sửa chữa do kết quả thăm tra như yêu cầu ở mục 3 của qui định này, hoặc sau bất kỳ lần sửa chữa hoặc thay mới quan trọng nào được thực hiện. Kiểm tra bất thường như vậy để bảo đảm rằng những sửa chữa hoặc thay mới cần thiết đã được thực hiện có hiệu quả, vật liệu và chất lượng sửa chữa hoặc thay mới, về mọi phương diện, đều thoả mãn và tàu hoàn toàn phù hợp với yêu cầu của Phụ lục này về mọi phương diện.

2.1 Nhà chức trách của Chính quyền hàng hải phải tiến hành kiểm tra tàu nhằm thực hiện các qui định của Phụ lục này. Nhưng Chính quyền hàng hải có thể uỷ quyền việc kiểm tra cho các Thanh tra viên được chỉ định hoặc cho tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận.

2.2 Các tổ chức được công nhận, nêu ở mục 2.1 của qui định này, phải thoả mãn hướng dẫn đã được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.739(18) và các bổ sung sửa đổi có thể được Tổ chức thông qua sau đó, và hướng dẫn được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.789(19) và các bổ sung sửa đổi có thể được Tổ chức thông qua sau đó, với điều kiện các bổ sung sửa đổi này được thông qua có lưu ý đến các điều khoản của điều 16 của Công ước này liên quan đến thủ tục bổ sung sửa đổi áp dụng đối với Phụ lục này.

2.3 Chính quyền hàng hải chỉ định Thanh tra viên và công nhận tổ chức tiến hành kiểm tra như nói trong mục 2.1 của mục này, ít nhất, phải trao quyền cho họ để:

- 1 yêu cầu tiến hành sửa chữa tàu; và
- 2 thực hiện kiểm tra, nếu Chính quyền của quốc gia có cảng đề nghị.

2.4 Chính quyền hàng hải phải thông báo cho Tổ chức biết về trách nhiệm và điều kiện cụ thể đã được giao cho Thanh tra viên được chỉ định hoặc cho tổ chức được công nhận để thông báo cho các Thành viên của Công ước này với mục đích thông báo về những Thanh tra viên của họ.

2.5 Nếu Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng trạng thái của tàu hoặc trang bị của nó về cơ bản không phù hợp với các số liệu của Giấy chứng nhận, hoặc tàu có thể gây nguy hiểm cho môi trường biển, thì Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận

phải bảo đảm nhanh chóng áp dụng những biện pháp khắc phục và kịp thời báo cho Chính quyền hàng hải biết. Nếu các biện pháp khắc phục không được thực hiện thì phải thu hồi Giấy chứng nhận và nhanh chóng báo cho Chính quyền hàng hải biết về việc này. Nếu tàu nằm ở cảng của một Thành viên khác thì cũng phải nhanh chóng báo cho Chính quyền quốc gia có cảng biết về việc này. Sau khi nhà chức trách của Chính quyền hàng hải, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã báo cho Chính quyền quốc gia có cảng biết, Chính phủ của quốc gia có cảng đó phải giúp đỡ nhà chức trách, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để họ thực hiện nhiệm vụ của mình phù hợp với qui định này. Khi cần thiết, Chính phủ của quốc gia có cảng phải áp dụng các biện pháp để đảm bảo tàu không được rời cảng tới khi nào nó đi biển hoặc tới nhà máy sửa chữa tàu gần nhất mà không gây nguy hiểm cho môi trường biển.

2.6 Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải liên quan phải hoàn toàn đảm bảo tính chất đầy đủ và hiệu quả của việc kiểm tra, cũng như chịu trách nhiệm đảm bảo các biện pháp cần thiết để thực hiện nghĩa vụ này.

3.1 Tàu và trang bị của nó phải được duy trì ở trạng thái thoả mãn yêu cầu của Công ước này để phù hợp với việc đi biển và không gây nguy hiểm cho môi trường biển về mọi phương diện.

3.2 Sau khi đã tiến hành bất kỳ kiểm tra nào theo yêu cầu ở mục 1 của qui định này, nếu không được Chính quyền hàng hải chấp thuận thì không cho phép bất kỳ thay đổi nào trong kết cấu, trang bị, các hệ thống thiết bị hoặc vật liệu đã được kiểm tra, trừ trường hợp thay trực tiếp các trang bị đó.

3.3 Trong mọi trường hợp khi trên tàu xảy ra sự cố hoặc phát hiện hư hỏng có ảnh hưởng đến tính toàn vẹn của tàu, hoặc hiệu quả, hoặc tính đầy đủ của trang bị nêu trong Phụ lục này, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo ngay việc này cho Chính quyền hàng hải, tổ chức được công nhận hoặc Thanh tra viên được chỉ định - người chịu trách nhiệm về cấp giấy chứng nhận biết. Họ là người quyết định có cần thiết phải tiến hành kiểm tra theo yêu cầu ở mục 1 của qui định này hay không. Nếu tàu đang ở cảng của Thành viên khác, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu cũng phải thông báo ngay cho Chính quyền hàng hải của quốc gia có cảng biết. Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải đảm bảo rằng đã có thông báo như thế.

Quy định 9

Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận

1 Sau khi được kiểm tra lần đầu hoặc cấp mới theo qui định 8 của Phụ lục này, Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xó chất lỏng độc phải được cấp cho các tàu chở chất lỏng độc thực hiện các chuyến đi đến các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của những Thành viên khác của Công ước.

2 Giấy chứng nhận như vậy phải do Chính quyền hàng hải hoặc Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận do họ uỷ quyền cấp hoặc xác nhận. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về Giấy chứng nhận đó.

3.1 Theo đề nghị của Chính quyền hàng hải, Chính phủ của Thành viên Công ước có thể uỷ quyền kiểm tra tàu và nếu thấy rằng các qui định của Phụ lục này được thoả mãn thì sẽ cấp hoặc uỷ quyền cấp cho tàu một Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc và nếu hợp lý, xác nhận hoặc uỷ quyền xác nhận vào Giấy chứng nhận đó có trên tàu theo qui định của Phụ lục này.

3.2 Một bản sao Giấy chứng nhận và biên bản kiểm tra phải được gửi ngay cho Chính quyền hàng hải đã yêu cầu kiểm tra.

3.3 Giấy chứng nhận được cấp theo hình thức như vậy phải được ghi là đã cấp theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, có hiệu lực và được thừa nhận như Giấy chứng nhận cấp theo yêu cầu ở mục (1) của qui định này.

3.4 Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc không được cấp cho tàu treo cờ của quốc gia không phải là Thành viên của Công ước.

4 Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc phải được lập theo mẫu nêu ở phụ chương 3 của Phụ lục này và phải viết ít nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh cãi hoặc không thống nhất.

Qui định 10

Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận

1 Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc phải được cấp với thời hạn do Chính quyền hàng hải qui định nhưng không được vượt quá 5 năm.

2.1 Bất kể yêu cầu ở mục 1 của qui định này, nếu lần kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, thì Giấy chứng nhận mới phải có giá trị từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới tới thời điểm không quá 5 năm tính từ ngày Giấy chứng nhận hiện có hết hạn.

2.2 Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có.

2.3 Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành quá ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đó.

3 Nếu Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn không đủ 5 năm thì Chính quyền có thể gia hạn giá trị của Giấy chứng nhận với thời hạn tối đa vượt quá ngày hết hạn của Giấy chứng nhận, như nêu tại điểm 1 của qui định này, với điều kiện phải áp dụng kiểm tra nêu ở qui định 8.1.3 và 8.1.4 của Phụ lục này nếu Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn 5 năm được thực hiện phù hợp.

4 Nếu kiểm tra cấp mới hoàn thành mà Giấy chứng nhận mới chưa được cấp hoặc chưa có ở trên tàu vào trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có thì nhà chức trách hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải uỷ quyền có thể xác nhận vào Giấy chứng nhận hiện có. Giấy chứng nhận được xác nhận như vậy phải được công nhận có giá trị với thời hạn bổ sung không quá 5 tháng kể từ ngày hết hạn.

5 Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận, nếu tàu, vào thời điểm hết hạn của Giấy chứng nhận, không ở cảng để kiểm tra, nhưng việc gia hạn đó chỉ để cho phép tạo điều kiện cho tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng kiểm tra, và chỉ trong những trường hợp điều đó là hợp lý. Không được gia hạn quá ba tháng cho bất kỳ một Giấy chứng nhận nào và tàu được gia hạn khi đến cảng kiểm tra không được sử dụng sự gia hạn như vậy để rời cảng mà không có Giấy chứng nhận mới trên tàu. Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

6 Giấy chứng nhận cấp cho tàu thực hiện các chuyến đi ngắn chưa được gia hạn theo những điều khoản nêu trên của qui định này có thể được Chính quyền hàng hải gia hạn đến một tháng tính từ ngày hết hạn. Nếu đợt kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

7 Tuỳ theo Chính quyền hàng hải quyết định, trong những trường hợp đặc biệt, Giấy chứng nhận mới không phải nhất thiết phải tính thời hạn hiệu lực từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có như yêu cầu ở mục 2.2, 5 hoặc 6 của qui định này. Trong những trường hợp như vậy, Giấy chứng nhận mới phải có hiệu lực không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới.

8 Nếu lần kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn nêu ở qui định 8 của Phụ lục này thì:

- 1 ngày đến hạn nêu trong Giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng việc xác nhận tới ngày không quá 3 tháng từ sau ngày hoàn thành công việc kiểm tra;

- .2 những kiểm tra hàng năm hoặc trung gian sau đó được thực hiện theo yêu cầu của qui định 8 Phụ lục này tại thời điểm tính theo ngày đến hạn mới;
 - .3 ngày hết hạn của Giấy chứng nhận có thể vẫn giữ nguyên, với điều kiện phải tiến hành các kiểm tra hàng năm hoặc trung gian sao cho khoảng thời gian tối đa giữa hai lần kiểm tra liên tiếp theo qui định 8 của Phụ lục này không vượt quá qui định.
- 9 Giấy chứng nhận cấp theo qui định 9 của Phụ lục này sẽ bị mất giá trị hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:
- .1 nếu những kiểm tra theo yêu cầu không được hoàn thành trong thời hạn nêu trong qui định 8.1 Phụ lục này;
 - .2 nếu Giấy chứng nhận không được xác nhận phù hợp với qui định 8.1.3 hoặc 8.1.4 của Phụ lục này.
 - .3 khi tàu chuyển sang mang cờ của quốc gia khác. Chỉ cấp Giấy chứng nhận mới cho tàu nếu Chính phủ cấp Giấy chứng nhận mới hoàn toàn thoả mãn rằng tàu phù hợp với qui định 8.3.1 và 8.3.2 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển cờ giữa các quốc gia Thành viên, nếu được yêu cầu sau khi chuyển cờ trong vòng ba tháng thì Chính phủ Thành viên mà tàu treo cờ trước phải chuyển cho Chính quyền hàng hải bản sao các giấy chứng nhận có trên tàu trước lúc chuyển cờ và những bản sao có liên quan khác, càng sớm càng tốt.

CHƯƠNG 4 - THIẾT KẾ, KẾT CẤU, BỐ TRÍ VÀ THIẾT BỊ**Quy định 11****Thiết kế, kết cấu, thiết bị và hoạt động**

1 Thiết kế, kết cấu, thiết bị và hoạt động của các tàu được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc được nêu ở chương 17 của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất phải phù hợp với các điều khoản sau để giảm thiểu những hoạt động thải các chất đó ra biển mà không có kiểm soát:

- .1 Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất nếu tàu chở hoá chất được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1986; hoặc
- .2 Bộ luật về chở xô hoá chất như nêu ở mục 1.7.2 của Bộ luật này đối với:
 - .2.1 các tàu có hợp đồng đóng mới được lập vào hoặc sau ngày 2 tháng 11 năm 1973 nhưng được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 và dự định hoạt động trên các tuyến tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các quốc gia thành viên khác của Công ước; và
 - .2.2 các tàu được đóng sau ngày 1 tháng 7 năm 1983 nhưng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 và dự định chỉ hoạt động trên các tuyến giữa các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các quốc gia tàu treo cờ.
- .3 Bộ luật về chở xô hoá chất như nêu ở mục 1.7.3 của Bộ luật này đối với:
 - .3.1 các tàu có hợp đồng đóng mới được lập vào hoặc sau ngày 2 tháng 11 năm 1973 và dự định hoạt động trên các tuyến tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các quốc gia thành viên khác của Công ước; và
 - .3.2 các tàu được đóng sau ngày 1 tháng 7 năm 1983 và dự định chỉ hoạt động trên các tuyến giữa các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của các quốc gia tàu treo cờ.

2 Đối với các tàu không phải tàu chở hoá chất hoặc tàu chở khí hoá lỏng được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc được nêu ở chương 17 của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất, Chính quyền hàng hải phải thiết lập các biện pháp thích hợp dựa trên Hướng dẫn* do Tổ chức ban hành để đảm bảo rằng các điều khoản phải được thực thi sao cho giảm thiểu những hoạt động thải các chất đó ra biển mà không có kiểm soát.

* Tham khảo nghị quyết A.673(16) và bổ sung sửa đổi có thể; và nghị quyết MEPC.148(54).

Qui định 12***Bơm, đường ống, việc bố trí trả hàng và kết lắng***

1 Tất cả các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 phải được trang bị các hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo mỗi két được thiết kế để chở chất loại X hoặc Y không được giữ lại một lượng cặn vượt quá 300 lít trong két và các đường ống liên kết và mỗi két được thiết kế để chở chất loại Z không được giữ lại một lượng cặn vượt quá 900 lít trong két và các đường ống liên kết. Việc thử chức năng này phải được thực hiện theo phụ chương 5 của Phụ lục này.

2 Tất cả các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1986 nhưng trước ngày 1 tháng 1 năm 2007 phải được trang bị các hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo mỗi két được thiết kế để chở chất loại X hoặc Y không được giữ lại một lượng cặn vượt quá 100 lít trong két và các đường ống liên kết và mỗi két được thiết kế để chở chất loại Z không được giữ lại một lượng cặn vượt quá 300 lít trong két và các đường ống liên kết. Việc thử chức năng này phải được thực hiện theo phụ chương 5 của Phụ lục này.

3 Tất cả các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007 phải được trang bị các hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo mỗi két được thiết kế để chở chất loại X, Y hoặc Z không được giữ lại một lượng cặn vượt quá 75 lít trong két. Việc thử chức năng này phải được thực hiện theo phụ chương 5 của Phụ lục này.

4 Đối với tàu không phải tàu chở hoá chất được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 2007 mà không thể thoả mãn các yêu cầu về hệ thống bơm và đường ống đối với các chất loại Z nêu ở mục 1 và 2 của qui định này, yêu cầu không liên quan đến khối lượng phải được áp dụng. Việc tuân thủ được xem là thoả mãn nếu két vét sạch đến mức tốt nhất có thể.

5 Việc thử chức năng các bơm nêu ở các mục 1, 2 và 3 của qui định này phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Việc thử chức năng phải sử dụng nước làm công chất thử.

6 Các tàu được chứng nhận chở các chất loại X, Y hoặc Z phải có một hoặc nhiều cửa thải dưới đường nước.

7 Đối với các tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 2007 và được chứng nhận chở các chất loại Z, không yêu cầu bắt buộc phải bố trí cửa thải dưới đường nước như yêu cầu ở mục 6 của qui định này.

8 Các cửa thải dưới đường nước phải được bố trí trong khu vực hàng gần phần lượn tròn của hông tàu và phải được bố trí sao cho tránh được việc lấy lại hỗn hợp cặn/nước qua các cửa lấy nước biển của tàu.

9 Việc bố trí cửa thải dưới đường nước phải sao cho hỗn hợp cặn/nước được thải ra biển sẽ không xuyên ngày qua mặt nước bao quanh tàu. Khi dòng thải vuông góc với vỏ tàu, đường kính tối thiểu của cửa thải được xác định bằng công thức sau:

$$D = \frac{Q_d}{5L_d}$$

Trong đó: D = đường kính tối thiểu của cửa thải (m).

L_d = khoảng cách từ đường vuông góc mũi tới cửa thải (m).

Q_d = Cường độ thải lựa chọn lớn nhất mà tàu có thể thải hỗn hợp cặn/nước qua cửa thải (m^3/h).

10 Khi đường thải tạo một góc nào đó với vỏ tàu, biểu thức trên phải được sửa đổi bằng việc thay thế Q_d bằng thành phần Q_d vuông góc với vỏ tàu.

11 Két lắng

Mặc dù Phụ lục II không yêu cầu trang bị các két lắng chuyên dụng, các két lắng có thể cần thiết cho các qui trình rửa nào đó. Các két hàng có thể sử dụng làm các két lắng.

CHƯƠNG 5 - HOẠT ĐỘNG THẢI CẶN CÁC CHẤT LỎNG ĐỘC**Chương 13****Kiểm soát thải cặn các chất lỏng độc**

Theo các điều khoản của qui định 3 Phụ lục này, kiểm soát thải cặn các chất lỏng độc hoặc nước dẫn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp có chứa các chất như vậy phải phù hợp với các yêu cầu sau.

1 Yêu cầu thải

1.1 Cấm thải ra biển cặn của các chất được xác định là các chất loại X, Y hoặc Z hoặc các chất được đánh giá tạm thời như vậy hoặc nước dẫn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy trừ khi những hoạt động thải này thoả mãn hoàn toàn các yêu cầu về khai thác nêu trong Phụ lục này.

1.2 Trước khi thực hiện bất kỳ qui trình rửa sơ bộ hay thải nào theo qui định này, các két thích hợp phải được làm sạch tối đa đến mức cổ thể theo các qui trình nêu ở Sổ tay.

1.3 Cấm chở các chất chưa được phân loại, phân loại hoặc đánh giá tạm thời như nêu ở qui định 6 của Phụ lục này hoặc của nước dẫn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy cùng với bất kỳ hoạt động thải nào sau đó đối với các chất như vậy ra biển.

2 Tiêu chuẩn thải

2.1 Nếu các điều khoản trong qui định này cho phép thải ra biển cặn của các chất loại X, Y hoặc Z hoặc các chất được đánh giá tạm thời như vậy hoặc nước dẫn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy, các tiêu chuẩn thải sau đây phải được áp dụng:

- 1 tàu hành trình với tốc độ tối thiểu 7 hải lý/giờ nếu là tàu tự hành hoặc tối thiểu 4 hải lý/giờ nếu là tàu không tự hành;
- 2 việc thải được thực hiện ở phía dưới đường nước không quá tốc độ được thiết kế đối với các cửa thải dưới đường nước; và
- 3 việc thải được thực hiện cách bờ gần nhất không dưới 12 hải lý và ở vùng nước có độ sâu không nhỏ hơn 25 m.

2.2 Đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2007, việc thải ra biển cần của các chất loại Z hoặc các chất được đánh giá tạm thời như vậy hoặc nước dẫn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy là không bắt buộc.

2.3 Chính quyền hàng hải có thể không yêu cầu áp dụng các yêu cầu của mục 2.1.3 đối với các chất loại Z, liên quan đến khoảng cách không nhỏ hơn 12 hải lý từ bờ gần nhất cho các tàu chỉ thực hiện những hành trình trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc quản lý của quốc gia tàu treo cờ. Đồng thời, Chính quyền hàng hải có thể không yêu cầu áp dụng các yêu cầu của mục 2.1.3 đối với các chất loại Z, liên quan đến khoảng cách không nhỏ hơn 12 hải lý từ bờ gần nhất cho một tàu cụ thể treo cờ của quốc gia đó khi tàu thực hiện những hành trình trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc quản lý của quốc gia lân cận sau khi đã có thoả thuận bằng văn bản về việc miễn áp dụng giữa hai quốc gia có biển liên quan, với điều kiện không làm ảnh hưởng đến bên thứ ba. Những thông tin liên quan đến thoả thuận phải được thông báo cho Tổ chức trong vòng 30 ngày để Tổ chức phổ biến tới các Thành viên của Công ước về những thông tin đó và có hành động thích hợp, nếu cần thiết.

3 Thông gió cần hàng

Qui trình thông gió cần hàng được Chính quyền hàng hải phê duyệt phải được sử dụng để làm sạch cần hàng trong két. Các qui trình như vậy phải phù hợp với phụ chương 7 của Phụ lục này. Nước bất kỳ được đưa vào két sau đó phải được coi là nước sạch và không phải áp dụng các yêu cầu thải theo Phụ lục này.

4 Miễn rửa sơ bộ

Theo yêu cầu của thuyền trưởng, việc miễn thực hiện rửa sơ bộ có thể được Chính phủ của Thành viên nhận hàng chấp nhận nếu thoả mãn rằng:

- 1 két trả hàng được nhận hàng cùng chất hoặc chất khác có đặc tính tương thích với chất trước đó và két không được rửa hoặc dẫn trước khi nhận hàng; hoặc
- 2 két trả hàng không được rửa cũng như dẫn trên biển. Việc rửa sơ bộ phù hợp với các mục áp dụng của qui định này phải được thực hiện tại một cảng khác, với điều kiện được xác nhận bằng văn bản rằng thiết bị tiếp nhận ở cảng kia là sẵn sàng và phù hợp cho mục đích đó; hoặc
- 3 cần hàng sẽ được làm sạch bằng qui trình thông gió được Chính quyền hàng hải phê duyệt phù hợp với phụ chương 7 của Phụ lục này.

5 Sử dụng công chất hoặc phụ gia làm sạch

5.1 Khi sử dụng một công chất rửa không phải nước, ví dụ như dầu khoáng chất hoặc dung môi clo hoá, thay thế nước để rửa két, thì việc thải chúng phải thoả mãn các điều khoản của Phụ lục I hoặc II, sẽ áp dụng tương ứng nếu công chất đó được chở như hàng. Các qui trình rửa két liên quan đến việc sử dụng các công chất đó phải được nêu ở Sổ tay và được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

5.2 Nếu bổ sung một lượng nhỏ phụ gia tẩy rửa vào nước để thuận lợi cho việc rửa két, không được sử dụng những phụ gia có chứa những thành phần gây ô nhiễm loại X, trừ khi những thành phần đó có khả năng thoái hoá sinh học dễ dàng và nồng độ tổng cộng nhỏ hơn 10%. Không có bất kỳ hạn chế bổ sung nào ngoài các hạn chế áp dụng cho két do hàng được chở lần trước.

6 Thải cặn các chất loại X

6.1 Theo qui định của mục 1, các điều khoản sau đây phải được áp dụng:

1. Két được trả hàng là chất loại X phải được rửa sơ bộ trước khi tàu rời cảng trả hàng. Cặn rửa phải được thải tới phương tiện tiếp nhận cho đến khi hàm lượng của chất trong dòng thải tới phương tiện tiếp nhận, được thanh tra viên xác định bằng phân tích mẫu nước thải, nhỏ hơn hoặc bằng 0,1% khối lượng. Nếu đạt được nồng độ yêu cầu, thì nước rửa còn lại trong két được thải tiếp tới thiết bị tiếp nhận cho đến khi hết. Những quá trình này phải được ghi phù hợp vào Nhật ký làm hàng và được Thanh tra viên nêu ở qui định 16.1 xác nhận.
2. Nước bất kỳ được đưa vào két sau đó có thể thải ra biển phù hợp với tiêu chuẩn thải ở qui định 13.2.
3. Nếu Chính phủ của Thành viên nhận hàng nhận thấy không thể đo được nồng độ của chất trong nước thải mà không dừng tàu thì Thành viên đó có thể chấp nhận phương pháp thay thế tương đương với phương pháp nêu ở qui định 13.6.1.1 với điều kiện:
 - 3.1 két được rửa phù hợp với qui trình đã được Chính quyền hàng hải phê duyệt theo phụ chương 6 của Phụ lục này; và
 - 3.2 ghi chép thích hợp vào Nhật ký làm hàng và được thanh tra viên nêu ở qui định 16.1 xác nhận.

7 *Thải cặn các chất loại Y và Z*

7.1 Theo qui định của mục 1, các điều khoản sau đây phải được áp dụng:

- .1 Liên quan đến các qui trình thải cặn đối với các chất thuộc loại Y và Z, phải áp dụng tiêu chuẩn thải nêu ở qui định 13.2.
- .2 Nếu việc trả hàng các chất loại Y hoặc Z không được thực hiện theo Sổ tay, thì phải thực hiện rửa sơ bộ trước khi trước khi tàu rời cảng trả hàng, trừ khi các biện pháp thay thế được thực hiện với sự đồng ý của thanh tra viên nêu ở qui định 16.1 của Phụ lục này để làm sạch cặn hàng của tàu với khối lượng được nêu ở Phụ lục này. Sản phẩm sau rửa sơ bộ phải được thải tới phương tiện tiếp nhận ở cảng trả hàng hoặc ở cảng khác với phương tiện tiếp nhận thích hợp với điều kiện việc này được xác nhận bằng văn bản rằng phương tiện tiếp nhận tại cảng đó sẵn sàng và đáp ứng được mục đích này.
- .3 Đối với các chất có độ nhớt cao hoặc hoá rắn loại Y, phải áp dụng các yêu cầu sau:
 - .3.1 phải áp dụng qui trình rửa sơ bộ nêu ở phụ chương 6 của Phụ lục này;
 - .3.2 hỗn hợp cặn/ nước phát sinh trong quá trình rửa sơ bộ phải được thải tới phương tiện tiếp nhận cho đến khi hết; và
 - .3.3 Nước bất kỳ được đưa vào két sau đó có thể thải ra biển phù hợp với tiêu chuẩn thải ở qui định 13.2.

7.2 Các yêu cầu đối với hoạt động dẫn và xả dẫn

7.2.1 Sau khi trả hàng và tiến hành rửa sơ bộ két, nếu yêu cầu, một két hàng có thể sử dụng để dẫn. Các qui trình thải của két dẫn đó được nêu ở qui định 13.2.

7.2.2 Nước dẫn lấy vào két hàng đã được rửa tới mức mà nước dẫn trong két chứa hàm lượng chất được chở trước đó nhỏ hơn 1 phần triệu, có thể được thải ra biển mà không cần quan tâm đến cường độ thải, tốc độ tàu và vị trí các cửa thải, với điều kiện là tàu cách bờ không dưới 12 hải lý và ở vùng nước có độ sâu không dưới 25 m. Mức độ sạch yêu cầu đạt được khi rửa sơ bộ như nêu ở phụ chương 6 và sau đó két được rửa bằng một chu kỳ hoàn chỉnh của máy rửa đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1994 hoặc với lượng nước không nhỏ hơn được tính toán với hệ số $k = 1,0$.

7.2.3 Thải ra biển nước dẫn sạch hoặc nước dẫn cách ly không phải áp dụng các yêu cầu của Phụ lục này.

8 Thải trong vùng biển Nam cực

8.1 Vùng biển Nam cực là vùng biển phía nam vĩ tuyến 60° Nam.

8.2 Trong vùng biển Nam cực cấm bất kỳ hình thức thải nào ra biển các chất lỏng độc hoặc hỗn hợp chứa các chất đó.

Qui định 14***Sổ tay qui trình và hệ thống***

1 Các tàu được chứng nhận chở các chất loại X, Y hoặc Z phải có trên tàu một Sổ tay được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Sổ tay phải có nội dung theo mẫu chuẩn phù hợp với phụ chương 4 của Phụ lục này. Trong trường hợp tàu thực hiện những tuyến hành trình quốc tế, nếu ngôn ngữ sử dụng trong sổ tay không phải là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha, thì phải có phần dịch ra một trong các ngôn ngữ này.

2 Mục đích chính của Sổ tay là để cho các sĩ quan tàu nhận biết được những hệ thống sẵn có và tất cả những qui trình hoạt động về làm hàng, vệ sinh két, hoạt động vét, dẫn và xả dẫn két hàng phải tuân theo để thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này.

Quy định 15***Nhật ký làm hàng***

1 Mỗi tàu áp dụng Phụ lục này, phải có một Nhật ký làm hàng, nó có thể là một phần của nhật ký chính thức của tàu hoặc nhật ký riêng, theo mẫu ở phụ chương 2 của Phụ lục này.

2 Sau mỗi lần hoàn thành bất kỳ hoạt động nào nêu ở phụ chương 2 của Phụ lục này, hoạt động đó phải được ghi chính xác vào Nhật ký làm hàng.

3 Trong trường hợp thải ngẫu nhiên một chất lỏng độc hoặc hỗn hợp có chứa chất lỏng độc hoặc hoạt động thải theo yêu cầu của qui định 3 của Phụ lục này, Nhật ký làm hàng phải ghi rõ hoàn cảnh và nguyên nhân của hoạt động thải này.

4 Mỗi lần ghi vào Nhật ký làm hàng đều phải có một sĩ quan hoặc các sĩ quan chịu trách nhiệm về công việc liên quan ký tên và mỗi trang phải được thuyền trưởng của tàu ký xác nhận. Việc ghi vào Nhật ký làm hàng của tàu có Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc hoặc Giấy chứng nhận nêu ở qui định 7 của Phụ lục này phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu mang cờ cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.

5 Trừ trường hợp tàu bị kéo không có người điều khiển ở trên. Nhật ký làm hàng phải được cất giữ trên tàu ở vị trí thuận lợi cho việc lấy ra bất kỳ lúc nào để trình kiểm tra. Nhật ký được lưu lại trong ba năm sau lần ghi cuối cùng.

6 Người có thẩm quyền của Chính phủ của một Thành viên Công ước có thể kiểm tra Nhật ký làm hàng của mọi tàu áp dụng Phụ lục này khi tàu ở trong cảng của họ, có thể sao lại bất kỳ phần nào trong Nhật ký và có thể yêu cầu thuyền trưởng của tàu xác nhận là đúng bản gốc. Bất cứ bản sao nào như vậy mà được thuyền trưởng của tàu xác nhận là đúng với bản gốc của Nhật ký làm hàng phải có thể đưa ra làm bằng chứng trong các vụ xét xử. Việc kiểm tra Nhật ký làm hàng và lấy bản sao được chứng nhận bởi người có thẩm quyền theo mục này phải được thực hiện càng nhanh càng tốt và không làm ngừng trệ tàu không chính đáng.

CHƯƠNG 6 - BIỆN PHÁP KIỂM SOÁT CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG**Quy định 16*****Biện pháp kiểm soát***

1 Chính phủ mỗi Thành viên của Công ước phải chỉ định hoặc uỷ quyền cho các thanh tra viên để thực hiện quy định này. Thanh tra viên phải thực hiện kiểm soát phù hợp với các qui trình kiểm soát đã được Tổ chức ban hành.*

2 Khi một thanh tra viên được chỉ định hoặc được uỷ quyền bởi Chính phủ thành viên Công ước tiến hành thẩm tra một hoạt động đã được thực hiện phù hợp với các yêu cầu của Sổ tay, hoặc đã cho phép miễn giảm rửa sơ bộ, thì thanh tra viên phải xác nhận thích hợp vào Nhật ký làm hàng.

3 Thuyền trưởng của tàu chở xô các chất lỏng độc phải đảm bảo thoả mãn các điều khoản của qui định 13 và qui định này; và sổ Nhật ký Làm hàng được ghi phù hợp với qui định 15 của Phụ lục này về bất cứ hoạt động nào được thực hiện như nêu ở qui định đó.

4 Một két đã chở chất loại X phải được rửa sơ bộ phù hợp với qui định 13.6. Phải ghi thích hợp các hoạt động này vào Nhật ký làm hàng và việc ghi này phải được thanh tra viên nêu ở mục 1 của qui định này xác nhận.

5 Nếu Chính phủ của quốc gia nhận hàng nhận thấy rằng không thực tế khi áp dụng biện pháp xác định hàm lượng chất trong dòng thải mà không làm chậm trễ không hợp lý đối với tàu, thì Thành viên đó có thể chấp nhận qui trình thay thế nêu ở qui định 13.6.3, với điều kiện là thanh tra viên nêu ở mục 1 của qui định này xác nhận trong Nhật ký làm hàng như sau:

- 1 két, hệ thống bơm và đường ống đã không còn hàng; và
- 2 hoạt động rửa sơ bộ đã được thực hiện phù hợp với các điều khoản của phụ chương 6 của Phụ lục này; và
- 3 sản phẩm sau rửa sơ bộ két được thái tới phương tiện tiếp nhận và két đã trống.

6 Theo yêu cầu của thuyền trưởng, Chính phủ của Thành viên nhận hàng có thể miễn giảm các yêu cầu về việc rửa sơ bộ nêu ở các mục áp dụng trong qui định 13 khi thoả mãn một trong các điều kiện ở qui định 13.4.

* Tham khảo Qui trình kiểm soát của quốc gia có cảng được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.787(19) và được sửa đổi bằng nghị quyết A.882(21). -

7 Việc miễn giảm nêu ở mục 6 của qui định này chỉ có thể được Chính phủ của quốc gia nhận hàng cho phép đối với một tàu thực hiện những hành trình tới các cảng hoặc bến thuộc chủ quyền của quốc gia thành viên khác của Công ước này. Việc miễn giảm được chấp nhận như vậy, phải được ghi thích hợp trong Nhật ký làm hàng và được xác nhận bởi thanh tra viên nêu ở mục 1 của qui định này.

8 Nếu hoạt động trả hàng không được thực hiện phù hợp với các trạng thái bơm đối với két được Chính quyền hàng hải phê duyệt và dựa trên phụ chương 5 của Phụ lục này, các biện pháp thay thế có thể được thực hiện với sự chấp nhận của thanh tra viên nêu ở mục 1 của qui định này để làm sạch cặn hàng từ tàu với khối lượng nêu ở qui định 12 nếu thích hợp. Phải ghi thích hợp hoạt động này vào Nhật ký làm hàng.

9 *Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác**

9.1 Một tàu, khi ở trong cảng của một Thành viên khác, phải chịu sự kiểm tra do các nhà chức trách được Thành viên đó uỷ quyền liên quan tới các yêu cầu về khai thác của Phụ lục này, nếu có những bằng chứng rõ ràng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với các qui trình cần thiết trên tàu về việc ngăn ngừa ô nhiễm do các chất lỏng độc gây ra.

9.2 Trong các trường hợp nêu ở mục 9.1 của qui định này, Thành viên thực hiện việc kiểm soát phải áp dụng các biện pháp đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hành trình cho đến khi được khắc phục thoả mãn với các yêu cầu của Phụ lục này.

9.3 Các qui trình liên quan đến việc kiểm soát của quốc gia có cảng được nêu ở điều 5 của Công ước này phải được áp dụng để thoả mãn qui định này.

9.4 Qui định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một Thành viên khi tiến hành kiểm soát các yêu cầu về khai thác được nêu cụ thể trong Công ước này.

* Tham khảo Qui trình kiểm soát của quốc gia có cảng được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.787(19) và được sửa đổi bằng nghị quyết A.882(21).

CHƯƠNG 7 - NGĂN NGỪA SỰ CỐ Ô NHIỄM CHẤT LỎNG ĐỘC

Qui định 17

Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các chất lỏng độc do tàu gây ra

1 Các tàu có tổng dung tích từ 150 trở lên được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc phải có trên tàu một bản kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các chất lỏng độc do tàu gây ra được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

2 Bản kế hoạch này phải phù hợp với Hướng dẫn* do Tổ chức ban hành và được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền trưởng và các sĩ quan. Bản kế hoạch phải bao gồm tối thiểu:

- .1 qui trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác có trách nhiệm của tàu phải tuân theo để báo cáo về sự cố ô nhiễm các chất lỏng độc như yêu cầu ở điều 8 và Nghị định thư I của Công ước này, dựa trên hướng dẫn do Tổ chức ban hành*;
- .2 danh mục các tổ chức hoặc cá nhân cần liên lạc trong trường hợp xảy ra ô nhiễm chất lỏng độc;
- .3 thuyết minh chi tiết các hành động cần thực hiện ngay bởi những người trên tàu nhằm giảm hoặc kiểm soát việc thải các chất lỏng độc sau sự cố ô nhiễm; và
- .4 các qui trình và nơi liên lạc từ tàu để phối hợp hành động của tàu với các tổ chức quốc gia và tổ chức địa phương trong việc xử lý sự cố gây ô nhiễm.

3 Đối với các tàu áp dụng qui định 37 của Phụ lục I Công ước, kế hoạch này có thể kết hợp với kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu do tàu gây ra theo yêu cầu của qui định 37 Phụ lục I của Công ước. Trong trường hợp này, tên của kế hoạch này phải là: "Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm biển do tàu gây ra".

* Tham khảo Hướng dẫn xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu và/hoặc các chất lỏng độc được uỷ ban Bảo vệ môi trường của Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.85(44), được bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.137(53).

* Tham khảo Nguyên tắc chung về các hệ thống báo cáo của tàu và các yêu cầu về báo cáo của tàu, kể cả Hướng dẫn về việc báo cáo các sự cố liên quan đến hàng hoá nguy hiểm, các chất độc hại và/hoặc ô nhiễm biển được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.851(20), được bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.138(53).

CHƯƠNG 8 - PHƯƠNG TIỆN TIẾP NHẬN**Quy định 18*****Phương tiện tiếp nhận và trang bị của bến nhận hàng***

1 Chính phủ mỗi Thành viên Công ước phải đảm bảo cung cấp các thiết bị tiếp nhận phù hợp cho nhu cầu của các tàu vào cảng, bến, cảng sửa chữa của họ như sau:

- .1 cảng và bến làm hàng phải có các thiết bị thích hợp để nhận cạn hoặc hỗn hợp chứa các chất lỏng độc cần thải từ các tàu nhằm thực hiện các qui định của Phụ lục này, mà không làm ngừng trệ tàu bất hợp lý;
- .2 các cảng sửa chữa tàu thực hiện việc sửa chữa các tàu NLS phải có các thiết bị phù hợp để nhận cạn và hỗn hợp chứa chất lỏng độc từ các tàu vào các cảng đó.

2 Chính phủ mỗi Thành viên của Công ước phải xác định các kiểu thiết bị được trang bị cho mục đích của mục 1 của qui định này tại mỗi cảng và bến nhận và trả hàng, và cảng sửa chữa thuộc lãnh thổ của mình và thông báo cho Tổ chức biết việc đó.

3 Chính phủ của các Thành viên Công ước có bờ biển tiếp giáp với bất kỳ một vùng đặc biệt nào, phải cùng nhau thoả thuận và ấn định ngày thực hiện các yêu cầu của mục 1 của qui định này và từ ngày đó yêu cầu của các mục áp dụng trong qui định 13 đối với vùng đó bắt đầu có hiệu lực và thông báo cho Tổ chức biết ngày đã định đó trước ít nhất 6 tháng. Tổ chức sẽ phổ biến kịp thời cho tất cả các Thành viên biết ngày qui định đó.

4 Chính phủ mỗi Thành viên của Công ước phải đảm bảo rằng các bến nhận hàng phải được trang bị các hệ thống để thuận lợi cho việc vét các kết hàng của các tàu trả các chất lỏng độc tại các bến đó. Các hệ thống ống hàng di động và cố định của các bến có chứa các chất lỏng độc nhận từ tàu trả các chất đó tại bến, phải không chảy ngược lại tàu.

5 Mỗi Thành viên phải thông báo tới Tổ chức để phổ biến cho các Thành viên liên quan biết về bất kỳ trường hợp nào các thiết bị yêu cầu bởi mục 1 hoặc các hệ thống yêu cầu bởi mục 3 của qui định này được xem là không phù hợp.

Các Phụ chương của Phụ lục II

Phụ chương 1

Hướng dẫn phân loại các chất lỏng độc*

Các sản phẩm được ấn định cấp ô nhiễm dựa trên đánh giá các tính chất của chúng về đặc tính độc hại tổng hợp GESAMP như nêu ở bảng sau:

Qui định	A1 Phá hoại sinh học	A2 Làm phân huỷ	B1 Độc hại cao	B2 Độc hại lâu dài	D3 Ảnh hưởng lâu dài đến sức khoẻ	E2 Ảnh hưởng môi trường tự nhiên biển và đáy biển	Loại
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMR TNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Not 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F hoặc S nếu không vô cơ	
11					CMR TNI		
12	Sản phẩm bất kỳ không thoả mãn qui định 1 đến 11 và 13						Z
13	Tất cả các sản phẩm được ghi nhận: ≤ 2 ở cột A1; R ở cột A2; trống ở cột D3; không Fp, F hoặc S (nếu không vô cơ) ở cột E2; và 0 (zero) ở tất cả các cột khác của đặc tính độc hại GESAMP						OS

* Tham khảo MEPC.1/Circ.512 về Hướng dẫn sửa đổi đánh giá tạm thời các chất lỏng độc được vận chuyển ở dạng xô.

Giải thích các chữ viết tắt trong qui trình đánh giá mức độ độc hại GESAMP

Cột A và B — Môi trường sinh vật biển						
Mức độ ảnh hưởng	A			B		
	Phá hoại sinh học và làm phân huỷ			Độc hại sinh vật biển		
	A 1*		A 2* Làm phân huỷ	B 1*		B 2* Độc hại lâu dài NOEC (mg/l)
	Phá hoại sinh học			Độc hại cao		
	log Pow	BCF		LC/EC/IC ₅₀ (mg/l)		
0	< 1 hoặc > loại 7	Không đo được	R: không làm phân huỷ NR: không làm phân huỷ inorg: chất vô cơ	> 1000	> 1	
1	≥ 1 - < 2	≥ 1 - < 10		> 100 - ≤ 1000	> 0,1 - ≤ 1	
2	≥ 2 - < 3	≥ 10 - < 100		> 10 - ≤ 100	> 0,01 - ≤ 0,1	
3	≥ 3 - < 4	≥ 100 - < 500		> 1 - ≤ 10	> 0,001 - ≤ 0,01	
4	≥ 4 - < 5	≥ 500 - < 4000		> 0,1 - ≤ 1	≤ 0,001	
5	≥ 5 - < loại 7	≥ 4000		> 0,01 - ≤ 0,1		
6				≤ 0,01		

* Các cột này được sử dụng để xác định loại ô nhiễm.

Giải thích các chữ viết tắt trong qui trình đánh giá mức độ độc hại GESAMP (Tiếp)

Các cột C và D — Sức khoẻ con người (Độc hại đối với động vật)									
Mức độ ảnh hưởng	C				D				
	Độc hại với động vật				Đị ứng, ăn mòn & ảnh hưởng lâu dài sức khoẻ				
	C 1 Độc hại miệng LD ₅₀ (mg/kg)	C 2 Độc hại dưới da LD ₅₀ (mg/kg)	C 3 Độc hại hô hấp LC ₅₀ (mg/l)		D 1 Đị ứng da & ăn mòn	D 2 Đị ứng mắt & ăn mòn	D 3 [*] Ảnh hưởng lâu dài đến sức khoẻ		
0	> 2000	> 2000	> 20		không dị ứng	không dị ứng	C - Carcinogen M - Mutagenic R - Reprotoxic S - Sensitizing A - Aspiration hazard T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic		
1	> 300 - ≤ 2000	> 1000 - ≤ 2000	> 10 - ≤ 20		ít dị ứng	ít dị ứng			
2	> 50 - ≤ 300	> 200 - ≤ 1000	> 2 - ≤ 10		dị ứng	dị ứng			
3	> 5 - ≤ 50	> 50 - ≤ 200	> 0,5 - ≤ 2		kích thích mạnh hoặc ăn mòn 3A Corr. (≤ 4hr) 3B Corr. (≤ 1hr) 3C Corr. (≤ 3min)	dị ứng mạnh			
4	≤ 5	≤ 50	≤ 0,5						

* Các cột này được sử dụng để xác định loại ô nhiễm.

Giải thích các chữ viết tắt trong qui trình đánh giá mức độ độc hại GESAMP (Tiếp)

Cột E tác động khác đến môi trường biển			
E 1 Làm hư hại	E 2* Ảnh hưởng môi trường sống & đáy biển	E 3 Ảnh hưởng đến giải trí ven biển	
		Mức độ ảnh hưởng	Mô tả và hành động
NT: không làm hư hại (thứ) T: thứ làm hư hại	Fp: liên tục bề mặt F: bề mặt S: các chất chìm	0	Không ảnh hưởng Không cảnh báo
		1	ít ảnh hưởng cảnh báo, không cần ngừng giải trí ven biển
		2	ảnh hưởng trung bình có thể ngừng giải trí ven biển
		3	ảnh hưởng ngừng giải trí ven biển

* Các cột này được sử dụng để xác định loại ô nhiễm.

Phụ chương 2

Mẫu Nhật ký Làm hàng của các tàu chở xô chất lỏng độc

**NHẬT KÝ LÀM HÀNG CỦA TÀU
CHỞ XÔ CHẤT LỎNG ĐỘC**

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc Hồ hiệu:

Số IMO:

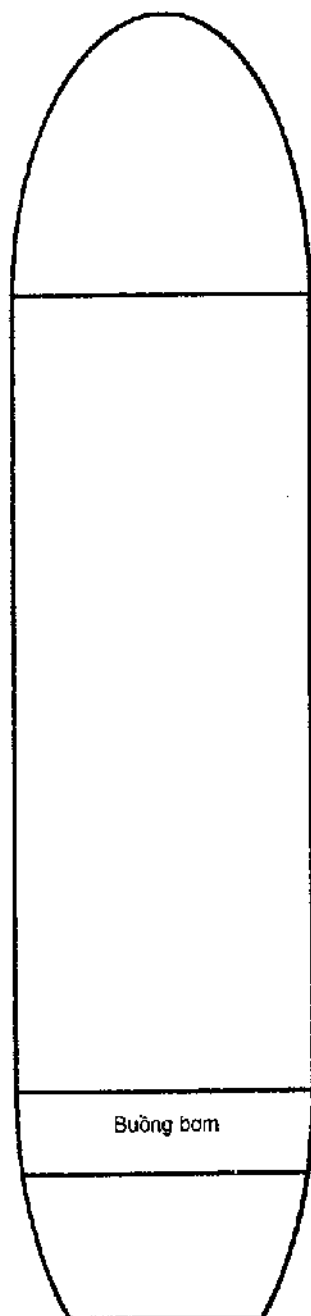
Tổng dung tích:

Thời gian từ: đến:

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc Hồ hiệu:

SƠ ĐỒ CÁC KẾT HÀNG VÀ KẾT LẮNG
(được ghi theo bố trí trên tàu)



Số hiệu kết	Dung tích

(Ghi thể tích mỗi kết bằng m³)

GIỚI THIỆU

Những trang tiếp theo của phần này giới thiệu danh mục tổng hợp những hạng mục của hoạt động làm hàng và dẫn; những hạng mục này, nếu phù hợp, phải được ghi lại trong Nhật ký làm hàng trên cơ sở số liệu của từng kết phù hợp với qui định 15.2 của Phụ lục II Công ước MARPOL 73/78. Những hạng mục này đã được nhóm lại thành từng nhóm công việc, mỗi nhóm được mã hoá bằng một chữ cái.

Khi ghi các số liệu vào Nhật ký làm hàng, phải ghi ngày tháng, mã hoạt động và số hạng mục vào các cột phù hợp và các đặc tính yêu cầu phải được ghi theo thứ tự thời gian vào các ô qui định.

Sau mỗi lần ghi, sĩ quan hoặc các sĩ quan chịu trách nhiệm và nếu cần thiết, thanh tra viên được sự uỷ quyền của quốc gia mà tàu trả hàng tại đó, phải ghi ngày tháng và ký tên vào Nhật ký. Khi hết mỗi trang, thuyền trưởng của tàu phải ký xác nhận vào trang đó.

DANH MỤC NHỮNG HÀNG MỤC ĐƯỢC GHI

Việc ghi vào Nhật ký làm hàng yêu cầu đối với các hoạt động liên quan đến tất cả các chất.

(A) Nhận hàng

1. Nơi nhận hàng;
2. Tên (các) kết, (các) tên và loại hàng.

(B) Chuyển hàng trong tàu

3. Tên và loại hàng được chuyển.
4. Tên các kết:
 - .1 chuyển từ:
 - .2 chuyển tới:
5. (các) kết ở 4.1 đã hết hàng chưa ?
6. Nếu chưa hết, lượng hàng còn lại trong (các) kết đó.

(C) Trả hàng

7. Nơi trả hàng.
8. Tên (các) kết được trả hàng.
9. (các) kết đã được trả hết hàng chưa ?
 - .1 Nếu đã hết, xác nhận rằng qui trình về việc trả hết hàng và vét đã được thực hiện phù hợp với Sổ tay các Qui trình và Hệ thống của tàu (nghĩa là nghiêng, chúi, nhiệt độ vét);
 - .2 Nếu chưa hết, lượng hàng còn lại trong (các) kết đó.
10. Sổ tay Qui trình và Hệ thống của tàu có yêu cầu phải rửa sơ bộ sau đó thải tới các thiết bị tiếp nhận hay không ?
11. Hư hỏng hệ thống bơm và/hoặc hệ thống vét:
 - .1 thời gian và tính chất hư hỏng;
 - .2 các lý do hư hỏng;
 - .3 thời gian khi hệ thống được phục hồi hoạt động.

(D) Rửa sơ bộ bắt buộc phù hợp với Sổ tay Qui trình và Hệ thống của tàu

12. Tên (các) kết, (các) tên và loại hàng;
13. Phương pháp rửa:
 - .1 số lượng các máy rửa cho mỗi kết;
 - .2 thời gian rửa/ số chu kỳ rửa;
 - .3 rửa nóng/ lạnh.

14. Sản phẩm sau khi rửa sơ bộ được chuyển tới:
 - .1 thiết bị tiếp nhận tại cảng nhận hàng (tên cảng*)
 - .2 thiết bị tiếp nhận khác (tên cảng)
- (E) Vệ sinh các kết hàng ngoài việc rửa sơ bộ bắt buộc (các hoạt động rửa sơ bộ khác, rửa cuối, thông gió vệ sinh ...)
15. Nêu rõ thời gian, tên (các) kết, (các) tên và loại hàng và nêu rõ:
 - .1 qui trình rửa sử dụng;
 - .2 (các) chất tẩy rửa (tên (các) chất tẩy rửa và khối lượng sử dụng);
 - .3 qui trình thông gió vệ sinh sử dụng (nêu rõ số lượng các quạt gió sử dụng, thời gian thông gió).
16. Sản phẩm sau khi rửa kết được thải:
 - .1 ra biển;
 - .2 tới thiết bị tiếp nhận (tên cảng)
 - .3 tới kết lãg thu gom (tên kết).
- (F) Thải ra biển các sản phẩm từ rửa kết
17. Tên (các) kết:
 - .1 các sản phẩm từ rửa kết có được thải trong quá trình rửa (các) kết hay không ? Nếu có, sản lượng thải là bao nhiêu ?
 - .2 các sản phẩm rửa kết có được thải từ kết lãg thu gom hay không ? Nếu có, nêu rõ khối lượng và lưu lượng thải.
18. Thời gian bắt đầu và dừng bơm.
19. Tốc độ tàu trong quá trình thải.
- (G) Dẫn các kết hàng
20. Tên (các) kết được dẫn.
21. Thời gian bắt đầu thực hiện dẫn.
- (H) Xả dẫn từ các kết hàng
22. Tên (các) kết.
23. Thải nước dẫn:
 - .1 ra biển;
 - .2 tới các thiết bị tiếp nhận (tên cảng)*.
24. Thời gian bắt đầu và ngừng thải nước dẫn.
25. Tốc độ tàu trong quá trình thải dẫn.

* Thuyền trưởng của tàu phải có được từ nhà quản lý phương tiện tiếp nhận những thông tin liên quan đến sà lan hoặc xe tiếp nhận, giấy xác nhận hoặc giấy chứng nhận nêu rõ khối lượng của kết được rửa đã được chuyển và thời gian chuyển. Giấy xác nhận hoặc giấy chứng nhận phải được lưu cùng với Sổ nhật ký làm hàng.

(I) Thái ngẫu nhiên hoặc thái đặc biệt khác

- 26. Thời gian xảy ra.
- 27. Khối lượng ước tính, (các) tên và loại chất.
- 28. Những hoàn cảnh thái hoặc thoát và các lưu ý chung.

(J) Kiểm soát của thanh tra viên được uỷ quyền

- 29. Tên cảng.
- 30. Tên (các) kết, (các) tên và loại chất được thái lên bờ.
- 31. (các) kết, (các) bơm, (các) hệ thống đường ống đã được làm sạch chưa ?
- 32. Công việc rửa sơ bộ có được thực hiện phù hợp với Sổ tay các Quy trình và Hệ thống của tàu hay không ?
- 33. Các sản phẩm từ rửa sơ bộ đã được thái lên bờ chưa và kết đã hết chưa ?
- 34. Được chấp nhận miễn giảm rửa sơ bộ bắt buộc.
- 35. Những lý do miễn giảm.
- 36. Tên và chữ ký của thanh tra viên được uỷ quyền.
- 37. Tổ chức, công ty, cơ quan đại diện của Chính phủ uỷ quyền cho thanh tra viên thực hiện công việc.

(K) Những qui trình hoạt động bổ sung và các lưu ý

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:.....

HOẠT ĐỘNG LÀM HÀNG/ DẪN

[illegible]

Chữ ký của thuyền trưởng

Phụ chương 3

Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM DO CHỞ XÔ CHẤT LỎNG ĐỘC

Được cấp theo qui định của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, đã được sửa đổi theo Nghị định thư 1978 có liên quan và các bổ sung sửa đổi (sau đây gọi tắt là "Công ước"),

Theo uỷ quyền của Chính phủ:

.....
(tên chính thức đầy đủ của quốc gia)

bởi:

(tên chính thức đầy đủ của người có thẩm quyền, hoặc tổ chức được
uỷ quyền phù hợp với các qui định của Công ước)

Đặc điểm tàu*

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

Số IMO*:

Cảng đăng ký:

Tổng dung tích:

* Giấy chứng nhận NLS phải được viết ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu treo cờ cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất

* Theo Nghị quyết A.600(15) của IMO về Số phân biệt IMO của tàu.

CHỨNG NHẬN RẰNG:

- 1 Tầu đã được kiểm tra phù hợp với các điều khoản của qui định 8 Phụ lục II của Công ước.
- 2 Công việc kiểm tra nhận thấy kết cấu, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, trang bị và vật liệu của tầu và trạng thái của chúng thoả mãn về mọi phương diện và tầu thoả mãn các yêu cầu áp dụng của Phụ lục II của Công ước.
3. Tầu đã được trang bị Sổ tay Qui trình và Hệ thống yêu cầu ở qui định 14 Phụ lục II của Công ước, và các hệ thống, các thiết bị của tầu được nêu trong sổ tay thoả mãn về mọi phương.
4. Tầu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của Phụ lục II MARPOL 73/78 về chở xô các chất lỏng độc sau, với điều kiện tuân theo tất cả các điều khoản về hoạt động phù hợp của Phụ lục II.

Chất lỏng độc	Điều kiện chở (số kết,...)
* tiếp tục ở những trang bổ sung được ký và ghi ngày	

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến:

Với điều kiện phải liên hành những kiểm tra như nêu qui định 8, Phụ lục II của Công ước.

Ngày hoàn thành kiểm tra làm cơ sở cấp giấy chứng nhận này

Cấp tại:
(nơi cấp giấy chứng nhận)

.....
(ngày cấp giấy chứng nhận)

.....
(Chữ ký của người cấp giấy chứng nhận)

(Dấu của tổ chức cấp giấy chứng nhận)

XÁC NHẬN KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ TRUNG GIAN

CHỨNG NHẬN RẰNG: Tại cuộc kiểm tra theo yêu cầu của qui định 8 Phụ lục II của Công ước, nhận thấy tàu thoả mãn các điều khoản phù hợp của Công ước:

Kiểm tra hàng năm:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Kiểm tra hàng năm/ trung gian*:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Kiểm tra hàng năm/ trung gian*:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Kiểm tra hàng năm:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

KIỂM TRA HÀNG NĂM / TRUNG GIAN THEO QUI ĐỊNH 10.8.3

CHỨNG NHẬN RẰNG, tại đợt kiểm tra hàng năm/trung gian* theo yêu cầu của qui định 10.8.3 Phụ lục II của Công ước, tàu này phù hợp với những điều khoản liên quan của Công ước:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN GIA HẠN GIÁ THỊ GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU THỜI HẠN HIỆU LỰC KHÔNG TỚI 5 NĂM VÀ ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 10.3

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 10.3 Phụ lục II của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN NẾU ĐÃ HOÀN THÀNH KIỂM TRA ĐỊNH KỲ VÀ ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 10.4

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 10.4 Phụ lục II của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐẾN KHI TÀU CẬP CẢNG ĐỂ KIỂM
TRA HOẶC THỜI HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 10.5 HOẶC 10.6**

Theo qui định 10.5 hoặc 10.6* của Phụ lục II, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN THAY ĐỔI NGÀY ĐẾN HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 10.8

Theo qui định 10.8 của Phụ lục II, ngày đến hạn mới là.....

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Theo qui định 10.8 của Phụ lục II, ngày đến hạn mới là.....

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

Phụ chương 4

Mẫu tiêu chuẩn của Sổ tay Quy trình và Hệ thống

Lưu ý 1: Mẫu tiêu chuẩn bao gồm nội dung được tiêu chuẩn hoá các phần giới thiệu và các đề mục. Nội dung chuẩn hoá này phải được in lại trong Sổ tay trang bị cho mỗi tàu, có kèm theo những thông tin cần thiết để điền vào mỗi phần khi áp dụng đối với một tàu cụ thể. Khi một phần nào đó không áp dụng, thì phải điền vào là "NA", như vậy số đề mục sẽ không bị gián đoạn như yêu cầu ở mẫu chuẩn này. Những mục định dạng chuẩn hoá được in *nghiêng*, các thông tin yêu cầu phải được mô tả đối với tàu cụ thể. Nội dung của các Sổ tay sẽ thay đổi tùy thuộc vào thiết kế tàu, thương mại của tàu và loại hàng chuyên chở. Ở những chỗ chữ không in nghiêng phải copy nguyên bản vào Sổ tay mà không được sửa đổi.

Lưu ý 2: Nếu Chính quyền hàng hải yêu cầu hoặc chấp nhận những thông tin và những hướng dẫn hoạt động được bổ sung vào nội dung chính của Mẫu Tiêu chuẩn, chúng phải được bố trí trong phần Bổ sung D của Sổ tay.

MẪU TIÊU CHUẨN

**MARPOL 73/78 PHỤ LỤC II
SỔ TAY CÁC QUI TRÌNH VÀ HỆ THỐNG**

Tên tàu:.....

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:.....

Số IMO:.....

Cảng đăng ký:.....

Đóng dấu duyệt của Chính quyền hàng hải:

GIỚI THIỆU

1 Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (sau đây gọi là MARPOL 73/78) được xây dựng nhằm ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển do tàu thải ra biển các chất độc hại hoặc những chất lỏng có chứa các chất đó. Nhằm đạt được mục đích này, MARPOL 73/78 bao gồm 6 phụ lục, trong đó đưa ra các qui định chi tiết đối với việc làm hàng của các tàu và thải ra môi trường của 6 nhóm các chất độc hại chính, đó là: Phụ lục I (các loại dầu khoáng chất), Phụ lục II (các chất lỏng độc chở xô), Phụ lục III (các chất độc chở ở dạng bao gói), Phụ lục IV (nước thải), Phụ lục V (rác) và Phụ lục VI (ô nhiễm không khí).

2 Qui định 13 của Phụ lục II MARPOL 73/78 (sau đây viết tắt là Phụ lục II) cấm thải ra biển các chất lỏng độc loại X, Y và Z hoặc nước dẫn, nước rửa kết hoặc các cặn hoặc hỗn hợp khác có chứa các chất đó, trừ khi thoả mãn các điều kiện nêu trong các qui trình và hệ thống được xây dựng trên cơ sở các Tiêu chuẩn đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) ban hành, nhằm đảm bảo thoả mãn tiêu chuẩn đưa ra đối với mỗi loại chất.

3 Tiêu chuẩn đối với các Qui trình và Hệ thống yêu cầu bởi Phụ lục II (tham khảo phần trước) yêu cầu rằng, mỗi tàu được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc phải có một Sổ tay các Qui trình và Hệ thống, sau đây gọi là Sổ tay.

4 Sổ tay này được trình bày phù hợp chương 4 của Phụ lục II và đề cập tới các lĩnh vực về môi trường biển của việc vệ sinh các kết hàng và thải các cặn và hỗn hợp từ các hoạt động này. Sổ tay này không phải là hướng dẫn an toàn và cần phải tham khảo các ấn phẩm khác, đặc biệt là để đánh giá mức độ an toàn.

5 Mục đích của Sổ tay là để nhận biết những hệ thống và thiết bị cần phải để có khả năng thoả mãn Phụ lục II và để các sĩ quan của tàu nhận biết tất cả các qui trình về làm hàng, vệ sinh kết, lắng, thải cặn, dẫn và xả dẫn phải tuân theo nhằm thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục II.

6 Ngoài ra, Sổ tay này, cùng với Nhật ký làm hàng của tàu và Giấy chứng nhận được cấp theo Phụ lục II*, sẽ được Chính quyền hàng hải sử dụng cho các mục đích kiểm soát nhằm đảm bảo tàu phù hợp hoàn toàn với các yêu cầu của Phụ lục II.

* Chỉ có Giấy chứng nhận được cấp cho một tàu cụ thể: ví dụ như Giấy chứng nhận quốc tế về việc ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô các chất lỏng độc hoặc Giấy chứng nhận Phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm hoặc Giấy chứng nhận quốc tế Phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm.

7 Thuyền trưởng phải đảm bảo rằng không có bất kỳ việc thải nào các cặn hàng hoặc hỗn hợp cặn/nước có chứa các chất loại X, Y hoặc Z ra biển, trừ khi những việc xả đó thoả mãn hoàn toàn những qui trình hoạt động nêu trong Sổ tay.

8 Sổ tay này đã được Chính quyền hàng hải phê duyệt và không được thay đổi hoặc sửa chữa bất kỳ phần nào trong đó mà không có sự phê duyệt trước của Chính quyền hàng hải.

MỤC LỤC CÁC PHẦN

- 1 Những nét chính của Phụ lục II, MARPOL 73/78.....
- 2 Thuyết minh các thiết bị và hệ thống của tàu.....
- 3 Các qui trình trả hàng và vét kết hàng.....
- 4 Các qui trình liên quan đến việc vệ sinh các kết hàng,
thải các cặn, dầu và xả dầu.....
- 5 Thông tin và qui trình.....

Phần 1 - Những nét chính của Phụ lục II, MARPOL 73/78

1.1 Các yêu cầu của Phụ lục II áp dụng đối với tất cả các tàu chở xô các chất lỏng độc. Các chất gây ra mối đe dọa nguy hại tới môi trường biển được chia thành ba loại X, Y và Z. Các chất loại X là các chất gây ra mối đe dọa nguy hại lớn nhất đối với môi trường biển, còn các chất loại Z gây ra mối nguy hại ít nhất.

1.2 Phụ lục II cấm thải ra biển mọi chất lỏng có chứa các chất thuộc các loại đó, trừ khi việc xả được thực hiện theo những điều kiện đã được nêu chi tiết cho từng loại. Những điều kiện này bao gồm, nếu áp dụng, các thông số sau:

- 1 khối lượng lớn nhất của các chất trong mỗi kết mà có thể thải ra biển;
- 2 tốc độ tàu trong quá trình thải;
- 3 khoảng cách tối thiểu từ bờ gần nhất trong quá trình thải;
- 4 độ sâu tối thiểu của vùng biển thải;
- 5 việc cần thiết phải thực hiện việc thải dưới đường nước.

1.3 Đối với các vùng biển nào đó được thừa nhận là "vùng đặc biệt" phải áp dụng tiêu chuẩn xả khắt khe hơn. Theo Phụ lục II, vùng biển đặc biệt là vùng biển Nam cực.

1.4 Phụ lục II yêu cầu tất cả các tàu phải được trang bị hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo rằng mỗi kết được thiết kế để chở các chất loại X, Y và Z, sau khi trả hàng không để đọng lại lượng cặn vượt quá lượng nêu trong Phụ lục. Đối với mỗi kết dự định chở các chất đó, phải xác định khối lượng cặn còn lại. Chỉ khi khối lượng cặn hàng còn lại được xác định là thấp hơn khối lượng qui định trong Phụ lục thì kết mới có thể được phê duyệt để chở chất loại X, Y hoặc Z.

1.5 Ngoài các điều kiện nêu trên, một yêu cầu quan trọng trong Phụ lục II là những hoạt động thải những cặn hàng, việc vệ sinh và thông gió một kết bất kỳ chỉ có thể thực hiện phù hợp với các qui trình và hệ thống được duyệt.

1.6 Để có thể thoả mãn yêu cầu của mục 1.5, Sổ tay này trong phần 2 có nêu tất cả những đặc điểm của thiết bị và hệ thống trên tàu, trong phần 3 nêu các qui trình hoạt động trả hàng và vét kết và trong phần 4 nêu các qui trình đối với việc thải những cặn hàng, rửa kết, thu gom sản phẩm lỏng, dẫn và xả dẫn nếu có thể áp dụng đối với các chất mà tàu được phép chở.

1.7 Việc thực hiện theo các qui trình nêu trong Sổ tay này sẽ đảm bảo rằng tàu thoả mãn hoàn toàn các yêu cầu tương ứng của Phụ lục II, MARPOL 73/78.

Phần 2 - Thuyết minh các thiết bị và hệ thống của tàu

2.1 Phần này bao gồm tất cả những đặc điểm của các thiết bị và hệ thống trên tàu cần thiết để thuyền viên có thể thực hiện theo các qui trình nêu trong các phần 3 và 4.

2.2 Bố trí chung của tàu và thuyết minh các kết hàng

Phần này phải có mô tả tóm tắt khu vực hàng của tàu về những đặc tính chính của các kết hàng và vị trí của chúng.

Các bản vẽ hoặc sơ đồ trình bày cách bố trí chung của tàu và nêu rõ vị trí và số hiệu của các kết hàng và các hệ thống gia nhiệt kèm theo.

2.3 Thuyết minh hệ thống bơm và đường ống hàng, và hệ thống vét

Phần này phải có thuyết minh về hệ thống bơm và đường ống hàng, và hệ thống vét. Phải có các bản vẽ hoặc sơ đồ sau và phải có giải thích ở những chỗ cần thiết:

- .1 Hệ thống đường ống hàng cùng với các đường kính;*
- .2 Hệ thống bơm hàng cùng với các sản lượng bơm;*
- .3 Hệ thống đường ống vét cùng với các đường kính;*
- .4 Hệ thống bơm vét cùng với các sản lượng bơm;*
- .5 Vị trí các điểm hút của các đường ống hàng và đường ống vét trong từng kết;*
- .6 Nếu có giếng hút, vị trí và thể tích của giếng đó;*
- .7 Hệ thống đường ống xả và vét hoặc thông gió; và*
- .8 Khối lượng và áp suất khí Nitơ hoặc không khí cần thiết cho hệ thống thông gió, nếu có.*

2.4 Thuyết minh hệ thống các kết dẫn, bơm và đường ống dẫn

Phần này phải có thuyết minh về các kết dẫn, hệ thống bơm và đường ống dẫn.

Phải có các bản vẽ hoặc sơ đồ và các bảng sau:

- .1 *Bố trí chung mô tả các kết dẫn cách ly và các kết hàng được sử dụng làm các kết dẫn cùng với thể tích của mỗi kết (mét khối);*
- .2 *Hệ thống đường ống dẫn;*
- .3 *Sản lượng bơm cho các kết hàng có thể sử dụng làm các kết dẫn; và*
- .4 *Các đầu nối giữa hệ thống đường ống dẫn và hệ thống thải dưới đường nước.*

2.5 Thuyết minh các kết lắng chuyên dụng cùng với hệ thống bơm và đường ống liên kết

Phần này phải có thuyết minh về các kết lắng chuyên dụng, nếu có, cùng với hệ thống bơm và đường ống liên kết. Phải có các bản vẽ hoặc sơ đồ nêu rõ các vấn đề sau:

- .1 *Các kết lắng chuyên dụng được bố trí cùng với dung tích của các kết đó;*
- .2 *Hệ thống bơm và đường ống của các kết lắng chuyên dụng cùng với các đường kính ống và các đầu nối với cửa thải dưới đường nước của chúng.*

2.6 Thuyết minh các cửa thải dưới đường nước để thải chất lỏng có chứa các chất lỏng độc

Phần này phải có thông tin về vị trí và lưu lượng lớn nhất của (các) cửa thải dưới đường nước và các đầu nối từ các kết hàng và các kết lắng tới các cửa thải này. Phải có các bản vẽ hoặc sơ đồ nêu rõ các vấn đề sau:

- .1 *Vị trí và số lượng các cửa thải dưới đường nước;*
- .2 *Các đường nối tới cửa thải dưới đường nước;*
- .3 *Vị trí của tất cả các cửa lấy nước biển liên quan tới các cửa thải dưới đường nước.*

2.7 Thuyết minh các thiết bị chỉ báo và ghi lưu lượng dòng chảy (xoá bỏ)

2.8 Thuyết minh hệ thống thông gió kết hàng

Phần này phải có thuyết minh về hệ thống thông gió kết hàng.

Phải có các bản vẽ hoặc sơ đồ nêu rõ các vấn đề sau và nếu cần thiết, bổ sung những giải thích:

- .1 Các chất lỏng độc mà tàu chứng nhận chở được có áp suất hơi lớn hơn 5 kPa ở 20°C phù hợp cho việc vệ sinh bằng thông gió được liệt kê ở mục 4.4.10 của Sổ tay;
- .2 Các đường ống và quạt thông gió;
- .3 Vị trí các cửa thông gió;
- .4 Lưu lượng dòng khí tối thiểu của hệ thống thông gió đủ để làm sạch được đáy và tất cả các phần của két hàng;
- .5 Vị trí của các kết cấu bên trong két có ảnh hưởng đến thông gió;
- .6 Phương pháp thông gió hệ thống đường ống hàng, các bơm, các thiết bị lọc, ... và
- .7 Các phương tiện đảm bảo két đã khô.

2.9 Thuyết minh các hệ thống rửa két và hệ thống gia nhiệt nước rửa két

Phần này phải có một thuyết minh về các hệ thống rửa két, hệ thống gia nhiệt nước rửa và tất cả các thiết bị cần thiết cho việc rửa két.

Phải có các bản vẽ hoặc sơ đồ và các bảng hoặc biểu đồ nêu rõ các vấn đề sau:

- .1 Hệ thống đường ống rửa két chuyên dụng cùng với các đường kính;
- .2 Kiểu của các máy rửa két cùng với sản lượng và áp suất rửa;
- .3 Số lượng lớn nhất các máy rửa két có thể hoạt động đồng thời;
- .4 Vị trí của các cửa trên boong để rửa két;
- .5 Số lượng các máy rửa và vị trí của chúng yêu cầu đảm bảo rửa được toàn bộ các vách của két;
- .6 Lượng nước rửa lớn nhất có thể gia nhiệt đến 60°C bằng thiết bị gia nhiệt; và
- .7 Số lượng lớn nhất các máy rửa có thể hoạt động đồng thời ở 60°C.

PHẦN 3 - Các qui trình trả hàng và vét kết

3.1 Phần này bao gồm các qui trình trả hàng và vét kết phải tuân theo để đảm bảo thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục II.

3.2 Trả hàng

Phần này phải có các qui trình phải tuân theo, bao gồm bơm, các đường trả hàng và hút được sử dụng cho mỗi kết.

Có thể đưa ra các phương pháp thay thế.

Phương pháp khai thác của bơm hoặc các bơm và thứ tự hoạt động của tất cả các van phải được nêu rõ.

Yêu cầu cơ bản là đảm bảo khối lượng hàng được trả đến mức nhiều nhất có thể.

3.3 Vét kết hàng

Phần này bao gồm các qui trình phải tuân theo trong quá trình vét mỗi kết hàng.

Các qui trình phải bao gồm:

- .1 Hoạt động của hệ thống vét;*
- .2 Các yêu cầu về độ nghiêng và chúi;*
- .3 Đường xả và vét hoặc hệ thống thổi nếu có; và*
- .4 thời gian vét bằng thử nước.*

3.4 Nhiệt độ kết

Phần này bao gồm những thông tin về các yêu cầu gia nhiệt của hàng mà trong quá trình trả hàng bắt buộc phải ở nhiệt độ nhỏ nhất nào đó.

Thông tin phải nêu được việc điều khiển hệ thống gia nhiệt và phương pháp đo nhiệt độ.

3.5 Các qui trình phải tuân theo khi một kết hàng không thể trả hàng phù hợp với các qui trình đã định

Phần này phải bao gồm thông tin về các qui trình phải được tuân theo trong trường hợp các yêu cầu nêu trong phần 3.3 và/hoặc 3.4 không thể thoả mãn do các điều kiện sau:

- .1 Hư hỏng hệ thống vét kết hàng; và
- .2 Hư hỏng hệ thống gia nhiệt kết hàng

3.6 Nhật ký làm hàng

Nhật ký làm hàng phải được ghi đầy đủ vào những vị trí phù hợp sau khi hoàn thành công việc.

PHẦN 4 - Các qui trình liên quan đến việc rửa các két hàng, thái cần, dẫn và xả dẫn

4.1 Phần này bao gồm các qui trình khai thác khi vệ sinh, dẫn và xử lý cần của các két phải tuân theo để thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục II.

4.2 Các mục sau đây mô tả trình tự công việc phải thực hiện và bao gồm những thông tin cần thiết để đảm bảo thái được các chất lỏng độc mà không làm nguy hại đến môi trường biển.

4.3 (Xoá)

4.4 Nếu hàng chở trong két lân gần nhất có trong danh mục nêu trên, những thông tin cần thiết để lập các qui trình về thái cần hàng, vệ sinh, dẫn và xả dẫn các két, cần phải quan tâm đến các vấn đề sau:

.1 Loại chất

Loại chất phù hợp theo Giấy chứng nhận tương ứng.

.2 Hiệu quả vét két của hệ thống bơm

Những nội dung của phần này sẽ dựa trên thiết kế của tàu và là tàu mới hay tàu hiện có. (Xem các yêu cầu về bơm/vét ở sơ đồ dòng chảy.)

.3 Tàu trong hoặc ngoài vùng đặc biệt

Phần này phải bao gồm những hướng dẫn về việc rửa két có thể được thải ra biển trong vùng đặc biệt (như được định nghĩa ở phần 1.3) hay ngoài vùng đặc biệt. Các yêu cầu khác nhau phải được nêu rõ ràng và phải căn cứ trên thiết kế và thương mại của tàu.

Không được thải ra biển cần của các chất lỏng độc hoặc hỗn hợp có chứa các chất đó trong vùng biển Nam cực (vùng biển phía nam vĩ tuyến 60°Nam).

.4 Chất hoá rắn hoặc độ nhớt cao

Những thuộc tính của chất phải lấy từ hồ sơ vận chuyển.

.5 Tính hoà tan trong nước

(Xoá)

.6 Tính tương thích với cặn thải có chứa các chất khác

Phần này phải bao gồm những hướng dẫn về việc cho phép hay không cho phép hoà trộn những cặn hàng thải. Phải tham khảo hướng dẫn tương thích.

.7 Thải tới thiết bị tiếp nhận

Phần này phải nêu ra các chất mà cặn của chúng yêu cầu phải được rửa sơ bộ và thải tới thiết bị tiếp nhận.

.8 Thải ra biển

Phần này phải bao gồm những thông tin về những yếu tố được xem xét để xác định các hỗn hợp cặn/nước có được phép thải ra biển hay không.

.9 Sử dụng công chất tẩy rửa hoặc phụ gia

Phần này phải bao gồm những thông tin về việc sử dụng và thải bỏ các công chất tẩy rửa (ví dụ: những dung môi sử dụng để vệ sinh két) và những phụ gia để rửa két bằng nước (ví dụ: chất tẩy).

.10 Sử dụng các qui trình thông gió để vệ sinh két

Phần này phải căn cứ theo bảng 1 để xác định tính phù hợp của việc sử dụng các qui trình thông gió.

4.5 Sau khi đánh giá những thông tin nêu trên, cần phải chỉ ra các qui trình khai thác đúng cần tuân theo sử dụng những hướng dẫn và các sơ đồ dòng chảy trong phần 5. Qui trình đã được chấp nhận phải được ghi phù hợp vào Nhật ký làm hàng.

PHẦN 5 - Thông tin và qui trình

Phần này phải bao gồm các qui trình, trên cơ sở của tuổi tàu và hiệu quả của hệ thống bơm. Những ví dụ về sơ đồ dòng chảy nêu ở phần này trong Bổ sung A thiết lập các yêu cầu tổng quát có thể áp dụng đối với cả các tàu mới và tàu hiện có. Sổ tay của một tàu cụ thể chỉ có các yêu cầu áp dụng riêng đối với tàu đó.

Thông tin liên quan đến điểm nóng chảy và độ nhớt, đối với các chất có điểm nóng chảy từ 0°C trở lên hoặc có độ nhớt từ 50 mPa.s ở 20°C trở lên, phải được lấy từ hồ sơ vận chuyển.

Đối với các chất được phép chở, phải tham khảo thông tin trong giấy chứng nhận thích hợp.

Sổ tay phải bao gồm:

Bảng 1	:	Xoá
Bảng 2	:	Thông tin kết hàng
Bổ sung A	:	Sơ đồ dòng chảy
Bổ sung B	:	Các qui trình rửa sơ bộ
Bổ sung C	:	Các qui trình thông gió
Bổ sung D	:	Thông tin bổ sung và các hướng dẫn khai thác khi được Chính quyền hàng hải yêu cầu hoặc chấp nhận.

Mẫu các bảng và bổ sung nêu trên như sau:

Bảng 2 - Thông tin kết hàng

Kết số*	Dung tích (m ³)	Lượng vệt (lít)

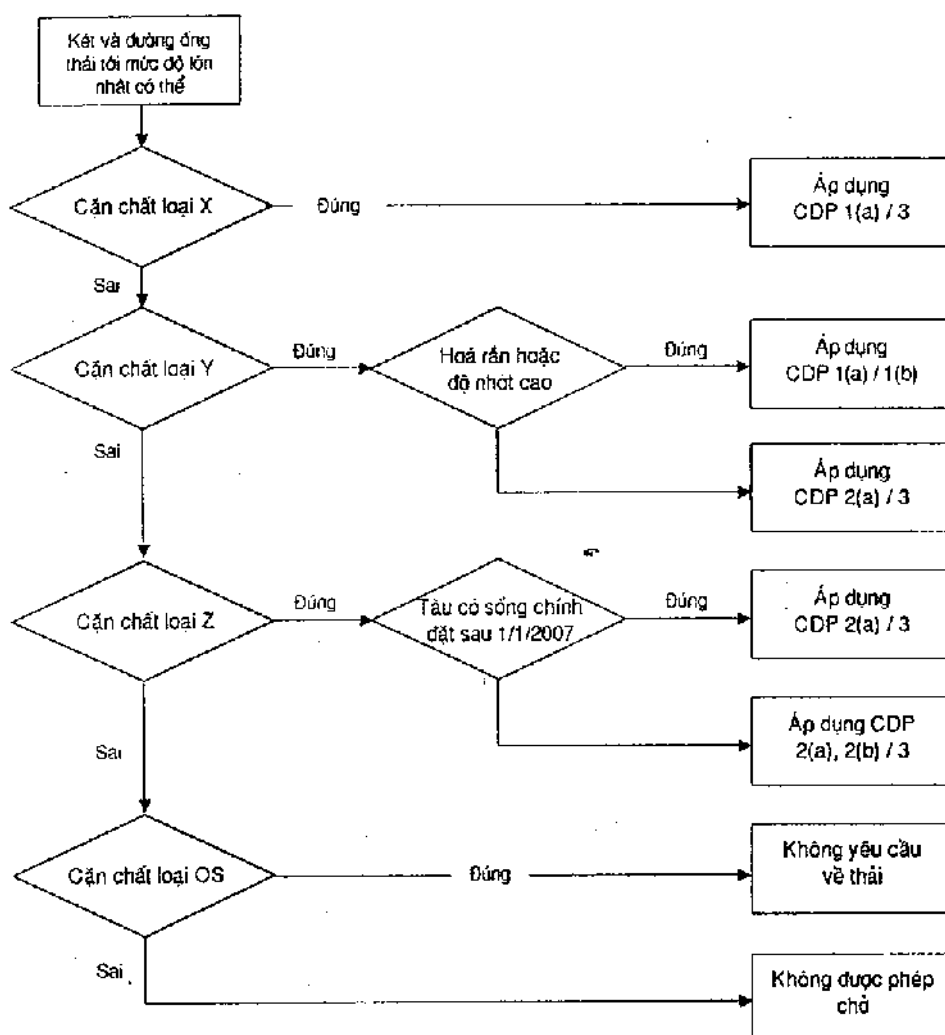
* Số hiệu kết phải tương ứng với Giấy chứng nhận phù hợp của tàu.

Bổ sung A**Sơ đồ dòng chảy - Vệ sinh các kết hàng và thải các sản phẩm từ rửa/ dần kết có chứa cặn của các chất loại X, Y và Z**

Lưu ý 1: Sơ đồ dòng chảy này mô tả các yêu cầu cơ bản áp dụng đối với tất cả các tàu có nhóm tuổi khác nhau và chỉ là hướng dẫn.

Lưu ý 2: Tất cả hoạt động thải ra biển phải tuân thủ Phụ lục II.

Lưu ý 3: Trong vùng biển Nam cực, cấm bất kỳ hoạt động thải nào ra biển các chất hoặc hỗn hợp chất lỏng độc.



Chi tiết về tàu	Yêu cầu vét (lt)		
	Loại X	Loại Y	Loại Z
Tàu mới: sống chính được đặt sau 01/01/2007	75	75	75
Tàu IBC tới 01/01/2007	100 + 50 dung sai	100 + 50 dung sai	300 + 50 dung sai
Tàu BCH	300 + 50 dung sai	300 + 50 dung sai	900 + 50 dung sai
Các tàu khác: sống chính được đặt trước 01/01/2007	N/A	N/A	Cạn đến mức thấp nhất có thể

Qui trình vệ sinh và thải (CDP) (Bắt đầu ở hàng đầu tiên của cột với số CDP đã nêu và hoàn chỉnh tuần tự các hạng mục được đánh dấu)						
TT	Hoạt động	Số qui trình				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Vết kết và đường ống sạch đến mức có thể, ít nhất phù hợp các qui trình nêu ở phần 3 của Sổ tay này	X	X	X	X	X
2	Áp dụng rửa sơ bộ theo Bổ sung B của Sổ tay này và thải cần tối thiểu bị tiếp nhận	X	X			
3	Áp dụng rửa sau, bổ sung cho rửa sơ bộ, với: Một chu trình rửa hoàn chỉnh bằng máy rửa (đối với tàu đóng trước 01/07/1994) Lượng nước không nhỏ hơn khi tính với "k"=1,0 (đối với tàu đóng vào hoặc sau 01/07/1994)		X			
4	Áp dụng các qui trình thông gió phù hợp với phụ chương C					X
5	Dẫn hoặc rửa kết theo các yêu cầu về thương mại hàng hải	X		X	X	X
6	Dẫn vào kết		X			
7	Điều kiện để thải hỗn hợp nước dẫn/ cần/ nước khác với rửa sơ bộ:					
	.1 khoảng cách tới bờ > 12 hải lý	X		X	X	
	.2 tốc độ tàu > 7 hải lý/ giờ	X		X	X	
	.3 độ sâu nước > 25 m	X		X	X	
	.4 áp dụng thải dưới đường nước (không quá cường độ thải cho phép)	X		X		
8	Điều kiện xả dẫn:					
	.1 khoảng cách từ bờ > 12 hải lý		X			
	.2 độ sâu nước > 25 m		X			
9	Nước bất kỳ được đưa vào kết sau đó có thể thải ra biển không hạn chế	X	X	X	X	X

BỔ SUNG B

Qui trình rửa sơ bộ

Bổ sung này của Sổ tay phải bao gồm các qui trình rửa sơ bộ được xây dựng theo phụ chương 6 của Phụ lục II. Các qui trình này phải bao gồm các yêu cầu cụ thể đối với việc sử dụng các hệ thống và thiết bị rửa kết được trang bị cho một tàu cụ thể và bao gồm các nội dung sau:

- .1 các vị trí của máy rửa được sử dụng;*
- .2 qui trình bơm nước rửa ra;*
- .3 các yêu cầu đối với việc rửa nóng;*
- .4 số chu kỳ của máy rửa (hoặc thời gian);*
- .5 áp suất làm việc tối thiểu.*

BỔ SUNG C

Qui trình thông gió

Bổ sung này của Sổ tay phải bao gồm các qui trình thông gió được xây dựng theo phụ chương 7 của Phụ lục II. Các qui trình này phải bao gồm các yêu cầu cụ thể đối với việc sử dụng hệ thống hoặc thiết bị thông gió kết hàng được trang bị cho một tàu cụ thể và bao gồm các nội dung sau:

- .1 các vị trí thông gió được sử dụng;*
- .2 sản lượng hoặc tốc độ tối thiểu của các quạt gió;*
- .3 các qui trình thông gió các đường ống hàng, bơm, thiết bị lọc hàng,...; và*
- .4 các qui trình về đảm bảo làm khô hoàn toàn các kết.*

BỔ SUNG D

**Thông tin và hướng dẫn khai thác bổ sung do Chính quyền hàng hải
yêu cầu hoặc chấp nhận**

*Bổ sung này của Sổ tay phải bao gồm những thông tin và hướng dẫn khai thác
bổ sung do Chính quyền hàng hải yêu cầu hoặc chấp nhận.*

Phụ chương 5

Đánh giá khối lượng cặn trong các két, bơm và đường ống hàng

1 Giới thiệu

1.1 Mục đích

1.1.1 Mục đích của phụ chương này là đưa ra qui trình thử tính hiệu quả của hệ thống bơm hàng.

1.2 Cơ sở

1.2.1 Khả năng của hệ thống bơm cho mỗi két để thoả mãn với qui định 12.1, 12.2, hoặc 12.3 được xác định thông qua việc thử phù hợp với qui trình nêu ở phần 3 của phụ chương này. Khối lượng đo được, được gọi là "khối lượng vét". Khối lượng vét của mỗi két phải được ghi lại trong Sổ tay của tàu.

1.2.2 Sau khi đã xác định khối lượng vét của một két, Chính quyền hàng hải có thể sử dụng các khối lượng đã xác định cho một két tương tự, với điều kiện là Chính quyền hàng hải thoả mãn rằng hệ thống bơm trong két đó là tương tự và hoạt động tin cậy.

2 Tiêu chuẩn thiết kế và thử tính năng

2.1 Các hệ thống bơm phải được thiết kế thoả mãn lượng cặn tối đa qui định cho mỗi két và đường ống kết hợp như được nêu ở qui định 12 của Phụ lục II nhằm thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải.

2.2 Theo qui định 12.5, các hệ thống bơm hàng phải được thử bằng nước để xác nhận sự phù hợp về chức năng của chúng. Công việc thử nước đó, bằng việc đo, phải cho thấy rằng hệ thống thoả mãn các yêu cầu của qui định 12.1 và 12.2 với dung sai là 50 lít cho mỗi két.

3 Thử nước

3.1 Điều kiện thử

3.1.1 Độ chúi và nghiêng của tàu phải sao cho việc tháo cặn tới điểm hút khô được thuận lợi. Trong quá trình thử nước độ chúi đuôi phải không quá 3° và độ nghiêng phải không quá 1°.

3.1.2 Độ chúi và nghiêng được lựa chọn cho việc thử nước phải được ghi lại. Đây phải là độ nghiêng và chúi thuận lợi tối thiểu sử dụng trong quá trình thử nước.

3.1.3 Trong quá trình thử nước phải có phương tiện để duy trì một áp lực ngược không nhỏ hơn 100 kPa trên đường ống góp trả hàng của các kết hàng (xem hình 5-1 và 5-2).

3.1.4 Thời gian thực hiện hoàn chỉnh việc thử nước phải được ghi cho mỗi kết, phải thừa nhận rằng điều này có thể cần thiết phải được thay đổi cho các lần thử sau.

3.2 Quy trình thử

3.2.1 Đảm bảo rằng kết hàng cần thử và hệ thống đường ống liên kết của chúng đã được làm sạch và kết hàng an toàn cho việc thử.

3.2.2 Cho nước vào kết hàng với mức nước cần thiết để tiến hành công việc bình thường đầu tiên của các quy trình trả hàng.

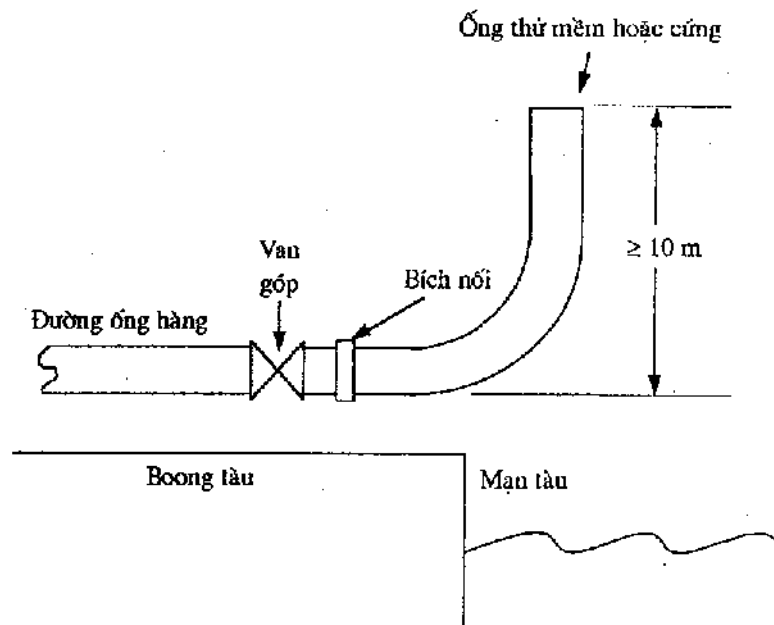
3.2.3 Bơm và việc vét kết hàng và hệ thống đường ống liên kết của chúng phù hợp với các quy trình đề nghị của tàu.

3.2.4 Thu gom nước còn lại trong kết hàng và hệ thống đường ống liên kết của chúng vào một thùng chứa có thang chia để đo. Nước còn lại phải được thu gom từ các điểm sau:

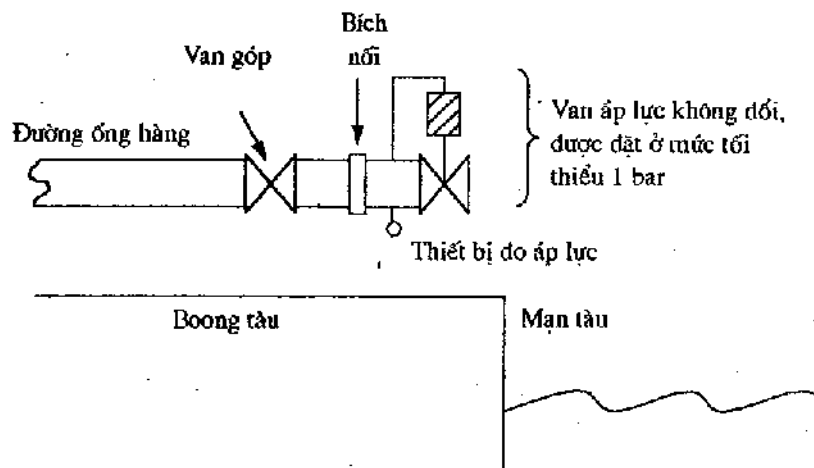
- .1 điểm hút của kết hàng và lân cận đó;
- .2 bất kỳ các vùng lõm nào ở đáy kết hàng;
- .3 điểm xả phía dưới của bơm hàng; và
- .4 tất cả các điểm xả phía dưới của hệ thống đường ống phối hợp với kết hàng tới van góp.

3.2.5 Tổng thể tích nước thu gom được nêu trên xác định khối lượng vét đối với mỗi kết hàng.

3.2.6 Nếu một nhóm các kết được phục vụ bằng một bơm hoặc hệ thống đường ống chung, lượng nước thử còn lại trong (các) hệ thống chung có thể phân đều cho từng kết với điều kiện là hạn chế hoạt động sau đây phải có ghi trong Sổ tay được duyệt của tàu: "Đối với việc trả hàng liên tiếp các kết trong nhóm này, bơm hoặc hệ thống đường ống không phải rửa tới khi tất cả các kết trong nhóm đã được trả hàng xong."



Hình 5-1



Hình A-2

Các hình trên minh họa các hệ thống thử có áp lực phản hồi không nhỏ hơn 100 kPa trên đường ống trả hàng của két hàng.

PHỤ CHƯƠNG 6

Các qui trình rửa sơ bộ

A Đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1994

Yêu cầu có một qui trình rửa sơ bộ để thoả mãn các yêu cầu nào đó của Phụ lục II. Phụ chương này mô tả các qui trình rửa sơ bộ phải được thực hiện.

Qui trình rửa sơ bộ đối với những chất không hoá rắn

1 Các két phải được rửa bằng các phương tiện có đầu phun nước quay, hoạt động với áp lực đủ lớn. Trong trường hợp các chất loại X, các máy rửa phải được hoạt động ở nhiều vị trí sao cho có thể rửa được tất cả các bề mặt của két. Trường hợp các chất loại Y chỉ cần sử dụng một vị trí.

2 Trong quá trình rửa lượng nước trong két phải được giảm tối thiểu bằng việc liên tục bơm nước đã rửa ra ngoài và đẩy tới các điểm hút (độ nghiêng và chú ý phù hợp). Nếu điều kiện này không thể thoả mãn được thì qui trình rửa phải làm lại ba lần, với việc vét hoàn toàn két giữa các lần rửa.

3 Các chất có độ nhớt từ 25 mPa.s ở 20°C trở lên phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ thấp nhất 60°C), trừ khi đặc tính của các chất đó tạo hiệu quả rửa thấp hơn.

4 Số chu kỳ của máy rửa sử dụng phải không nhỏ hơn như nêu ở bảng 6-1. Một chu kỳ của máy rửa được xác định là thời gian giữa hai lần định hướng giống nhau liên tiếp của máy rửa (quay được 360°).

5 Sau khi rửa, (các) máy rửa phải được tiếp tục hoạt động đủ để làm sạch các đường ống, bơm và thiết bị lọc; và thải tới thiết bị tiếp nhận trên bờ phải tiếp tục thực hiện cho đến khi sạch két.

Các qui trình rửa sơ bộ đối với các chất hoá rắn

1 Các két phải được rửa ngay sau khi trả hàng càng sớm càng tốt. Nếu có thể, các két phải được hâm nóng trước khi rửa.

2 Những căn ở các nắp két hàng và lỗ người chui tốt nhất là phải được vệ sinh trước khi rửa sơ bộ.

- 3 Các két phải được rửa bằng các phương tiện có đầu phun nước quay, hoạt động với áp lực đủ lớn sao cho có thể rửa được tất cả các bề mặt của két.
- 4 Trong quá trình rửa lượng nước trong két phải được giảm tối thiểu bằng việc liên tục bơm nước đã rửa ra và đẩy tới các điểm hút (độ nghiêng và chú ý thuận lợi). Nếu điều kiện này không thể thoả mãn được qui trình rửa thì phải làm lại ba lần, với việc vét hoàn toàn két giữa các lần rửa.
- 5 Các két phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ thấp nhất 60°C), trừ khi đặc tính của các chất đó tạo hiệu quả rửa thấp hơn.
- 6 Số chu kỳ của máy rửa sử dụng phải không nhỏ hơn như nêu ở bảng 6-1. Một chu kỳ của máy rửa được xác định là thời gian giữa hai lần định hướng giống nhau liên tiếp của máy rửa (quay 360°).
- 7 Sau khi rửa, (các) máy rửa phải được tiếp tục hoạt động đủ để làm sạch các đường ống, bơm và thiết bị lọc; và thải tới thiết bị tiếp nhận trên bờ phải tiếp tục thực hiện cho đến khi sạch két.

Bảng 6-1 - Số chu kỳ của máy rửa được sử dụng ở mỗi vị trí

Loại chất	Số chu kỳ máy rửa	
	Các chất không hoá rắn	Các chất hoá rắn
Loại X	1	2
Loại Y	1/2	1

B Đối với các tàu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1994 và khuyến nghị đối với các tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1994

Yêu cầu có một qui trình rửa sơ bộ để thoả mãn các yêu cầu nào đó của Phụ lục II. Phụ chương này mô tả các qui trình rửa sơ bộ phải được thực hiện thế nào và cách xác định thể tích tối thiểu công chất rửa cần sử dụng. Những thể tích nhỏ hơn của công chất rửa có thể được sử dụng, dựa trên việc thử xác nhận thực tế được Chính quyền hàng hải chấp nhận. Nếu việc giảm các thể tích được phê duyệt có hiệu lực, phải ghi vào Sổ tay.

Nếu sử dụng công chất rửa không phải nước để rửa sơ bộ, phải áp dụng các điều khoản của qui định 13.5.1.

Các qui trình rửa sơ bộ đối với chất không hoá rắn không dùng lại công chất rửa

1 Các kết phải được rửa bằng các phương tiện có (các) đầu phun nước quay, hoạt động với áp lực đủ lớn. Trong trường hợp các chất loại X, các máy rửa phải được hoạt động ở nhiều vị trí sao cho có thể rửa được tất cả các bề mặt của kết. Trường hợp các chất loại Y chỉ cần sử dụng một vị trí.

2 Trong quá trình rửa lượng chất lỏng trong kết phải được giảm tối thiểu bằng việc liên tục bơm nước đã rửa ra và đẩy tới các điểm hút (độ nghiêng và chúi thuận lợi). Nếu điều kiện này không thể thoả mãn được qui trình rửa thì phải làm lại ba lần, với việc vét hoàn toàn kết giữa các lần rửa.

3 Các chất có độ nhớt lớn hơn hoặc bằng 50 mPa.s ở 20°C phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ thấp nhất 60°C), trừ khi những đặc tính của các chất đó làm cho việc rửa kém hiệu quả.

4 Khối lượng nước rửa cần sử dụng phải không nhỏ hơn khối lượng nêu ở mục 20 hoặc được xác định theo mục 21.

5 Sau khi rửa sơ bộ các kết và đường ống phải được vét sạch hoàn toàn.

Các qui trình rửa sơ bộ đối với chất hoá rắn không dùng lại công chất rửa

6 Các kết phải được rửa ngay sau khi trả hàng càng sớm càng tốt. Nếu có thể, các kết phải được hâm nóng trước khi rửa.

7 Những cặn ở các nắp kết hàng và lỗ người chui tốt nhất là phải được vệ sinh trước khi rửa sơ bộ.

8 Các kết phải được rửa bằng các phương tiện có (các) đầu phun nước quay, hoạt động với áp lực đủ lớn và ở những vị đảm bảo rửa được tất cả các bề mặt của kết.

9 Trong quá trình rửa lượng chất lỏng trong két phải được giảm tối thiểu bằng việc liên tục bơm nước đã rửa ra và đẩy tới các điểm hút (độ nghiêng và chú ý thuận lợi). Nếu điều kiện này không thể thoả mãn được qui trình rửa thì phải làm lại ba lần, với việc vét hoàn toàn két giữa các lần rửa.

10 Các két phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ thấp nhất 60°C), trừ khi những đặc tính của các chất đó làm cho việc rửa kém hiệu quả.

11 Khối lượng nước rửa cần sử dụng phải không nhỏ hơn khối lượng nêu ở mục 20 hoặc được xác định theo mục 21.

12 Sau khi rửa sơ bộ các két và đường ống phải được vét sạch hoàn toàn.

Các qui trình rửa sơ bộ dùng lại công chất rửa

13 Việc rửa sử dụng lại công chất rửa có thể được chấp nhận cho mục đích rửa nhiều hơn một két. Khi xác định khối lượng, phải quan tâm đến lượng cần dự kiến trong các két và những đặc tính của công chất rửa và có áp dụng việc tẩy hay rửa ban đầu hay không. Trừ khi có đầy đủ các số liệu, hàm lượng cần hàng tính toán trong công chất rửa không được vượt quá 5% dựa trên khối lượng vét danh nghĩa.

14 Công chất rửa dùng lại chỉ được sử dụng để rửa các két có chứa chất giống hoặc tương tự.

15 Khối lượng của công chất rửa đủ để cho phép rửa liên tục phải được đưa vào két hoặc các két cần được rửa.

16 Tất cả các bề mặt của két phải được rửa bằng các phương tiện có (các) đầu phun nước quay, hoạt động với áp lực đủ lớn. Công chất rửa dùng lại có thể chứa trong két cần được rửa hoặc chuyển qua két khác, chẳng hạn như một két lắng.

17 Công việc rửa phải liên tục tới khi khối lượng công chất đưa vào không nhỏ hơn các khối lượng công chất rửa tương ứng được nêu ở mục 20 hoặc được xác định theo mục 21.

18 Các chất hoá rắn và các chất có độ nhớt bằng hoặc lớn hơn 50 mPa.s ở nhiệt độ 20°C phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ thấp nhất 60°C) khi dùng nước làm công chất rửa, trừ khi những đặc tính của các chất đó làm cho việc rửa kém hiệu quả.

19 Sau khi hoàn thành rửa két bằng việc dùng lại công chất rửa với khối lượng nêu ở mục 17, công chất rửa phải được thải và két phải được vét sạch hoàn toàn. Sau đó két phải được làm sạch, nhờ sử dụng công chất làm sạch, với việc tháo cạn và thải liên tục. Công việc làm sạch tối thiểu phải thực hiện được ở toàn bộ đáy két và đủ làm sạch được các đường ống, bơm và thiết bị lọc.

Khối lượng nước tối thiểu cần dùng khi rửa sơ bộ

20 Khối lượng nước tối thiểu cần dùng khi rửa sơ bộ được xác định thông qua khối lượng cặn còn lại của chất lỏng độc trong két, kích thước két, các đặc tính hàng, hàm lượng cho phép trong bất kỳ sản phẩm sau khi rửa nào và vùng hoạt động. Khối lượng tối thiểu được tính theo công thức sau:

$$Q = k (15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V/1000)$$

trong đó:

Q = khối lượng yêu cầu tối thiểu tính bằng m^3

r = khối lượng cặn còn lại trong mỗi két tính bằng m^3 . Giá trị r phải là giá trị được xác định thông qua việc thử khả năng vết thực tế, nhưng không được nhỏ hơn $0,100 m^3$ đối với két có dung tích từ $500 m^3$ trở lên và không dưới $0,040 m^3$ đối với két có dung tích từ $100 m^3$ trở xuống. Đối với các két có kích thước ở khoảng $100 m^3$ đến $500 m^3$ giá trị r tối thiểu cho phép được xác định bằng phương pháp nội suy tuyến tính.

Đối với các chất loại X, giá trị r phải được xác định bằng các đợt thử vết phù hợp với Tiêu chuẩn, theo các giới hạn dưới được nêu ở trên hoặc được lấy bằng $0,9 m^3$.

V = Dung tích két tính bằng m^3

k = hệ số có các giá trị như sau:

Chất loại X, không hoá rắn, độ nhớt thấp $k = 1,0$

Chất loại X, hoá rắn, độ nhớt cao $k = 2,4$

Chất loại Y, không hoá rắn, độ nhớt thấp $k = 0,5$

Chất loại Y, hoá rắn hoặc độ nhớt cao $k = 1,0$

Bảng dưới đây được tính toán khi áp dụng công thức trên với hệ số $k = 1,0$ có thể sử dụng để tham khảo một cách dễ dàng.

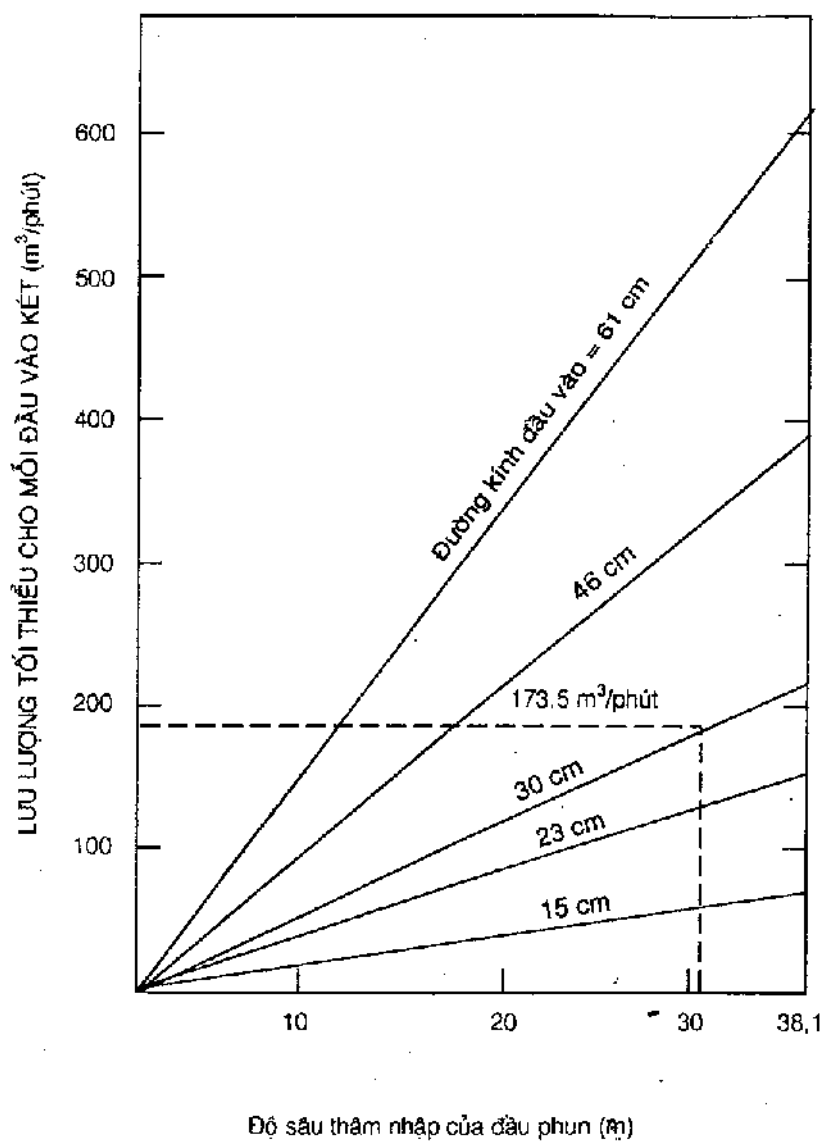
Khối lượng vết (m^3)	Dung tích két (m^3)		
	100	500	3000
$\leq 0,04$	1,2	2,9	5,4
0,01	2,5	2,9	5,4
0,03	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 Việc thử xác nhận để phê duyệt các thể tích rửa sơ bộ thấp hơn giá trị nêu ở mục 20 có thể thực hiện để được Chính quyền hàng hải xác nhận rằng thoả mãn các yêu cầu của qui định 13, có xét đến các chất mà tàu chứng nhận chở được. Thể tích rửa sơ bộ được xác nhận như vậy phải được hiệu chỉnh theo các điều kiện rửa sơ bộ bằng việc áp dụng hệ số k như được định nghĩa ở mục 20.

Phụ chương 7

Qui trình thông gió

- 1 Những căn hàng có áp suất hơi lớn hơn 5 kPa ở 20°C có thể giải phóng khỏi kết bằng việc thông gió.
- 2 Trước khi những căn chất lỏng độc được thông gió từ một kết, phải xem xét những điều kiện an toàn liên quan tới khả năng bắt cháy và mức độ độc hại của hàng. Về tính an toàn, phải quan tâm đến các yêu cầu về việc sử dụng các cửa kết hàng trong công ước SOLAS 74 và các bổ sung sửa đổi, Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất, Bộ luật chở xô hoá chất và các qui trình thông gió trong Hướng dẫn an toàn tàu hàng lỏng của ISC (tàu chở hoá chất).
- 3 Các Chính quyền cảng cũng có thể có những qui định về việc thông gió kết hàng.
- 4 Các qui trình thông gió những căn hàng từ một kết phải như sau:
 - 1 các đường ống phải được xả hết và làm sạch chất lỏng bằng thiết bị thông gió;
 - 2 độ chúi và nghiêng phải được điều chỉnh tới những mức thấp nhất có thể, sao cho khả năng bay hơi của những căn còn lại trong kết được tăng lên;
 - 3 phải sử dụng thiết bị thông gió tạo ra luồng gió tới được đáy kết. Có thể sử dụng biểu đồ 7-1 để đánh giá hiệu quả của thiết bị thông gió sử dụng để thông gió một kết có độ sâu nhất định;
 - 4 thiết bị thông gió phải được đặt ở cửa kết gần nhất với hố kết hoặc điểm hút của kết;
 - 5 thiết bị thông gió phải, khi có thể được, đặt ở vị trí sao cho luồng gió hướng trực tiếp tới hố kết hoặc điểm hút của kết và tránh sự tác động của luồng gió tới các thành phần kết cấu kết, đến mức có thể được; và
 - 6 việc thông gió phải liên tục cho đến khi không thể quan sát thấy căn còn lại của chất lỏng. Việc này có thể kiểm tra bằng mắt hoặc bằng phương pháp tương đương khác.



Biểu đồ 7-1: Lưu lượng gió tối thiểu là hàm của độ sâu thâm nhập của đầu phun. Độ sâu thâm nhập phải được so sánh với chiều cao của kết.

MARPOL Phụ lục III

(Bao gồm cả các sửa đổi)

***Các qui định về ngăn ngừa
ô nhiễm do chuyên chở
bằng đường biển các chất
độc hại trong bao gói***

MARPOL Phụ lục III

(Bao gồm cả các sửa đổi)

Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do chuyên chở bằng đường biển các chất độc hại trong bao gói

Qui định 1

Phạm vi áp dụng

- (1) Nếu không có qui định khác, những qui định của Phụ lục này áp dụng cho tất cả các tàu chở chất độc hại trong bao gói.
 - (1.1) Trong Phụ lục này, "chất độc hại" là các chất được xác định là gây ô nhiễm biển như nêu trong Bộ luật quốc tế vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (Bộ luật IMDG).
 - (1.2) Các hướng dẫn để xác định chất độc hại trong bao gói được nêu trong Phụ chương của Phụ lục này.
 - (1.3) Trong Phụ lục này, "bao gói" được định nghĩa là các dạng chứa chất độc hại như nêu trong Bộ luật IMDG.
- (2) Cấm vận chuyển chất độc hại nếu không thực hiện phù hợp với các qui định của Phụ lục này.
- (3) Để bổ sung cho các qui định của Phụ lục này, Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước phải đề ra những yêu cầu cụ thể về bao gói, nhãn mác, hồ sơ, giới hạn số lượng và những qui định ngoại lệ nhằm ngăn ngừa hoặc hạn chế tối đa ô nhiễm môi trường biển do chất độc hại.*
- (4) Trong Phụ lục này, các bao gói hiện tại trống, nhưng trước đó được dùng để vận chuyển chất độc hại, nếu không áp dụng các biện pháp phòng ngừa thích hợp để đảm bảo không sót lại cặn thừa gây nguy hiểm cho môi trường biển thì cũng được coi như là chất độc hại.
- (5) Yêu cầu của Phụ lục này không áp dụng đối với kho và thiết bị của tàu.

* Tham khảo Bộ luật IMDG được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.716(17), và các sửa đổi đã hoặc có thể được Ủy ban An toàn Hàng hải thông qua; xem các ấn phẩm do IMO phát hành: IE200E và IE210E.

Qui định 2***Bao gói***

Bao gói phải thích hợp để đảm bảo hạn chế tới mức thấp nhất nguy hiểm cho môi trường biển, có xét đến tính chất của hàng chứa trong chúng.

Qui định 3***Đóng mác và dán nhãn***

- (1) Bao gói chứa chất độc hại phải được ghi chính xác tên kỹ thuật khó phai mờ (không được chỉ dùng tên thương mại) và phải được đóng mác hoặc dán nhãn chắc chắn để chỉ ra rằng đó là chất gây ô nhiễm biển. Nếu có thể, dùng cách khác bổ sung cho ký hiệu nêu trên, ví dụ, ghi số thứ tự theo danh mục hàng hóa nguy hiểm do Liên hợp quốc qui định.
- (2) Phương pháp đóng mác tên kỹ thuật và dán nhãn trên bao gói chứa chất độc hại phải sao cho đảm bảo rằng vẫn có thể nhận biết được thông tin này, cho dù bao gói có thể bị trôi nổi trên biển ít nhất ba tháng. Khi xem xét việc đóng mác hoặc dán nhãn phải lưu ý tới độ bền của vật liệu sử dụng và bề mặt của bao gói.
- (3) Bao gói chứa số lượng nhỏ chất độc hại có thể được miễn áp dụng qui định về đóng mác.*

Qui định 4****Hồ sơ***

- (1) Trong tất cả hồ sơ liên quan đến việc vận chuyển chất độc hại bằng đường biển, phải sử dụng tên kỹ thuật chính xác của mỗi chất độc hại đó (không được chỉ dùng tên thương mại) và bổ sung cụm từ "Chất gây ô nhiễm biển",.
- (2) Hồ sơ vận chuyển, do người gửi hàng cung cấp, phải bao gồm hoặc có kèm giấy chứng nhận hoặc bản kê được ký xác nhận cho biết hàng gửi được đóng gói, đóng mác hoặc dán nhãn phù hợp và ở trạng thái thích hợp cho việc chuyển chở, giảm đến mức thấp nhất nguy hiểm cho môi trường biển.

* Tham khảo những miễn giảm đặc biệt nêu trong Bộ luật IMDG; xem các ấn phẩm do IMO phát hành: IE200E và IE210E;

* "Hồ sơ" trong qui định này không cấm việc sử dụng kỹ thuật xử lý dữ liệu điện tử (EDP) và trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) như là công cụ trợ giúp cho hồ sơ giấy.

- (3) Mỗi tàu chở chất độc hại phải có bản danh mục đặc biệt hoặc bản kê khai tên các chất độc hại và vị trí xếp đặt trên tàu. Có thể sử dụng sơ đồ bố trí chi tiết tất cả các chất độc hại có ở trên tàu thay cho danh mục đặc biệt hoặc bản kê nói trên. Bản sao những tài liệu này phải được lưu lại trên bờ, ở chủ tàu hoặc đại diện chủ tàu cho tới khi dỡ những chất độc hại này. Một bản sao của những tài liệu này phải được lập trước khi tàu chạy và giao cho cá nhân hoặc tổ chức được quốc gia có cảng công nhận.

XEM GIẢI THÍCH 1.0

- (4) Khi trên tàu có bản danh mục đặc biệt, bản kê khai hoặc sơ đồ hàng hóa chi tiết theo yêu cầu về chở hàng nguy hiểm của Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng trên biển 1974 đã được sửa đổi, thì tài liệu qui định theo Phụ lục này có thể kết hợp với tài liệu qui định khi chở hàng nguy hiểm. Việc kết hợp các tài liệu này phải phân biệt rõ giới hạn hàng nguy hiểm và chất độc hại theo qui định của Phụ lục này.

Qui định 5

Xếp hàng

Việc xếp và cố định hàng độc hại trên tàu phải đảm bảo giảm đến mức thấp nhất nguy hiểm cho môi trường biển mà không ảnh hưởng đến an toàn của tàu và người trên tàu.

Qui định 6

Giới hạn số lượng

Vì lý do khoa học và kỹ thuật mà một số chất độc hại gây nguy hiểm cho môi trường biển có thể bị cấm chở hoặc chở với số lượng hạn chế trên tàu. Khi xác định giới hạn số lượng phải tính đến kích thước, kết cấu và trang bị của tàu cũng như đặc tính của bao gói và tính chất độc hại của các chất nguy hiểm đặc biệt đó.

Qui định 7

Ngoại lệ

- (1) Cấm thải xuống biển chất độc hại trong bao gói, trừ những trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn cho tàu hoặc người trên tàu.

- (2) Theo qui định của Công ước này, dựa vào tính chất lý, hóa và sinh học của chất độc hại, các biện pháp thích hợp phải được sử dụng để kiểm tra việc vệ sinh các chất rò rỉ trên tàu, với điều kiện những biện pháp đó không đe dọa an toàn của tàu và người trên biển.

Qui định 8

Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác*

- (1) Một tàu khi ở trong cảng của một Thành viên khác phải chịu kiểm tra do các nhà chức trách được Thành viên đó ủy quyền thực hiện liên quan tới các yêu cầu khai thác theo Phụ lục này, nếu có những bằng chứng rõ ràng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với các qui trình cần thiết trên tàu về việc ngăn ngừa ô nhiễm do các chất độc hại gây ra.
- (2) Trong các trường hợp nêu ở mục (1) của qui định này, Thành viên thực hiện việc kiểm soát phải áp dụng các biện pháp cần thiết để đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hoạt động cho đến khi được khắc phục thỏa mãn các yêu cầu của Phụ lục này.
- (3) Các qui trình liên quan đến kiểm tra của quốc gia có cảng được nêu ở điều 5 của Công ước này phải được áp dụng đối với qui định này.
- (4) Qui định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một Thành viên khi tiến hành kiểm tra theo các yêu cầu khai thác được qui định cụ thể trong Công ước này.

* Tham khảo các qui trình về kiểm soát của quốc gia có cảng đã được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.787(19) và được bổ sung sửa đổi bằng A.882(21), và có thể được bổ sung sửa đổi tiếp.

Phụ chương của Phụ lục III

Hướng dẫn nhận biết chất độc hại trong bao gói

Trong Phụ lục này, những chất được nhận biết có một trong những tiêu chuẩn sau đây được coi là chất độc hại:

- tập trung sinh học đến một mức độ đáng kể và tạo ra độc hại cho thủy sinh hoặc sức khỏe con người, (Mức độ độc hại "+" trong cột A*); hoặc
- tập trung sinh học có mối nguy hại cho thủy sinh hữu cơ hoặc sức khỏe con người với thời gian duy trì từ một tuần trở lại, (Mức độ độc hại "Z" trong cột A*); hoặc
- độc tố cao đối với thủy sinh, xác định bằng một $LC_{50}/96$ giờ⁺ nhỏ hơn 1 phần triệu, (Mức độ độc hại "4" trong cột B*);

* Tham khảo Danh mục tổng hợp các Profile độc hại do Nhóm hợp tác các chuyên gia về các vấn đề khoa học ô nhiễm biển (GESAMP) của IMO/ FAO/ UNESCO/ WMO/ WHO/ IEAE/ UN/ UNEP được Tổ chức gửi hàng năm dưới dạng các thông tư BLG tới tất cả các Quốc gia thành viên IMO.

⁺ Nồng độ của một chất, trong khoảng thời gian nhất định (thường là 96 giờ), làm chết 50% các sinh vật trong nhóm thử. LC_{50} thường được xác định bằng mg/l hoặc phần triệu (ppm).

Giải thích thống nhất Phụ lục III

Qui định 4(3) 1.0 Tại bất kỳ điểm dừng nào mà ở đó hoạt động xếp hoặc dỡ hàng được thực hiện, dù rằng không phải toàn bộ số hàng, cũng phải soạn thảo một bản sửa đổi các tài liệu liệt kê những chất độc hại trên tàu, thể hiện rõ vị trí hoặc sơ đồ bố trí chúng trên tàu, trước khi tàu khởi hành để giao cho nhà chức trách hoặc tổ chức được Quốc gia có cảng chỉ định.

MARPOL Phụ lục IV

***Các qui định về ngăn
ngừa ô nhiễm do
nước thải từ tàu***

MARPOL Phụ lục IV

Các qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu

Chương 1 - Qui định chung

Qui định 1

Định nghĩa

Trong Phụ lục này sử dụng các định nghĩa sau đây:

- 1 *Tàu mới* là tàu:
 - .1 có hợp đồng đóng mới được ký hoặc nếu không có hợp đồng đóng mới, sổ đăng ký của tàu được đặt, hoặc tàu đang ở giai đoạn đóng mới tương tự, vào hoặc sau ngày Phụ lục này có hiệu lực; hoặc
 - .2 được bàn giao sau ba năm hoặc hơn kể từ ngày Phụ lục này có hiệu lực.
- 2 *Tàu hiện có* là tàu không phải tàu mới.
- 3 *Nước thải* là:
 - .1 nước và các phế thải khác từ bất kỳ các nhà vệ sinh và nhà tiểu nano;
 - .2 nước từ các hố, bể tắm và lỗ thoát nước ở trong buồng chứa bệnh (phòng chứa bệnh ngoại trú, buồng bệnh nhân, ...);
 - .3 nước từ các buồng chứa động vật sống; hoặc
 - .4 các dạng nước thải khác khi chúng được hoà lẫn với những loại nước nêu trên.
- 4 *Kết chứa* là kết dùng để thu gom và chứa nước thải.
- 5 *Bờ gần nhất*. Thuật ngữ "cách bờ gần nhất" nghĩa là cách đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ liên quan được thiết lập phù hợp với luật quốc tế, nhưng thuật ngữ "cách bờ gần nhất" trong Công ước này khi áp dụng ở vùng bờ biển đông-bắc Ôxtrâyliya có nghĩa là từ một đường kẻ từ điểm trên bờ biển Ôxtrâyliya:

có toạ độ 11°00' vĩ Nam và 142°08' kinh Đông tới điểm
 có toạ độ 10°35' vĩ Nam và 141°55' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 10°00' vĩ Nam và 142°00' kinh Đông,

sau đó tới điểm 9°10' vĩ Nam và 143°52' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 9°00' vĩ Nam và 144°30' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 13°00' vĩ Nam và 144°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 15°00' vĩ Nam và 146°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 18°00' vĩ Nam và 147°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm 21°00' vĩ Nam và 153°00' kinh Đông,
 sau đó tới điểm trên bờ biển Ôxtrâyliá có toạ độ 24°42' vĩ Nam và 153°15' kinh Đông.

6 *Hành trình quốc tế* là hành trình từ một quốc gia áp dụng Công ước này tới cảng của quốc gia khác hoặc ngược lại.

7 *Người* là thuyền viên và hành khách.

8 *Ngày ấn định kiểm tra* là ngày, tháng của mỗi năm tương ứng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải.

Qui định 2

Phạm vi áp dụng

1 Những qui định của Phụ lục này áp dụng đối với các tàu thực hiện những hành trình quốc tế:

1. tàu mới có tổng dung tích từ 400 trở lên;
2. tàu mới có tổng dung tích nhỏ hơn 400 được chứng nhận chở trên 15 người;
3. tàu hiện có có tổng dung tích từ 400 trở lên, sau 5 năm kể từ ngày Phụ lục này có hiệu lực; và
4. tàu hiện có có tổng dung tích nhỏ hơn 400 được chứng nhận chở trên 15 người, sau 5 năm kể từ ngày Phụ lục này có hiệu lực.

2 Chính quyền hàng hải phải đảm bảo rằng các tàu hiện có, theo các tiêu mục 1.3 và 1.4 của qui định này, có sổ đăng ký được đặt hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự trước ngày 2 tháng 10 năm 1983 phải trang bị, đến mức có thể thực hiện được, thiết bị nước thải theo các yêu cầu của qui định 11 của Phụ lục này.

Qui định 3

Miễn giảm

1 Qui định 11 của Phụ lục này không áp dụng đối với:

1. Thải nước thải từ tàu là cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn cho tàu, người trên tàu hoặc trên biển; hoặc

2. Thải nước thải do hư hỏng tàu hoặc thiết bị trên tàu nếu đã áp dụng tất cả các biện pháp có thể được trước và sau khi xảy ra hư hỏng nhằm thực hiện ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thải.

Chương 2 — Kiểm tra và chứng nhận

Qui định 4

Kiểm tra

1 Tất cả các tàu, phù hợp theo qui định 2, yêu cầu phải thoả mãn các điều khoản của Phụ lục này phải chịu các loại hình kiểm tra sau đây:

- 1 Kiểm tra lần đầu trước khi đưa tàu vào khai thác hoặc trước khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu theo yêu cầu của qui định 5 Phụ lục này, bao gồm kiểm tra toàn bộ kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu với khối lượng yêu cầu nêu trong Phụ lục này. Kiểm tra lần đầu để xác nhận rằng kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.
- 2 Kiểm tra cấp mới được tiến hành sau những khoảng thời gian do Chính quyền qui định, nhưng không quá 5 năm, trừ trường hợp áp dụng qui định 8.2, 8.5, 8.6 hoặc 8.7 của Phụ lục này. Kiểm tra cấp mới để xác nhận rằng kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.
- 3 Kiểm tra bổ sung có tính chất chung hoặc từng phần, tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể, phải được tiến hành sau sửa chữa do kết quả thẩm tra như yêu cầu ở mục 4 của qui định này, hoặc sau bất kỳ lần sửa chữa hoặc thay mới quan trọng nào được thực hiện. Kiểm tra bất thường như vậy là để bảo đảm rằng những sửa chữa hoặc thay mới cần thiết đã được thực hiện có hiệu quả, vật liệu và chất lượng sửa chữa hoặc thay mới, về mọi phương diện, đều thoả mãn và tàu hoàn toàn phù hợp với yêu cầu của Phụ lục này về mọi phương diện.

2 Chính quyền hàng hải phải có biện pháp cần thiết đối với những tàu không phải áp dụng các yêu cầu trong mục 1 của qui định này với mục đích đảm bảo thực hiện các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.

3 Thanh tra viên của Chính quyền hàng hải phải tiến hành kiểm tra tàu nhằm thực hiện các qui định của Phụ lục này. Nhưng Chính quyền hàng hải có thể uỷ quyền việc kiểm tra cho các Thanh tra viên được chỉ định hoặc cho tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận.

4 Chính quyền hàng hải chỉ định Thanh tra viên và công nhận tổ chức tiến hành kiểm tra như nêu ở mục 3 của qui định này, ít nhất, phải trao quyền cho họ để:

- 1 yêu cầu tiến hành sửa chữa tàu; và

2 thực hiện kiểm tra, nếu Chính quyền của quốc gia có cảng đề nghị.

Chính quyền hàng hải phải thông báo cho Tổ chức biết về trách nhiệm và điều kiện cụ thể đã được giao cho Thanh tra viên được chỉ định hoặc cho tổ chức được công nhận để gửi cho các Thành viên của Công ước này với mục đích thông báo về những chức trách.

5 Nếu Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng trạng thái của tàu hoặc trang bị của nó, về cơ bản không phù hợp với các đặc điểm của Giấy chứng nhận, hoặc tàu có thể gây nguy hiểm cho môi trường biển, thì Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải báo đảm nhanh chóng áp dụng những biện pháp khắc phục và kịp thời báo cho Chính quyền hàng hải biết. Nếu các biện pháp khắc phục không được thực hiện thì phải thu hồi Giấy chứng nhận và nhanh chóng báo cho Chính quyền hàng hải biết về việc này. Nếu tàu nằm ở cảng của một Thành viên khác thì cũng phải nhanh chóng báo cho Chính quyền quốc gia có cảng biết về việc này. Sau khi nhà chức trách của Chính quyền hàng hải, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã báo cho Chính quyền quốc gia có cảng biết, Chính phủ của quốc gia có cảng đó phải giúp đỡ nhà chức trách, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để họ thực hiện nhiệm vụ của mình phù hợp với qui định này. Khi cần thiết, Chính phủ của quốc gia có cảng phải áp dụng các biện pháp để đảm bảo tàu không được rời cảng tới khi nào nó đi biển hoặc tới nhà máy sửa chữa tàu gần nhất mà không gây nguy hiểm cho môi trường biển.

6 Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải liên quan phải hoàn toàn đảm bảo tính chất đầy đủ và hiệu quả của việc kiểm tra, cũng như chịu trách nhiệm đảm bảo các biện pháp cần thiết để thực hiện nghĩa vụ này.

7 Tàu và trang bị của nó phải được duy trì ở trạng thái thoả mãn yêu cầu của Công ước này để phù hợp với việc đi biển và không gây nguy hiểm cho môi trường biển về mọi phương diện.

8 Sau khi đã tiến hành bất kỳ kiểm tra nào theo yêu cầu ở mục 1 của qui định này, nếu không được Chính quyền hàng hải chấp thuận thì không cho phép bất kỳ thay đổi nào trong kết cấu, trang bị, các hệ thống, thiết bị hoặc vật liệu đã được kiểm tra, trừ trường hợp thay thế trực tiếp các trang bị đó.

9 Trong mọi trường hợp khi trên tàu xảy ra sự cố hoặc phát hiện hư hỏng có ảnh hưởng đến tính toàn vẹn của tàu, hoặc hiệu quả, hoặc tính đầy đủ của trang bị nêu trong Phụ lục này, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo ngay việc này cho Chính quyền hàng hải, tổ chức được công nhận hoặc Thanh tra viên được chỉ định - người chịu trách nhiệm về cấp giấy chứng nhận biết. Họ là người quyết định có cần thiết phải tiến hành kiểm tra theo yêu cầu ở mục 1 của qui định này hay không. Nếu tàu đang ở cảng của Thành viên khác, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu cũng phải thông báo ngay cho Chính quyền hàng hải của quốc gia có cảng biết. Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải đảm bảo rằng đã có thông báo như thế.

Qui định 5***Cấp hoặc Xác nhận giấy chứng nhận***

1 Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải được cấp cho tàu thực hiện những chuyến đi đến các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của các Thành viên khác tham gia Công ước, sau khi kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới phù hợp với những yêu cầu của qui định 4 của Phụ lục này. Đối với các tàu hiện có phải áp dụng yêu cầu này sau 5 năm kể từ ngày Phụ lục này có hiệu lực.

2 Giấy chứng nhận như vậy sẽ được Chính quyền hàng hải hoặc do cá nhân hoặc tổ chức* được Chính quyền hàng hải uỷ quyền cấp hoặc xác nhận. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về giấy chứng nhận đó.

Qui định 6***Giấy chứng nhận do chính phủ khác cấp hoặc xác nhận***

1 Theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, Chính phủ của một Thành viên Công ước có thể uỷ quyền kiểm tra tàu và khi nhận thấy tàu thoả mãn những yêu cầu của Phụ lục này thì sẽ cấp hoặc uỷ quyền cấp cho tàu Giấy chứng nhận quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra, và nếu phù hợp, xác nhận hoặc uỷ quyền xác nhận vào Giấy chứng nhận có trên tàu theo qui định của Phụ lục này.

2 Một bản sao Giấy chứng nhận và biên bản kiểm tra phải được gửi ngay cho Chính quyền hàng hải đã yêu cầu kiểm tra.

3 Giấy chứng nhận được cấp theo hình thức như vậy phải được ghi là đã cấp theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, có hiệu lực và được thừa nhận như Giấy chứng nhận cấp theo qui định 5 của Phụ lục này.

4 Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra không được cấp cho tàu mang cờ của quốc gia không phải là Thành viên Công ước.

* Tham khảo Hướng dẫn đối với việc uỷ quyền của các Tổ chức Hoạt động dưới sự uỷ quyền của Chính quyền hàng hải được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.739(18) và Qui định đối với Chức năng Kiểm tra và Chứng nhận của các Tổ chức Hoạt động dưới sự uỷ quyền của Chính quyền hàng hải được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.789(19).

Qui định 7**Mẫu giấy chứng nhận**

Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải phải được lập theo mẫu như nêu trong phụ chương của Phụ lục này và phải viết ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu treo cờ cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp xảy ra tranh chấp hoặc không thống nhất.

Qui định 8**Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận**

1 Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải phải được cấp với thời hạn do Chính quyền hàng hải qui định nhưng không quá 5 năm.

2.1 Bất kể các yêu cầu ở mục 1 của qui định này, khi kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày Giấy chứng nhận hiện có hết hạn.

2.2 Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có.

2.3 Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành quá ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đó.

3 Nếu Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn ngắn hơn 5 năm thì Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận với thời hạn tối đa vượt quá ngày hết hạn của Giấy chứng nhận như nêu tại mục 1 của qui định này.

4 Nếu kiểm tra cấp mới đã hoàn thành mà Giấy chứng nhận mới chưa được cấp hoặc chưa có ở trên tàu vào trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có thì nhà chức trách hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải uỷ quyền có thể xác nhận vào Giấy chứng nhận hiện có. Giấy chứng nhận có xác nhận như vậy phải được công nhận có giá trị với thời hạn bổ sung không quá 5 tháng kể từ ngày hết hạn.

5 Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận, nếu tàu, vào thời điểm hết hạn của Giấy chứng nhận, không ở cảng để kiểm tra, nhưng việc gia hạn đó chỉ để cho phép tạo điều kiện cho tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng kiểm tra, và chỉ trong những trường hợp điều đó là hợp lý. Không được gia hạn quá ba tháng cho bất kỳ một Giấy chứng nhận nào và tàu được gia hạn khi đến cảng kiểm tra không được sử dụng sự gia hạn như vậy để rời cảng mà không có Giấy chứng nhận mới trên tàu. Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn

thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

6 Giấy chứng nhận cấp cho tàu thực hiện các chuyến đi ngắn chưa được gia hạn theo những điều khoản nêu trên của qui định này có thể được Chính quyền hàng hải gia hạn đến một tháng tính từ ngày hết hạn. Nếu đợt kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.

7 Tuy theo Chính quyền hàng hải quyết định, trong những trường hợp đặc biệt, Giấy chứng nhận mới không nhất thiết phải tính thời hạn hiệu lực từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có như yêu cầu ở mục 2.2, 5 hoặc 6 của qui định này. Trong những trường hợp như vậy, Giấy chứng nhận mới phải có hiệu lực không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành việc kiểm tra cấp mới.

8 Giấy chứng nhận cấp theo qui định 5 hoặc 6 của Phụ lục này sẽ bị mất giá trị hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

- 1 nếu những kiểm tra theo yêu cầu không được hoàn thành trong thời hạn nêu trong qui định 4.1 Phụ lục này; hoặc
- 2 khi tàu chuyển sang mang cờ của quốc gia khác. Chỉ cấp Giấy chứng nhận mới cho tàu nếu Chính phủ cấp Giấy chứng nhận mới hoàn toàn thoả mãn rằng tàu phù hợp với qui định 4.7 và 4.8 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển cờ giữa các nước là Thành viên, nếu được yêu cầu sau khi chuyển cờ trong vòng ba tháng thì Chính phủ Thành viên mà tàu treo cờ trước phải chuyển cho Chính quyền hàng hải bản sao các giấy chứng nhận có trên tàu trước lúc chuyển cờ và những bản sao có liên quan khác, càng sớm càng tốt.

Chương 3 - Thiết bị và kiểm soát thải**Qui định 9****Hệ thống xử lý nước thải**

1 Tất cả các tàu, theo qui định 2, yêu cầu thoả mãn các điều khoản của Phụ lục này, phải trang bị một trong các hệ thống xử lý nước thải sau:

- .1 Hệ thống xử lý nước thải là loại được Chính quyền hàng hải phê duyệt, có lưu ý đến các tiêu chuẩn và phương pháp thử do Tổ chức ban hành*, hoặc
- .2 Hệ thống nghiền và diệt trùng được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Hệ thống này phải được trang bị bằng các thiết bị thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải cho việc chứa tạm thời nước thải khi tàu cách bờ gần nhất dưới 3 hải lý, hoặc
- .3 Két chứa có thể tích thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải, chứa được toàn bộ nước thải, có lưu ý đến chế độ hoạt động của tàu, số lượng người trên tàu và các yếu tố liên quan khác. Két chứa phải có kết cấu thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải và phải có thiết bị chỉ báo nhìn thấy lượng nước thải chứa trong đó.

Qui định 10**Bích nối tiêu chuẩn**

1 Để đảm bảo việc nối đường ống của thiết bị tiếp nhận với đường ống xả của tàu, cả hai đường ống phải có bích nối tiêu chuẩn và có kích thước theo bảng dưới đây:

* Tham khảo Khuyến nghị các tiêu chuẩn quốc tế về dòng thải và Hướng dẫn thử hệ thống xử lý nước thải được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.2(VI) ngày 3 tháng 12 năm 1976. Đối với các tàu hiện có, có thể chấp nhận đặc tính kỹ thuật của quốc gia.

Kích thước tiêu chuẩn của bích nối xả

Tên gọi	Kích thước
Đường kính ngoài	210 mm
Đường kính trong	Tương ứng với đường kính ngoài của ống
Đường kính vòng tròn đi qua tâm các bu lông	170 mm
Rãnh khoét ở bích nối	4 lỗ có đường kính 18 mm được bố trí cách đều nhau theo đường tròn đi qua tâm các lỗ bắt bu lông, với đường kính nối ở trên và có các rãnh khoét tới mép ngoài của bích. Chiều rộng của rãnh 18 mm
Chiều dày bích nối	16 mm
Bu lông, đai ốc: Số lượng và đường kính	4 chiếc, mỗi chiếc có đường kính 16 mm và chiều dài thích hợp
Bích dùng cho đường ống có đường kính trong tới 100 mm và phải được chế tạo bằng thép hoặc vật liệu tương đương có mặt ngoài phẳng. Bích này cùng với đệm làm kín thích hợp phải phù hợp cho việc sử dụng ở áp suất 600 kPa.	

Đối với tàu có chiều cao mạn lý thuyết từ 5 m trở xuống, đường kính trong của bích nối có thể bằng 38 mm.

2 Đối với các tàu hoạt động thương mại chuyên dụng, ví dụ như các phà chở khách, thay cho đường ống thải của tàu, Chính quyền hàng hải có thể chấp nhận trang bị nối thải khác, ví dụ như các khớp nối nhanh.

Qui định 11

Thải nước thải

1 Theo các yêu cầu ở qui định 3 của Phụ lục này, cấm xả nước thải ra biển, trừ các trường hợp sau đây:

- 1.1 Tàu xả nước thải đã nghiền và khử trùng ở cách bờ gần nhất trên 3 hải lý, bằng hệ thống được Chính quyền hàng hải phê duyệt thoả mãn qui định 9, mục 1.2 của Phụ lục này, hoặc nước thải chưa được nghiền hoặc khử trùng ở cách bờ gần nhất trên 12 hải lý, với điều kiện trong bất kỳ trường hợp nào nước thải chứa trong két chứa phải được thải đều (không thải ồ ạt) khi tốc độ của tàu chạy tiến không dưới 4 hải lý với cường độ xả do Chính quyền hàng hải qui định dựa trên những tiêu chuẩn do Tổ chức ban hành; hoặc

- 2 Trên tàu có thiết bị xử lý nước thải đã được Chính quyền hàng hải cấp Giấy chứng nhận nêu rõ thiết bị đó thoả mãn các yêu cầu khai thác nêu trong mục 1.1 của qui định 9 Phụ lục này, và
 - 2.1 kết quả thử thiết bị được ghi vào Giấy chứng nhận Ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải đã được cấp cho tàu;
 - 2.2 ngoài ra, việc thải không làm xuất hiện các vật rắn nổi nhìn thấy được và không làm thay đổi màu nước xung quanh; hoặc
- 2 Các qui định ở mục 1 không áp dụng đối với các tàu hoạt động ở vùng nước thuộc chủ quyền của một quốc gia nào đó và các tàu đi qua vùng nước đó và thải nước thải phù hợp với những yêu cầu ít nghiêm khắc hơn nếu có thể được quốc gia đó cho phép.
- 3 Khi nước thải có lẫn các chất thải hoặc các loại nước thải thuộc phạm vi áp dụng của các Phụ lục khác của MARPOL 73/78, ngoài các yêu cầu của Phụ lục này, phải được tuân thủ các yêu cầu thải của các Phụ lục khác đó.

Chương 4 - Phương tiện tiếp nhận

Qui định 12

Phương tiện tiếp nhận

- 1 Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước yêu cầu các tàu hoạt động trong vùng nước thuộc chủ quyền của mình và các tàu đi qua vùng nước đó phải thoả mãn các yêu cầu của qui định 11.1 phải đảm bảo trang bị cho các cảng và bến những phương tiện tiếp nhận nước thải thoả mãn nhu cầu của các tàu mà không gây ngừng trệ tàu.
- 2 Chính phủ của mỗi Thành viên phải thông báo cho Tổ chức để phổ biến cho các Thành viên khác biết tất cả các trường hợp phương tiện tiếp nhận không phù hợp với yêu cầu của qui định này.

Phụ chương của Phụ lục IV

Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm nước thải

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM DO NƯỚC THẢI

Cấp theo các điều khoản của Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan và các bổ sung sửa đổi, (sau đây gọi tắt là "Công ước") theo uỷ quyền của Chính phủ:

.....
(tên chính thức đầy đủ của quốc gia)

bởi:.....
(tên chính thức đầy đủ của người có thẩm quyền, hoặc tổ chức
được uỷ quyền phù hợp với các qui định của Công ước)

Đặc điểm tàu¹

Tên tàu:.....

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:.....

Cảng đăng ký:.....

Tổng dung tích:.....

Số người mà tàu chứng nhận chở được.....

Số IMO²:.....

Tàu mới/tàu hiện có*

Ngày đặt sống chính hoặc ngày tàu ở giai đoạn đóng mới
tương tự, lấy ngày phù hợp, ngày bắt đầu công việc hoán
cải hoặc sửa đổi hoặc thay đổi đặc tính chính của tàu.....

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

¹ Đặc tính tàu có thể bố trí theo các ô nằm ngang.

² Theo Nghị quyết A.600(15), Số phân biệt IMO của tàu.

CHỨNG NHẬN RẰNG:

- 1 Tàu này được trang bị thiết bị xử lý nước thải/ thiết bị phân tách/ kết thu hồi^{*} và đường ống thải phù hợp với các qui định 9 và 10 của Phụ lục IV Công ước, như sau:
 - *1.1 Thiết bị xử lý nước thải:

Kiểu:.....

Nhà chế tạo:.....

Thiết bị xử lý nước thải được Chính quyền hàng hải chứng nhận thoả mãn tiêu chuẩn dòng thải nêu trong nghị quyết MEPC.2(VI).....
 - *1.2 Thiết bị nghiền:

Kiểu:.....

Nhà chế tạo:.....

Tiêu chuẩn của nước thải sau nghiền:.....
 - *1.3 Kết thu hồi:

Tổng thể tích kết: m³

Vị trí:.....
 - 1.4 Đường ống xả nước thải tới thiết bị tiếp nhận được trang bị bích nối tiêu chuẩn.
- 2 Tàu đã được kiểm tra phù hợp với qui định 4, Phụ lục IV của Công ước.
- 3 Đạt kiểm tra cho thấy kết cấu, trang thiết bị, các hệ thống, vật liệu và trạng thái của chúng về mọi phương diện đều thoả mãn, và tàu phù hợp với những yêu cầu áp dụng của Phụ lục IV Công ước.

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến:.....³

Với điều kiện phải tiến hành những kiểm tra như nêu qui định 4, Phụ lục IV của Công ước.

Ngày hoàn thành kiểm tra làm cơ sở cấp Giấy chứng nhận này.....

Cấp tại:.....

(nơi cấp giấy chứng nhận)

.....
(ngày cấp giấy chứng nhận)

.....
(Chữ ký của người cấp giấy chứng nhận)

.....
(Dấu của tổ chức cấp giấy chứng nhận)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

³ Điền ngày hết hạn do Chính quyền hàng hải qui định theo qui định 8.1, Phụ lục IV của Công ước. Ngày và tháng tương ứng với ngày ấn định kiểm tra như định nghĩa ở qui định 1.8, Phụ lục IV của Công ước.

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIÁ TRỊ GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU THỜI HẠN
HIỆU LỰC NHỎ HƠN 5 NĂM KHI ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 8.3**

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 8.3 Phụ lục IV của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN NẾU ĐÃ HOÀN THÀNH KIỂM TRA CẤP MỚI VÀ ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 8.4

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 8.4 Phụ lục IV của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐẾN KHI TÀU CẬP CẢNG ĐỂ KIỂM
TRA HOẶC THỜI HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 8.5 HOẶC 8.6**

Theo qui định 8.5 hoặc 8.6*, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

MARPOL Phụ lục V
(Bao gồm cả các sửa đổi)

***Các qui định về ngăn
ngừa ô nhiễm do rác
thải từ tàu***

Phụ lục V của MARPOL 73/78

(Bao gồm cả các sửa đổi)

Những qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu

Qui định 1

Định nghĩa

Trong Phụ lục này:

- (1) *Rác* là tất cả các dạng thức ăn thừa, chất thải sinh hoạt và khai thác, trừ cá tươi và các sản phẩm từ chúng, được sinh ra trong quá trình khai thác bình thường của tàu và được thải ra ngoài liên tục hoặc định kỳ, trừ các chất được định nghĩa hoặc liệt kê trong các Phụ lục khác của Công ước này.
- (2) *Bờ gần nhất*. Thuật ngữ "cách bờ gần nhất" nghĩa là cách đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ liên quan được thiết lập phù hợp với luật quốc tế, nhưng thuật ngữ "cách bờ gần nhất" trong Công ước này khi áp dụng ở vùng bờ biển đông-bắc Ôxtrâyliá có nghĩa là từ một đường kẻ từ điểm trên bờ biển Ôxtrâyliá:
 - có tọa độ 11°00' vĩ Nam và 142°08' kinh Đông tới điểm
 - có tọa độ 10°35' vĩ Nam và 141°55' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 10°00' vĩ Nam và 142°00' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 9°10' vĩ Nam và 143°52' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 9°00' vĩ Nam và 144°30' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 10°41' vĩ Nam và 145°00' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 13°00' vĩ Nam và 145°00' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 15°00' vĩ Nam và 146°00' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 17°30' vĩ Nam và 147°00' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 21°00' vĩ Nam và 152°55' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm 24°30' vĩ Nam và 154°00' kinh Đông,
 - sau đó tới điểm trên bờ biển Ôxtrâyliá có tọa độ 24°42' vĩ Nam và 153°15' kinh Đông.
- (3) *Vùng đặc biệt* là vùng biển, nơi vì những lý do kỹ thuật đã được thừa nhận liên quan đến điều kiện sinh thái học, hải dương và đặc trưng giao thông của vùng, cần thiết phải áp dụng các biện pháp đặc biệt bắt buộc để ngăn ngừa ô nhiễm do rác gây ra. Các vùng đặc biệt là những vùng được nêu trong qui định 5 của Phụ lục này.

Qui định 2***Phạm vi áp dụng***

Nếu không có qui định khác, các điều khoản của Phụ lục này áp dụng cho tất cả các tàu.

Qui định 3***Thải rác ngoài vùng đặc biệt***

- (1) Theo yêu cầu của qui định 4, 5 và 6 của Phụ lục này:
 - (a) Cấm thải xuống biển tất cả các dạng chất dẻo, kể cả nhưng không hạn chế dây bằng vật liệu tổng hợp, lưới đánh cá bằng vật liệu tổng hợp, bao gói chứa rác bằng chất dẻo và tro của lò đốt là sản phẩm từ nhựa mà có thể chứa các chất độc hại hoặc kim loại nặng;
 - (b) Các loại rác nêu dưới đây được thải xuống biển càng xa bờ càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp việc thải rác như vậy sẽ bị cấm nếu khoảng cách tới bờ gần nhất:
 - (i) dưới 25 hải lý, trong trường hợp thải các vật liệu bọc, lót và đóng gói nổi trên mặt nước,
 - (ii) dưới 12 hải lý, trong trường hợp thải thức ăn thừa và tất cả những loại rác khác, kể cả các sản phẩm làm bằng giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, đồ sành sứ và các phế thải tương tự.
 - (c) Có thể được phép thải xuống biển rác nêu ở tiểu mục (b)(ii) của qui định này, nếu rác đã đi qua máy tán hoặc nghiền và việc thải phải được thực hiện càng cách xa bờ càng tốt, nhưng cấm mọi trường hợp thải rác như thế nếu cách bờ gần nhất dưới 3 hải lý. Rác đã được nghiền hoặc tán như vậy phải có khả năng đi qua được lưới lọc với các lỗ có kích thước không lớn hơn 25 mm.
- (2) Nếu rác được trộn với các chất thải khác, mà việc thải các chất đó phải theo những yêu cầu khác thì phải áp dụng những yêu cầu nghiêm ngặt hơn.

Qui định 4***Yêu cầu đặc biệt đối với việc thải rác***

- (1) Theo các qui định của ở mục (2) của qui định này, cấm thải xuống biển các vật liệu được đề cập trong Phụ lục này từ các công trình biển cố định hoặc di động dùng để thăm dò, khai thác và chế biến tài nguyên khoáng vật đáy biển ở ngoài khơi, và từ tất cả các tàu khác khi cập bến ở những công trình biển này hoặc nằm trong phạm vi cách các công trình 500 m.

- (2) Cho phép thải các thức ăn thừa xuống biển từ các công trình biển cố định hoặc di động như vậy khi cách bờ trên 12 hải lý và từ tất cả các tàu khác cập bến ở những công trình này hoặc nằm trong phạm vi cách các công trình 500 m, sau khi các chất thải đó đã qua máy nghiền hoặc tán. Thức ăn thừa đã nghiền hoặc tán phải có khả năng qua được lưới lọc với các lỗ có kích thước không quá 25 mm.

Qui định 5

Thải rác trong vùng đặc biệt

- (1) Trong Phụ lục này, vùng đặc biệt là các vùng Địa trung hải, Biển Ban tích, Biển Đen, Biển Đỏ, "Vùng Vịnh", Biển Bắc, Biển Nam cực và Vùng Caribe mở rộng, kể cả Vùng vịnh Mêhicô và Biển Caribe được qui định như sau:
- (a) *Vùng biển Địa Trung Hải* là bản thân Địa Trung Hải kể cả các vịnh và các biển trong đó được giới hạn với biển Đen bởi vĩ tuyến 41° vĩ Bắc, ở phía tây bởi kinh tuyến 5°36' kinh Tây đi qua eo Gibraltar.
 - (b) *Vùng Biển Ban tích* là bản thân Biển Ban tích cùng với vịnh Bothnia, vịnh Finland và cửa biển đi vào Biển Ban tích được giới hạn bởi vĩ tuyến 57°44,8' vĩ Bắc của mũi Skaw ở eo Skagerrak.
 - (c) *Vùng Biển Đen* là bản thân Biển Đen được giới hạn ở phía Địa Trung Hải bởi vĩ tuyến 41° vĩ Bắc.
 - (d) *Vùng Biển Đỏ* là bản thân Biển Đỏ kể cả các vịnh Suez và Aqaba, ở phía nam được giới hạn bởi đường thẳng đi qua Ras si Ane (12°08,5' vĩ Bắc, 43°19,6' kinh Đông) và Husn Murad (12°40,4' vĩ Bắc, 43°30,2' kinh Đông).
 - (e) *Vùng Vịnh* là vùng nằm ở phía Tây-Bắc đường thẳng đi qua Ras al Hadd (22°30' vĩ Bắc và 59°48' kinh Đông) và Ras Al Fasteh (25°04' vĩ Bắc và 61°25' kinh Đông).
 - (f) *Vùng biển Bắc* là bản thân biển Bắc bao gồm các biển nằm trong đó, được giới hạn bởi:
 - (i) Vĩ tuyến 62° Bắc về phía Nam, kinh tuyến 4° Tây về phía Đông.
 - (ii) Eo Skagerrak mà đường giới hạn phía Nam được lấy về phía Đông của mũi Skaw tại 57°44,8' Bắc; và
 - (iii) Biển Măng sơ phía Đông tại 5° kinh Tây và phía Bắc tại 48° 30' vĩ Bắc.

- (g) *Vùng biển Nam cực* là vùng biển phía nam vĩ tuyến 60° Nam.
 - (h) *Vùng biển Caribe mở rộng*, như định nghĩa trong điều 2, mục 1 của Công ước về Bảo vệ và Phát triển Môi trường biển Vùng Caribe mở rộng (Cartagenade Indias, 1983), là Vùng Vịnh Mêhicô và bản thân biển Caribe, bao gồm các vịnh và biển trong đó và một phần của Đại tây dương trong phạm vi ranh giới tạo bởi 30° Bắc từ Florida kéo về phía Đông đến kinh tuyến 77°30' Tây, tiếp đó là đường thẳng đến ranh giới giữa 20° Bắc và kinh tuyến 59° Tây, tiếp đó là đường thẳng đến ranh giới giữa 7°20' Bắc và kinh tuyến 50° Tây, tiếp đó là đường thẳng kéo về phía Tây - Nam đến đường ranh giới phía Đông của vịnh Guiana thuộc Pháp.
- (2) Theo các điều khoản của qui định 6 Phụ lục này:
- (a) Cấm thải xuống biển những chất sau đây:
 - (i) tất cả các dạng chất dẻo, kể cả nhưng không hạn chế dây băng vật liệu tổng hợp, lưới đánh cá bằng vật liệu tổng hợp, bao gói đựng rác làm bằng chất dẻo và tro của lò đốt là sản phẩm từ nhựa mà có thể chứa các chất độc hại hoặc kim loại nặng; và
 - (ii) tất cả những rác khác, kể cả các sản phẩm phẩm làm bằng giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, đồ sành sứ và các vật liệu dùng làm bao gói và bọc lót;
 - (b) Trừ trường hợp nêu ở tiểu mục (c) của mục này, việc thải thức ăn thừa phải được thực hiện càng xa bờ càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp chỉ được phép thải cách bờ gần nhất tối thiểu 12 hải lý;
 - (c) Việc thải thức ăn thừa đã qua máy nghiền hoặc tán trên Vùng Caribe mở rộng phải được thực hiện càng xa bờ càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp chỉ được phép thải cách bờ gần nhất tối thiểu 3 hải lý. Thức ăn thừa đã nghiền hoặc tán như vậy phải có khả năng qua được lưới lọc với các lỗ có kích thước không quá 25 mm;
- (3) Nếu rác được trộn với các chất thải khác mà việc thải các chất đó phải tuân thủ những yêu cầu khác thì phải áp dụng những yêu cầu nghiêm ngặt hơn.
- (4) Thiết bị tiếp nhận trong phạm vi vùng đặc biệt
- (a) Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước có bờ biển tiếp giáp với vùng đặc biệt cam kết đảm bảo có các thiết bị tiếp nhận phù hợp với qui định 7 Phụ lục này trong thời gian ngắn nhất có thể được, tại tất cả các cảng của mình trong vùng đặc biệt, có lưu ý đến những nhu cầu đặc biệt của tàu khai thác trong các vùng này.

- (b) Chính phủ của mỗi Thành viên liên quan sẽ thông báo cho Tổ chức biết các biện pháp nhằm thực hiện yêu cầu (a) của qui định này. Sau khi đã nhận được đủ các thông báo, Tổ chức sẽ qui định ngày các yêu cầu của qui định này có hiệu lực cho vùng đặc biệt liên quan. Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Thành viên biết ngày đó ít nhất 12 tháng trước khi những yêu cầu này có hiệu lực.
 - (c) Bắt đầu từ ngày được qui định như vậy, nếu tàu cập các cảng của vùng đặc biệt liên quan chưa có thiết bị tiếp nhận thì phải thi hành đầy đủ những yêu cầu của qui định này.
- (5) Bất kể các yêu cầu ở mục 4 của qui định, những qui định sau đây được áp dụng cho vùng biển Nam cực:
- (a) Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước có cảng mà tại đó tàu xuất phát đi Nam cực hoặc cập cảng trong hành trình từ vùng Nam cực, cam kết đảm bảo cảng sớm càng tốt có đủ các thiết bị tiếp nhận toàn bộ rác của tất cả các tàu mà không gây chậm trễ và đáp ứng được nhu cầu của tàu.
 - (b) Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước sẽ đảm bảo rằng tất cả tàu treo cờ của họ, trước khi đi vào vùng Nam cực, có đủ khả năng giữ lại toàn bộ rác ở trên tàu trong khi hoạt động ở vùng này và đã bố trí để thải rác đó tại một nơi tiếp nhận sau khi rời Nam cực.

Qui định 6

Ngoại lệ

Các qui định 3, 4 và 5 của phụ lục này không áp dụng đối với:

- (a) việc thải rác từ tàu là cần thiết nhằm mục đích đảm bảo an toàn cho tàu và người trên tàu hoặc cứu sinh mạng con người trên biển; hoặc
- (b) việc thải rác khi tàu hoặc trang thiết bị của tàu bị hư hỏng, với điều kiện là trước và sau khi hư hỏng xảy ra đã áp dụng tất cả các biện pháp hợp lý nhằm ngăn ngừa hoặc giảm đến mức thấp nhất việc thải đó; hoặc
- (c) việc mất ngẫu nhiên lưới đánh cá, với điều kiện đã áp dụng tất cả các biện pháp hợp lý nhằm ngăn ngừa sự mất mát đó.

Qui định 7***Phương tiện tiếp nhận***

- (1) Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước cam kết đảm bảo tại các cảng và bến có các phương tiện để nhận rác thỏa mãn nhu cầu thải rác từ các tàu nhằm thực hiện các qui định của Phụ lục này, mà không làm ngừng trệ tàu bất hợp lý.
- (2) Chính phủ mỗi Thành viên của Công ước phải thông báo cho Tổ chức biết để phổ biến cho các Thành viên liên quan tất cả những nơi không trang bị hoặc không đủ phương tiện tiếp nhận theo qui định này.

Qui định 8***Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác****

- (1) Một tàu, khi ở trong cảng của một Thành viên khác, phải chịu sự kiểm soát do các nhà chức trách được Thành viên đó ủy quyền liên quan tới các yêu cầu về khai thác của Phụ lục này, nếu có những bằng chứng rõ ràng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với các qui trình cần thiết trên tàu về việc ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu.
- (2) Trong các trường hợp nêu ở mục (1) của qui định này, Thành viên thực hiện việc kiểm soát phải áp dụng các biện pháp đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hoạt động cho đến khi được khắc phục thỏa mãn với các yêu cầu của Phụ lục này.
- (3) Các qui trình liên quan đến việc kiểm soát của quốc gia có cảng được nêu ở điều 5 của Công ước này phải được áp dụng cho qui định này.
- (4) Qui định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một Thành viên khi tiến hành kiểm soát các yêu cầu về khai thác nêu trong Công ước này.

Qui định 9***Bảng chỉ dẫn, kế hoạch quản lý rác và nhật ký rác***

- (1) (a) Các tàu có chiều dài lớn nhất từ 12 m trở lên phải có các bảng chỉ dẫn thông báo cho thuyền viên và hành khách biết những yêu cầu về thải rác của qui định 3 và 5 của Phụ lục này, nếu phù hợp.

* Tham khảo các Qui trình đối với việc kiểm soát của quốc gia có cảng được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.787(19) và được sửa đổi bằng nghị quyết A.882(21); xem ấn phẩm IA650E của IMO.

- (b) Các bảng chỉ dẫn phải được viết bằng ngôn ngữ làm việc của mọi người trên tàu, đối với các tàu dự định thực hiện các chuyến đi tới các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của các Thành viên khác của Công ước, thì các bảng chỉ dẫn đó phải được viết bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc Tây Ban Nha.
- (2) Các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên phải có kế hoạch quản lý rác để thuyền viên tuân theo. Kế hoạch này phải có các qui trình dưới dạng văn bản về việc thu gom, chứa, xử lý và thải rác, kể cả việc sử dụng các thiết bị trên tàu. Kế hoạch cũng phải nêu rõ người chịu trách nhiệm thực hiện kế hoạch. Kế hoạch này phải phù hợp với hướng dẫn của Tổ chức* và được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền viên.
- (3) Các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các tàu được chứng nhận từ 15 người trở lên dự định thực hiện các chuyến đi tới các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên khác của Công ước và các công trình biển cố định hoặc di động dự định thăm dò và khai thác tài nguyên đáy biển phải có Nhật ký rác. Nhật ký rác dù là một phần của nhật ký tàu chính thức hay không, phải được lập theo mẫu nêu ở phụ chương của Phụ lục này;
- (a) sĩ quan phụ trách phải ghi, đề ngày và ký vào Nhật ký rác mọi hoạt động thải hoặc đốt rác. Mỗi trang sau khi ghi hết phải được thuyền trưởng của tàu ký xác nhận. Nhật ký rác phải được ghi bằng ít nhất là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia mà tàu treo cờ cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có sự tranh cãi hoặc không thống nhất;
- (b) thông tin về mỗi hoạt động đốt hoặc thải rác bao gồm ngày, thời gian, vị trí và mô tả loại rác và lượng rác ước tính được đốt hoặc thải;
- (c) Nhật ký rác phải được cất giữ trên tàu ở vị trí thuận lợi cho việc lấy ra bất kỳ lúc nào để trình kiểm tra. Nhật ký được lưu lại trong hai năm sau lần ghi cuối cùng trong đó;
- (d) trong trường hợp thải, thất thoát hoặc mất ngẫu nhiên như nêu ở qui định 6 của Phụ lục này, phải ghi vào Nhật ký rác những thông tin về hoàn cảnh và lý do mất mát.

* Tham khảo hướng dẫn xây dựng kế hoạch quản lý rác được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.71(38); xem Thông tư MEPC/Circ.317 và ấn phẩm IA656E của IMO.

- (4) Chính quyền hàng hải có thể miễn các yêu cầu về Nhật ký rác cho:
 - (a) tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên thực hiện những hành trình không quá 1 giờ; hoặc
 - (b) các công trình biển cố định hoặc di động trong quá trình thăm dò và khai thác tài nguyên đáy biển.
- (5) Người có thẩm quyền của Chính phủ Thành viên của Công ước có thể kiểm tra Nhật ký rác của mọi tàu áp dụng qui định này khi tàu ở trong cảng của họ, có thể sao lại bất kỳ phần nào trong Nhật ký và có thể yêu cầu thuyền trưởng của tàu xác nhận là đúng nguyên bản. Bất cứ bản sao chụp nào như vậy mà được thuyền trưởng của tàu xác nhận là đúng với nguyên bản trong Nhật ký rác phải có thể đưa ra làm bằng chứng trong các vụ xét xử. Việc kiểm tra Nhật ký rác và lấy bản sao được chứng nhận bởi người có thẩm quyền theo mục này phải được thực hiện càng nhanh càng tốt mà không làm ra ngừng trệ tàu không chính đáng.
- (6) Đối với các tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1997, qui định này được áp dụng từ ngày 1 tháng 7 năm 1998.

Phụ chương của phụ lục V

Mẫu Nhật ký rác

Tên tàu: _____

Số phân biệt hoặc hồ hiệu: _____

Số IMO: _____

Thời gian: _____ Từ: _____ Đến: _____

1 Giới thiệu

Theo qui định 9, Phụ lục V của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78), phải ghi lại tất cả các hoạt động thải hoặc đốt rác. Các hoạt động thải này bao gồm thải ra biển, thải tới thiết bị tiếp nhận hoặc thải sang các tàu khác.

2 Rác và quản lý rác

Rác là tất cả các dạng thức ăn thừa, chất thải sinh hoạt và khai thác, trừ cá tươi và các sản phẩm từ chúng, được sinh ra trong quá trình khai thác bình thường của tàu và được thải ra ngoài liên tục hoặc định kỳ, trừ các chất được định nghĩa hoặc liệt kê trong các Phụ lục khác của MARPOL 73/78 (như: dầu, nước thải hoặc chất lỏng độc).

Các thông tin thích hợp cũng được tham khảo ở Hướng dẫn thực hiện Phụ lục V của MARPOL 73/78*.

3 Đặc tính rác

Trong Nhật ký này, rác được nhóm thành các loại sau:

- 1 Nhựa các loại
- 2 Các chất bọc, lót hoặc vật liệu bao gói nổi được
- 3 Các sản phẩm giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, sành sứ, ... bỏ đi
- 4 Cặn hàng, các sản phẩm giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, sành sứ, ...
- 5 Chất thải thức ăn
- 6 Tro lò đốt.

* Tham khảo Hướng dẫn thực hiện Phụ lục V của MARPOL 73/78, được sửa đổi bằng các nghị quyết MEPC.59(33) và MEPC.92(45).

4 Thông tin ghi vào Nhật ký rác

4.1 Mỗi hoạt động sau đây đều phải ghi vào Nhật ký rác:

- (a) Khi rác được thải ra biển:
 - (i) Ngày và thời gian thải
 - (ii) Vị trí tàu (vĩ độ và kinh độ). Lưu ý: đối với việc thải cặn hàng, bao gồm cả các vị trí bắt đầu và dừng thải.
 - (iii) Loại rác thải
 - (iv) Khối lượng ước tính mỗi loại, tính bằng m³
 - (v) Chữ ký của sĩ quan phụ trách hoạt động thải.
- (b) Khi rác được thải tới thiết bị tiếp nhận trên bờ hoặc tới các tàu khác:
 - (i) Ngày và thời gian thải
 - (ii) Cảng hoặc thiết bị tiếp nhận, hoặc tên tàu nhận rác thải
 - (iii) Loại rác thải
 - (iv) Khối lượng ước tính mỗi loại, tính bằng m³
 - (v) Chữ ký của sĩ quan phụ trách hoạt động thải.
- (c) Khi rác được đốt:
 - (i) Ngày và thời gian bắt đầu và dừng đốt
 - (ii) Vị trí tàu (vĩ độ và kinh độ)
 - (iii) Khối lượng ước tính mỗi loại, tính bằng m³
 - (iv) Chữ ký của sĩ quan phụ trách hoạt động thải.
- (d) Thải rác ngẫu nhiên hoặc các hoạt động thải ngoại lệ khác:
 - (i) Thời gian xảy ra
 - (ii) Cảng hoặc vị trí tàu tại thời điểm xảy ra
 - (iii) Khối lượng ước tính và loại rác
 - (iv) Hoàn cảnh thải, thất thoát hoặc mất, lý do và những lưu ý chung.

4.2 Biên nhận

Thuyền trưởng phải nhận được từ người khai thác thiết bị tiếp nhận tại cảng hoặc từ thuyền trưởng tàu thu nhận rác bản biên nhận hoặc giấy chứng nhận xác nhận về khối lượng rác ước tính đã được chuyển khỏi tàu. Các bản biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ trên tàu cùng với Nhật ký rác trong hai năm.

4.3 Khối lượng rác

Khối lượng rác trên tàu phải được ước tính bằng mét khối, nếu có thể thì tách riêng cho từng loại rác. Nhật ký có nhiều hướng dẫn ước tính khối lượng rác. Phải thừa nhận rằng tính chính xác của khối lượng rác ước tính không hoàn toàn chính xác. Lượng rác ước tính sẽ khác nhau trước và sau khi xử lý. Một số qui trình xử lý rác có thể không cho phép ước tính lượng rác, ví dụ như việc xử lý liên tục chất thải thức ăn. Các yếu tố như vậy phải được xem xét khi ghi và giải thích vào sổ nhật ký.

BẢN GHI THẢI RÁC

Tên tàu: _____ Số phân biệt hoặc hồ hiệu: _____ Số IMO: _____

Loại rác:

- 1: Nhựa các loại.
- 2: Các chất bọc, lót nổi được hoặc vật liệu bao gói.
- 3: Các sản phẩm giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, sành sứ, ... bỏ đi.
- 4: Cặn hàng, các sản phẩm giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, sành sứ, ...
- 5: Chất thải thức ăn.
- 6: Tro lò đốt, trừ là sản phẩm từ nhựa tổng hợp mà có thể chứa các chất độc hại hoặc kim loại nặng.

LƯU Ý: CẤM THẢI BẤT KỲ LOẠI RÁC NÀO, TRÚC CHẤT THẢI THỰC ĂN RA VÙNG BIỂN ĐẶC BIỆT. CHỈ RÁC THẢI RA BIỂN MỚI PHẢI PHÂN LOẠI. RÁC KHÔNG PHẢI LOẠI 1 ĐƯỢC THẢI TỐI THIẾT BỊ TIẾP NHẬN CHỈ CẦN LIỆT KÊ TỔNG LƯỢNG ƯỚC TÍNH. KHI THẢI CẶN HÀNG, YÊU CẦU GHI CÁC VỊ TRÍ BẮT ĐẦU THẢI VÀ DỪNG THẢI.

Ngày/thời gian	Vị trí tàu	Lượng ước tính được thải ra biển						Lượng ước tính thải tới thiết bị tiếp nhận hoặc tới các tàu khác	Lượng ước tính được đốt (m^3)	Xác nhận/ chữ ký
		Loại 2	Loại 3	Loại 4	Loại 5	Loại 6	Loại 1			

Chữ ký của thuyền trưởng: _____ Ngày: _____

MARPOL Phụ lục VI
(Bao gồm cả các sửa đổi)

***Các qui định về việc
ngăn ngừa ô nhiễm
không khí do tàu gây ra***

MARPOL Phụ lục VI (Bao gồm cả các sửa đổi)

Các qui định về việc ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu gây ra

Chương 1 - Qui định chung

Qui định 1

Phạm vi áp dụng

Các điều khoản của Phụ lục này áp dụng đối với tất cả các tàu, trừ các trường hợp đặc biệt như nêu trong các qui định 3, 5, 6, 13, 15, 18 và 19 của Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 1.1

Qui định 2

Định nghĩa

Trong Phụ lục này, sử dụng các định nghĩa sau:

- (1) *Giai đoạn đóng mới tương tự* là giai đoạn mà:
 - (a) việc đóng mới một con tàu cụ thể có thể nhận biết đã được bắt đầu; và
 - (b) việc lắp ráp tàu đó đã bắt đầu thực hiện được ít nhất 50 tấn hoặc 1% tổng khối lượng dự kiến của tất cả các vật liệu kết cấu, lấy giá trị nào nhỏ hơn.
- (2) *Cung cấp liên tục* được định nghĩa là quá trình trong đó các chất thải được đưa vào một buồng đốt mà không cần sự trợ giúp của con người trong điều kiện hoạt động bình thường của lò đốt với buồng đốt hoạt động ở nhiệt độ trong khoảng 850°C và 1200°C.
- (3) *Phát thải* là bất kỳ sự giải phóng các chất chịu sự kiểm soát bởi Phụ lục này từ tàu vào không khí hoặc biển.

- (4) *Trang bị mới*, liên quan đến qui định 12 của Phụ lục này, là việc trang bị các hệ thống, thiết bị, kể cả các thiết bị cứu hoả xách tay mới, vật liệu cách ly mới, hoặc các vật liệu mới khác trên một tàu sau ngày Phụ lục này có hiệu lực, nhưng không bao gồm việc sửa chữa hoặc nạp lại các hệ thống, thiết bị, vật liệu cách ly, hoặc các vật liệu khác trang bị trước đó hoặc việc nạp lại các bình chứa cháy xách tay.

XEM GIẢI THÍCH 2.1

- (5) *Bộ luật kỹ thuật NO_x* là Bộ luật kỹ thuật về việc kiểm soát việc xả ôxít nito từ các động cơ diesel hàng hải được thông qua bằng nghị quyết 2 của Hội nghị, và những sửa đổi có thể do Tổ chức thực hiện, với điều kiện là các sửa đổi được thông qua và có hiệu lực phù hợp với các điều khoản của Điều 16 của Công ước này liên quan đến các thủ tục sửa đổi áp dụng đối với phụ chương của một Phụ lục.
- (6) *Chất làm suy giảm ôzôn* là các chất được kiểm soát được định nghĩa ở mục 4, Điều 1 của Nghị định thư Montreal về các chất làm suy giảm tầng ôzôn, 1987, được liệt kê ở Phụ lục A, B, C hoặc E của Nghị định thư này, có hiệu lực bất kỳ khi nào áp dụng hoặc giải thích Phụ lục này.

Chất làm suy giảm ôzôn có thể phát hiện thấy từ tàu bao gồm, nhưng không chỉ hạn chế trong số những chất sau:

Halon 1211	Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301	Bromotrifluoromethane
Halon 2402	1, 2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (còn được gọi là Halon 114B2)
CFC-11	Trichlorofluoromethane
CFC-12	Dichlorodifluoromethane
CFC113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115	Chloropentafluoroethane

- (7) *Cặn dầu* là cặn của các thiết bị lọc dầu đốt hoặc dầu bôi trơn, chất thải của dầu bôi trơn từ máy chính hoặc các máy phụ khác, hoặc dầu thải từ hệ thống phân ly nước la canh, thiết bị lọc dầu hoặc các khay hứng.
- (8) *Đốt trên tàu* là việc đốt các chất thải hoặc các chất khác trên một tàu, nếu các chất thải hoặc các chất khác đó được tạo ra trong quá trình khai thác tàu thông thường.
- (9) *Lò đốt trên tàu* là một thiết bị trên tàu được thiết kế cho mục đích chính là đốt các chất thải trên tàu.
- (10) *Tàu được đóng* là các tàu có sống chính được đặt hoặc đang ở giai đoạn đoạn đóng mới tương tự.

- (11) *Vùng kiểm soát xả SO_x* là một vùng đã được thừa nhận cần phải có các biện pháp đặc biệt bắt buộc đối với việc xả SO_x từ các tàu, để ngăn ngừa, giảm bớt và kiểm soát ô nhiễm không khí do SO_x mà sự xuất hiện của chúng tác động có hại đối với các vùng lục địa và biển. Các vùng kiểm soát SO_x bao gồm các vùng được liệt kê ở qui định 14 của Phụ lục này.
- (12) *Tàu chở hàng lỏng* là tàu chở dầu như được định nghĩa ở qui định 1(4) của Phụ lục I hoặc tàu chở hoá chất như được định nghĩa ở qui định 1(1) của Phụ lục II của Công ước này.
- (13) *Nghị định thư 1997* là Nghị định thư 1997 bổ sung cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định 1978 liên quan (MARPOL 73/78).
- (14) *Ngày đến hạn* là ngày, tháng hàng năm trùng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí.

Qui định 3

Ngoại lệ chung

Các qui định của Phụ lục này không áp dụng đối với:

- (a) bất kỳ việc xả nào cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc sinh mạng con người trên biển; hoặc
- (b) bất kỳ việc xả nào là hậu quả do hư hỏng của tàu hoặc thiết bị của tàu:
 - (i) với điều kiện là sau khi xảy ra hư hỏng hoặc phát hiện xả, đã thực hiện tất cả các biện pháp ngăn ngừa thích đáng nhằm ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả; và
 - (ii) trừ khi chủ tàu hoặc thuyền trưởng hành động chủ ý gây ra hư hỏng, hoặc thiếu thận trọng và biết rằng hư hỏng chắc chắn xảy ra.

Qui định 4

Tương đương

- (1) Chính quyền hàng hải có thể cho phép lắp đặt trên tàu những phụ tùng, vật liệu, thiết bị hoặc máy khác với qui định của Phụ lục này nếu phụ tùng, vật liệu, thiết bị hoặc máy đó tối thiểu cũng có hiệu quả như Phụ lục này yêu cầu.
- (2) Chính quyền hàng hải cho phép sử dụng thay thế một phụ tùng, vật liệu, thiết bị hoặc máy khác với qui định của Phụ lục này phải thông báo cho Tổ chức biết chi tiết về việc thay thế đó để phổ biến tới các Thành viên của Công ước này biết và để họ có những hành động phù hợp, nếu có.

Chương 2 - Kiểm tra, chứng nhận và các biện pháp kiểm soát

Qui định 5

Kiểm tra

- (1) Các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các dàn khoan cố định và di động và các công trình nổi khác phải chịu các loại hình kiểm tra sau:
 - (a) Kiểm tra lần đầu trước khi tàu đưa vào hoạt động hoặc trước khi cấp Giấy chứng nhận lần đầu tiên theo yêu cầu của qui định 6 của Phụ lục này. Kiểm tra này được tiến hành để xác nhận rằng thiết bị, hệ thống, phụ tùng, trang bị và vật liệu hoàn toàn thoả mãn các qui định của Phụ lục này;
 - (b) Kiểm tra cấp mới được tiến hành sau những khoảng thời gian do Chính quyền hàng hải qui định, nhưng không quá 5 năm, trừ trường hợp áp dụng qui định 9(2), 9(5), 9(6) hoặc 9(7) của Phụ lục, để xác nhận rằng trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này;
 - (c) Kiểm tra trung gian được tiến hành trong thời gian ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ hai hoặc trong thời gian ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ ba của Giấy chứng nhận. Lần kiểm tra này sẽ thay cho một trong các lần kiểm tra hàng năm theo yêu cầu ở mục (1)(d) của qui định này. Kiểm tra trung gian là để xác nhận rằng trang bị và hệ thống hoàn toàn thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này và ở trạng thái làm việc tốt. Những lần kiểm tra trung gian như vậy phải được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo qui định 6 hoặc 7 của Phụ lục này.
 - (d) Kiểm tra hàng năm được tiến hành trong thời gian ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày đến hạn của Giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra chung các thiết bị, hệ thống, bố trí và vật liệu nêu ở mục (1)(a) của qui định này, để đảm bảo rằng chúng được duy trì phù hợp với yêu cầu của mục (4) của qui định này và vẫn thoả mãn mục đích sử dụng của tàu. Những lần kiểm tra hàng năm như vậy phải được xác nhận vào Giấy chứng nhận được cấp theo qui định 6 hoặc 7 của Phụ lục này; và
 - (e) Kiểm tra bất thường có tính chất chung hoặc từng phần, tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể, phải được tiến hành sau sửa chữa do kết quả thăm tra như yêu cầu ở mục (4) của qui định này, hoặc sau bất kỳ lần sửa chữa hoặc thay mới quan trọng nào được thực hiện. Kiểm tra bất thường như vậy là để bảo đảm rằng những sửa chữa hoặc thay mới cần thiết đã được thực hiện có hiệu quả, vật liệu và chất lượng sửa chữa hoặc thay mới, về mọi phương diện, đều thoả mãn và tàu hoàn toàn phù hợp với yêu cầu của Phụ lục này về mọi phương diện.

- (2) Trường hợp các tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 400, Chính quyền hàng hải có thể xác lập các biện pháp phù hợp để đảm bảo rằng các điều khoản áp dụng của Phụ lục này được thoả mãn.
- (3) (a) Các đợt kiểm tra tàu về việc thực thi các điều khoản của Phụ lục này phải do các nhà chức trách của Chính quyền hàng hải thực hiện. Tuy nhiên, Chính quyền hàng hải có thể uỷ quyền kiểm tra cho các thanh tra viên được chỉ định hoặc các tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận. Các tổ chức đó phải tuân thủ các hướng dẫn đã được Tổ chức thông qua*.
- (b) Việc kiểm tra các máy và thiết bị thoả mãn theo qui định 13 của Phụ lục này phải được thực hiện phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x.
- (c) Nếu Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng trạng thái của các thiết bị về cơ bản không phù hợp với các thông số nêu trong Giấy chứng nhận, thì họ phải đảm bảo rằng các biện pháp khắc phục được thực hiện và phải báo cáo cho Chính quyền hàng hải. Nếu không áp dụng các biện pháp này thì Chính quyền hàng hải sẽ thu hồi giấy chứng nhận. Nếu tàu đang ở một cảng của Thành viên khác, thì phải thông báo ngay cho Chính quyền cảng quản lý biết. Khi một nhà chức trách của Chính quyền hàng hải, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận thông báo cho Chính quyền cảng quản lý biết, Chính phủ của Chính quyền cảng liên quan phải đảm bảo có sự giúp đỡ cần thiết cho nhà chức trách, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để họ thực hiện chức trách của mình phù hợp với qui định này.
- (d) Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải liên quan phải hoàn toàn đảm bảo tính chất đầy đủ và hiệu quả của việc kiểm tra, cũng như chịu trách nhiệm đảm bảo các biện pháp cần thiết để thực hiện nghĩa vụ này.
- (4) (a) Thiết bị phải được duy trì ở trạng thái thoả mãn các điều khoản của Phụ lục này và không cho phép bất cứ sự thay đổi nào trong thiết bị, hệ thống, phụ tùng, trang bị hoặc vật liệu đã được kiểm tra, mà không được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Cho phép thay thế trực tiếp các thiết bị và phụ tùng như vậy bằng các thiết bị và phụ tùng thoả mãn với các điều khoản của Phụ lục này.

* Tham khảo Hướng dẫn đối với việc uỷ quyền cho các Tổ chức Hoạt động thay mặt Chính quyền hàng hải được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.739(18) và Qui định đối với Chức năng Kiểm tra và Chứng nhận của các Tổ chức Hoạt động thay mặt Chính quyền hàng hải được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.789(19).

- (b) Khi xảy ra sự cố trên tàu hoặc phát hiện hư hỏng có ảnh hưởng tới hiệu quả hoặc tính toàn vẹn của thiết bị trang bị theo Phụ lục này, thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo cáo ngay việc này cho Chính quyền hàng hải, Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận chịu trách nhiệm về việc cấp giấy chứng nhận liên quan.

Qui định 6

Cấp hoặc xác nhận Giấy chứng nhận

- (1) Sau khi kiểm tra lần đầu hoặc cấp mới phù hợp với các điều khoản của qui định 5 của Phụ lục này, phải cấp một Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí cho:
 - (a) tàu bất kỳ có tổng dung tích từ 400 trở lên dự định thực hiện những chuyến đi đến các cảng hoặc các bến cách xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên khác; và
 - (b) các công trình nổi hoặc dàn khoan dự định thực hiện các chuyến đi tới những vùng nước thuộc chủ quyền hoặc thuộc quyền quản lý của các Thành viên khác của Nghị định thư 1997.
- (2) Các tàu đóng trước ngày Nghị định thư 1997 có hiệu lực phải được cấp một Giấy chứng nhận Ngăn ngừa ô nhiễm Không khí quốc tế phù hợp với mục (1) của qui định này không muộn hơn lần lên đà theo qui định đầu tiên sau ngày Nghị định thư 1997 có hiệu lực, nhưng không trường hợp nào được muộn hơn 3 năm sau ngày Nghị định thư 1997 có hiệu lực.
- (3) Giấy chứng nhận như vậy phải được cấp hoặc xác nhận bởi Chính quyền hàng hải hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được Chính quyền hàng hải uỷ quyền. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về Giấy chứng nhận đó.

Qui định 7

Giấy chứng nhận do chính phủ khác cấp hoặc xác nhận

- (1) Theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, Chính phủ thành viên của Nghị định thư 1997 có thể kiểm tra tàu và nếu nhận thấy tàu thoả mãn các điều khoản của Phụ lục này thì sẽ cấp hoặc uỷ quyền cấp Giấy chứng nhận Ngăn ngừa ô nhiễm Không khí quốc tế cho tàu; và nếu thích hợp thì phải xác nhận hoặc uỷ quyền xác nhận vào Giấy chứng nhận đó trên tàu phù hợp với Phụ lục này.
- (2) Một bản sao Giấy chứng nhận và một bản sao biên bản kiểm tra phải được chuyển càng nhanh càng tốt cho Chính quyền hàng hải yêu cầu.

- (3) Giấy chứng nhận được cấp như vậy phải nêu rõ là đã được cấp theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải và nó phải có hiệu lực và được công nhận tương tự như Giấy chứng nhận được cấp theo qui định 6 của Phụ lục này.
- (4) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí không được cấp cho tàu treo cờ của quốc gia không phải là Thành viên của Nghị định thư 1997.

Qui định 8

Mẫu Giấy chứng nhận

Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí phải được lập theo mẫu được nêu ở phụ chương I của Phụ lục này và phải được viết ít nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia tàu treo cờ cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp xảy ra tranh chấp hoặc không thống nhất.

Qui định 9

Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận

- (1) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí được cấp với thời hạn hiệu lực do Chính quyền hàng hải qui định, nhưng không quá 5 năm.
- (2) (a) Bất kể các yêu cầu ở mục (1) của qui định này, khi kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày Giấy chứng nhận hiện có hết hạn.
- (b) Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành sau ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có.
- (c) Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành quá ba tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đến thời hạn không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành kiểm tra cấp mới đó.
- (3) Nếu Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn ngắn hơn 5 năm thì Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận với thời hạn tối đa vượt quá ngày hết hạn của Giấy chứng nhận như nêu tại mục (1) của qui định này, với điều kiện phải áp dụng các kiểm tra nêu ở qui định 5(1)(c) và 5(1)(d) của Phụ lục này khi Giấy chứng nhận được cấp với thời hạn 5 năm được thực hiện phù hợp.

- (4) Nếu kiểm tra cấp mới đã hoàn thành mà Giấy chứng nhận mới chưa được cấp hoặc chưa có ở trên tàu vào trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có thì nhà chức trách hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải ủy quyền có thể xác nhận vào Giấy chứng nhận hiện có. Giấy chứng nhận có xác nhận như vậy phải được công nhận có giá trị với thời hạn bổ sung không quá 5 tháng kể từ ngày hết hạn.
- (5) Chính quyền hàng hải có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận, nếu tàu, vào thời điểm hết hạn của Giấy chứng nhận, không ở cảng để kiểm tra, nhưng việc gia hạn đó chỉ để cho phép tạo điều kiện cho tàu hoàn thành chuyến đi tới cảng kiểm tra, và chỉ trong những trường hợp điều đó là hợp lý. Không được gia hạn quá ba tháng cho bất kỳ một Giấy chứng nhận nào và tàu được gia hạn khi đến cảng kiểm tra không được sử dụng sự gia hạn như vậy để rời cảng mà không có Giấy chứng nhận mới trên tàu. Nếu kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.
- (6) Giấy chứng nhận cấp cho tàu thực hiện các chuyến đi ngắn chưa được gia hạn theo những điều khoản nêu trên của qui định này có thể được Chính quyền hàng hải gia hạn đến một tháng tính từ ngày hết hạn. Nếu đợt kiểm tra cấp mới được hoàn thành, Giấy chứng nhận mới sẽ có thời hạn hiệu lực đến thời điểm không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có trước khi việc gia hạn được thực hiện.
- (7) Tuỳ theo Chính quyền hàng hải quyết định, trong những trường hợp đặc biệt, Giấy chứng nhận mới không nhất thiết phải tính thời hạn hiệu lực từ ngày hết hạn của Giấy chứng nhận hiện có như yêu cầu ở mục (2)(b), (5) hoặc (6) của qui định này. Trong những trường hợp như vậy, Giấy chứng nhận mới phải có hiệu lực không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành việc kiểm tra cấp mới.
- (8) Nếu lần kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn nêu ở qui định 5 của Phụ lục này thì:
 - (a) ngày đến hạn nêu trong Giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng việc xác nhận tới ngày không quá 3 tháng từ sau ngày hoàn thành công việc kiểm tra;
 - (b) những kiểm tra hàng năm hoặc trung gian sau đó được thực hiện theo yêu cầu của qui định 5 Phụ lục này tại thời điểm tính theo ngày đến hạn mới;
 - (c) ngày hết hạn của Giấy chứng nhận có thể vẫn giữ nguyên, với điều kiện phải tiến hành các kiểm tra hàng năm hoặc trung gian sao cho khoảng thời gian tối đa giữa hai lần kiểm tra liên tiếp theo qui định 5 của Phụ lục này không vượt quá qui định.

- (9) Giấy chứng nhận cấp theo qui định 6 hoặc 7 của Phụ lục này sẽ bị mất giá trị hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:
- (a) nếu những kiểm tra theo yêu cầu không được hoàn thành trong thời hạn nêu trong qui định 5(1) của Phụ lục này;
 - (b) nếu Giấy chứng nhận không được xác nhận phù hợp với qui định 5(1)(c) hoặc 5(1)(d) của Phụ lục này.
 - (c) khi tàu chuyển sang mang cờ của quốc gia khác. Chỉ cấp Giấy chứng nhận mới cho tàu nếu Chính phủ cấp Giấy chứng nhận mới hoàn toàn thoả mãn rằng tàu phù hợp với qui định 5(4)(a) của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển cờ giữa các nước là Thành viên, nếu được yêu cầu sau khi chuyển cờ trong vòng ba tháng thì Chính phủ Thành viên mà tàu treo cờ trước phải chuyển cho Chính quyền hàng hải bản sao các giấy chứng nhận có trên tàu trước lúc chuyển cờ và những bản sao có liên quan khác, càng sớm càng tốt.

Qui định 10

Kiểm soát của Chính quyền cảng về các yêu cầu khai thác

- (1) Một tàu, khi ở trong cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của một Thành viên Nghị định thư 1997 khác, phải chịu cuộc thanh tra do các nhà chức trách được Thành viên đó uỷ quyền thực hiện liên quan tới các yêu cầu về hoạt động theo Phụ lục này, nếu có những bằng chứng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các qui trình cần thiết trên tàu liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu gây ra.
- (2) Trong các trường hợp nêu ở mục (1) của qui định này, Thành viên phải thực hiện các bước cần thiết đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hoạt động cho đến khi được khắc phục thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này.
- (3) Các qui trình liên quan đến kiểm soát của Chính quyền cảng được nêu ở điều 5 của Công ước này phải được áp dụng đối với qui định này.
- (4) Qui định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một Thành viên khi tiến hành kiểm soát các yêu cầu về hoạt động được nêu trong Công ước này.

Qui định 11

Phát hiện vi phạm và chế tài

- (1) Các thành viên của Phụ lục này phải phối hợp với nhau trong việc phát hiện những vi phạm và bắt buộc thi hành những điều khoản của Phụ lục này, sử dụng tất cả những biện pháp phát hiện phù hợp và có thể thực hiện được và kiểm soát môi trường, có đầy đủ các thủ tục cho việc báo cáo và thu thập bằng chứng.

- (2) Tàu áp dụng Phụ lục này, khi đang ở cảng hoặc bến xa bờ bất kỳ của một Thành viên bất kỳ, có thể phải chịu sự thanh tra của các nhà chức trách do Thành viên đó chỉ định hoặc uỷ quyền cho mục đích thanh tra xem tàu có thải bất kỳ các chất nào vi phạm các điều khoản của Phụ lục này hay không. Nếu kết quả thanh tra phát hiện có sự vi phạm Phụ lục này, phải báo cáo bằng văn bản cho Chính quyền hàng hải để có những hành động thích hợp.
- (3) Mỗi thành viên bất kỳ phải cung cấp cho Chính quyền hàng hải những bằng chứng, nếu có, về việc thải các chất bất kỳ nào vi phạm các điều khoản của Phụ lục này. Nếu có thể thực hiện được điều này, cơ quan có thẩm quyền của Thành viên phải thông báo cho thuyền trưởng của tàu đó biết về các vi phạm của tàu.
- (4) Sau khi nhận được những bằng chứng, Chính quyền hàng hải được thông báo phải tiến hành điều tra vi phạm và có thể yêu cầu Thành viên kia cung cấp thêm bằng chứng cụ thể hoặc xác thực hơn về vi phạm đó. Nếu Chính quyền hàng hải thấy rằng có đủ bằng chứng để có thể khởi tố vi phạm thì họ sẽ đề nghị khởi tố vi phạm, việc khởi tố như vậy phải phù hợp với luật của quốc gia đó càng sớm càng tốt. Chính quyền hàng hải phải nhanh chóng thông báo những biện pháp đã thực hiện cho Thành viên đã báo cáo về vi phạm và thông báo cho Tổ chức.
- (5) Một thành viên cũng có thể kiểm tra một tàu áp dụng Phụ lục này khi tàu vào các cảng hoặc các bến xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên đó, nếu Thành viên khác yêu cầu thẩm tra với đầy đủ bằng chứng là tàu đó đã thải các chất bất kỳ vi phạm Phụ lục này ở một nơi nào đó. Bản báo cáo về việc thẩm tra này phải được gửi tới Thành viên yêu cầu và tới Chính quyền hàng hải để có thể áp dụng những hành động phù hợp theo qui định của Công ước này.
- (6) Luật quốc tế liên quan đến việc ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường hàng hải do tàu gây ra, kể cả các luật liên quan đến việc bắt buộc thi hành và các biện pháp bảo vệ, có hiệu lực khi áp dụng hoặc giải thích Phụ lục này, áp dụng, với những sửa đổi phù hợp về chi tiết, đối với các qui phạm và tiêu chuẩn được nêu trong Phụ lục này.

Chương 3 - Các yêu cầu về kiểm soát phát thải từ tàu**Qui định 12****Chất làm suy giảm ôzôn**

- (1) Theo các điều khoản của qui định 3, cấm việc cố ý xả các chất làm suy giảm ôzôn. Việc cố tình xả bao gồm cả việc xả xảy ra trong quá trình bảo quản, bảo dưỡng, sửa chữa hoặc tháo bỏ các hệ thống hoặc thiết bị, trừ việc xả cố ý không vượt quá lượng tối thiểu kết hợp với việc thu lại hoặc tái sử dụng chất làm suy giảm ôzôn. Việc xả xuất hiện từ việc rò rỉ một chất làm suy giảm ôzôn, bất kể sự rò rỉ là cố ý hay không, có thể do các Thành viên của Nghị định thư 1997 qui định.
- (2) Trang bị mới có chứa các chất làm suy giảm ôzôn phải bị cấm đối với tất cả các tàu, trừ trường hợp trang bị mới chứa chất hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) được phép sử dụng đến 1 tháng 1 năm 2020.
- (3) Các chất nêu trong qui định này và thiết bị có chứa các chất đó phải được chuyển tới các thiết bị tiếp nhận phù hợp khi tháo bỏ khỏi tàu.

Qui định 13**Ôxít nitơ (NO_x)**

- (1) (a) Qui định này áp dụng đối với:
 - (i) mỗi động cơ diesel có công suất ra lớn hơn 130 kW được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000; và
 - (ii) mỗi động cơ diesel có công suất ra lớn hơn 130 kW mà thực hiện hoán cải lớn vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000.
- (b) Qui định này không áp dụng đối với:
 - (i) các động cơ diesel sự cố, các động cơ lắp đặt trên các xuồng cứu sinh và máy hoặc thiết bị bất kỳ dự định chỉ sử dụng trong trường hợp sự cố; và

XEM GIẢI THÍCH 13.1

- (ii) các động cơ lắp đặt trên các tàu dự định chỉ thực hiện những chuyến đi trong các vùng nước thuộc chủ quyền hoặc sự quản lý của quốc gia mà tàu treo cờ, với điều kiện là các máy đó phải chịu biện pháp kiểm soát NO_x thay thế do Chính quyền hàng hải qui định.

- (c) Bất kể các điều khoản của tiểu mục (a) của mục này, Chính quyền hàng hải có thể cho phép miễn giảm áp dụng qui định này đối với bất kỳ động cơ diesel nào được lắp đặt trên các tàu được đóng, hoặc đối với tàu được hoán cải lớn trước khi Nghị định thư này có hiệu lực, với điều kiện tàu chỉ thực hiện những chuyến đi tới các cảng hoặc các bến xa bờ trong quốc gia mà tàu treo cờ.

XEM GIẢI THÍCH 13.2

- (2) (a) Áp dụng đối với qui định này, *hoán cải lớn* là một hoán cải thực hiện đối với một động cơ nếu:
- (i) động cơ được thay thế bằng một động cơ mới được chế tạo vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, hoặc
 - (ii) bất kỳ hoán cải quan trọng nào như được định nghĩa ở Bộ luật kỹ thuật NO_x, áp dụng đối với động cơ, hoặc
 - (iii) tốc độ liên tục lớn nhất của động cơ được tăng lên quá 10%.

XEM GIẢI THÍCH 13.3

- (b) Việc xả NO_x do kết quả của các việc hoán cải được nêu ở tiểu mục (a) của mục này phải được chứng minh bằng tài liệu phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x để Chính quyền hàng hải phê duyệt.
- (3) (a) Theo điều khoản của qui định 3 của Phụ lục này, việc hoạt động của mỗi động cơ diesel áp dụng qui định này phải bị cấm, trừ khi việc thải ôxít nitơ (được tính bằng tổng khối lượng xả NO₂) từ động cơ nằm trong các giới hạn sau:
- (i) 17,0 g/kWh nếu $n < 130$ (vòng/ phút)
 - (ii) $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh nếu $130 \leq n < 2000$ (vòng/ phút)
 - (iii) 9,8 g/kWh nếu $n \geq 2000$ (vòng/ phút)

trong đó n = tốc độ của động cơ (số vòng quay của trục khuỷu trong một phút).

Khi sử dụng nhiên liệu được tổng hợp từ các hỗn hợp hydrocarbon thu được từ việc tinh lọc dầu mỏ, qui trình thử và các phương pháp đo phải phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x, có xét đến các Chu trình thử và các Hệ số được nêu ở phụ chương II của Phụ lục này.

- (b) Bất kể các điều khoản của tiểu mục (a) của mục này, sự hoạt động của một động cơ diesel được phép khi:
 - (i) sử dụng một hệ thống lọc khí xả, được Chính quyền hàng hải phê duyệt phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x, cho động cơ nhằm giảm việc xả NO_x của tàu tối thiểu đạt được theo những giới hạn nêu ở tiểu mục (a), hoặc
 - (ii) phương pháp tương đương khác, được Chính quyền hàng hải phê duyệt có xét đến các hướng dẫn tương ứng do Tổ chức ban hành, áp dụng cho việc giảm xả NO_x của tàu tối thiểu đạt được theo những giới hạn nêu ở tiểu mục (a) của mục này.

Qui định 14

Ôxít lưu huỳnh (SO_x)

Qui định chung

- (1) Hàm lượng lưu huỳnh trong bất kỳ loại dầu đốt nào được sử dụng trên tàu phải không quá 4,5%*m/m*.
- (2) Hàm lượng lưu huỳnh trung bình trên toàn thế giới của dầu đốt sử dụng trên tàu phải được kiểm soát, có xét đến những hướng dẫn đã được Tổ chức ban hành*.

Các yêu cầu trong các vùng kiểm soát xả SO_x

- (3) Áp dụng đối với qui định này, các vùng kiểm soát thải SO_x bao gồm:
 - (a) vùng biển Baltic như được định nghĩa ở qui định 10(1)(b) của Phụ lục I, vùng biển Bắc như định nghĩa ở qui định 5(1)(f) của Phụ lục V; và
 - (b) các vùng biển khác, kể cả các vùng cảng được Tổ chức ấn định phù hợp với các tiêu chuẩn và thủ tục cho việc ấn định các vùng kiểm soát xả SO_x về việc ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu gây ra nêu trong phụ chương III của Phụ lục này.
- (4) Khi tàu ở trong các vùng kiểm soát xả SO_x, tối thiểu phải đáp ứng được một trong các điều kiện sau:
 - (a) hàm lượng lưu huỳnh trong dầu đốt sử dụng trên tàu khi tàu ở trong một vùng kiểm soát xả SO_x phải không vượt quá 1,5%*m/m*;

* Tham khảo nghị quyết MEPC.82(43), Hướng dẫn về việc kiểm soát hàm lượng lưu huỳnh trung bình toàn cầu trong nhiên liệu sử dụng trên tàu.

- (b) sử dụng một hệ thống lọc khí xả, được Chính quyền hàng hải phê duyệt, có xét đến các hướng dẫn Tổ chức ban hành*, được áp dụng nhằm giảm lượng ôxit lưu huỳnh xả từ tàu, kể cả các máy chính và máy phụ, xuống tới 6,0 g SO_x/kWh hoặc nhỏ hơn được tính bằng tổng khối lượng xả ôxit lưu huỳnh. Chất thải tạo thành từ việc sử dụng thiết bị đó phải không được thải ở các cảng kín, nơi trú ẩn và các cửa sông trừ khi có thể chứng minh được thông qua tài liệu của tàu rằng các chất thải phát sinh không làm ảnh hưởng xấu tới các điều kiện sinh thái của các cảng kín, nơi trú ẩn và các cửa sông đó, dựa trên các tiêu chuẩn do Chính quyền cảng gửi tới Tổ chức. Tổ chức sẽ thông báo tiêu chuẩn đó tới tất cả các Thành viên Công ước; hoặc
 - (c) có thể áp dụng giải pháp kỹ thuật bất kỳ khác mà có thể xác nhận và thực hiện để giới hạn xả SO_x tới một mức tương đương với mức nêu ở tiểu mục (b). Các giải pháp đó phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt có xét đến các hướng dẫn đã được Tổ chức ban hành.
- (5) Hàm lượng lưu huỳnh trong dầu đốt nêu ở mục (1) và tiểu mục (4)(a) của qui định này phải được các nhà cung cấp chứng minh bằng tài liệu như yêu cầu của qui định 18 Phụ lục này.
 - (6) Các tàu sử dụng dầu đốt riêng để phù hợp với mục (4)(a) của qui định này phải đủ thời gian cho phép để hệ thống dầu đốt trực nhật được xả toàn bộ những nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh trên 1,5%_{m/m} trước khi tàu đi vào vùng kiểm soát xả SO_x. Lượng dầu đốt có hàm lượng lưu huỳnh thấp (hàm lượng lưu huỳnh nhỏ hơn hoặc bằng 1,5%_{m/m}) trong mỗi kết, cũng như thời gian và vị trí của tàu khi hoạt động chuyển đổi sử dụng dầu đốt hoàn thành phải được ghi vào sổ nhật ký theo mẫu của Chính quyền hàng hải.
 - (7) Trong thời hạn 12 tháng ngay sau khi Nghị định thư này hoặc một sửa đổi đối với Nghị định thư này về việc qui định một vùng kiểm soát xả SO_x theo mục 3(b) của qui định này có hiệu lực, các tàu vào một vùng kiểm soát xả SO_x theo tiểu mục (3)(a) hoặc vùng được qui định theo mục (3)(b) của mục này được miễn giảm các yêu cầu của các mục (4) và (6) của qui định này; và các yêu cầu của mục (5) của qui định này trong phạm vi liên quan đến mục (4)(a) của qui định này.

* Tham khảo nghị quyết MEPC.130(53), Hướng dẫn về hệ thống lọc SO_x trong khí thải lắp đặt trên tàu.

Qui định 15***Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi***

- (1) Nếu có thể thực hiện điều chỉnh việc xả các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOCs) từ các tàu chở hàng lỏng trong các cảng hoặc các bến thuộc quyền quản lý của một Thành viên Nghị định thư 1997, chúng phải được điều chỉnh phù hợp với các điều khoản của qui định này.
- (2) Một Thành viên Nghị định thư 1997 qui định các cảng hoặc bến thuộc quyền quản lý của mình phải điều chỉnh việc xả các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi, phải đệ trình một thông báo tới Tổ chức. Thông báo này phải bao gồm các thông tin về cơ tàu chở hàng lỏng phải chịu kiểm soát, các hệ thống kiểm soát xả hơi yêu cầu đối với tàu hàng và ngày hiệu lực của việc kiểm soát đó. Thông báo phải được đệ trình trước ngày hiệu lực ít nhất 6 tháng.
- (3) Chính phủ của mỗi Thành viên Nghị định thư 1997 qui định các cảng hoặc bến của mình, ở đó các tàu chở hàng lỏng phải được điều chỉnh xả, phải đảm bảo rằng có các hệ thống kiểm soát xả hơi được Chính phủ phê duyệt có xét đến các tiêu chuẩn an toàn đã được Tổ chức ban hành, trong các cảng và bến đã qui định đó, hoạt động an toàn và việc thực hiện phải sao cho không làm chậm trễ hoạt động của tàu bất hợp lý.
- (4) Tổ chức phải phổ biến một danh mục các cảng và bến được các Thành viên Nghị định thư 1997 qui định tới các Thành viên khác của Nghị định thư 1997 và các Quốc gia thành viên của Tổ chức để họ được biết.
- (5) Tất cả các tàu chở hàng lỏng mà phải chịu sự kiểm soát xả hơi phù hợp với các điều khoản của mục (2) qui định này, phải được trang bị một hệ thống thu gom hơi được Chính quyền hàng hải phê duyệt, có xét đến các tiêu chuẩn an toàn đã được Tổ chức ban hành*, và các hệ thống đó phải được sử dụng trong quá trình nhận các hàng đó. Các bến có trang bị các hệ thống kiểm soát xả hơi phù hợp với qui định này, có thể chấp nhận các tàu chở hàng lỏng hiện có không trang bị các hệ thống thu gom hơi trong thời hạn 3 năm sau ngày hiệu lực nêu ở mục (2).
- (6) Qui định này chỉ áp dụng cho các tàu chở khí khi kiểu nhận hàng và các hệ thống chặn cho phép chứa an toàn đối với hợp chất hữu cơ dễ bay hơi - không metan (non-methane VOCs) trên tàu, hoặc an toàn trong việc dỡ hàng lên bờ.

* Tham khảo MSC/Circ.585 về các Tiêu chuẩn đối với hệ thống kiểm soát xả hơi.

Qui định 16**Đốt chất thải trên tàu**

- (1) Trừ khi thực hiện theo mục (5), việc đốt chất thải trên tàu chỉ được phép thực hiện trong lò đốt của tàu.
- (2) (a) Trừ khi thực hiện theo tiểu mục (b) của mục này, mỗi lò đốt lắp đặt trên tàu được lắp đặt lên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000 phải thoả mãn các yêu cầu nêu trong Phụ chương IV của Phụ lục này. Mỗi lò đốt phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt, có xét đến các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với lò đốt trên tàu đã được Tổ chức ban hành.*

XEM GIẢI THÍCH 16.1

- (b) Chính quyền hàng hải có thể cho phép miễn giảm việc áp dụng tiểu mục (a) của mục này đối với lò đốt bất kỳ được lắp đặt trước ngày hiệu lực của Nghị định thư 1997, với điều kiện là tàu chỉ thực hiện những chuyến đi trong các vùng nước thuộc chủ quyền hoặc sự quản lý của quốc gia mà tàu treo cờ.
- (3) Qui định này không ảnh hưởng đến việc cấm, hoặc các qui định khác, của Công ước về Ngăn ngừa ô nhiễm do Nhấn chìm các chất phế thải, 1972 đã được sửa đổi và Nghị định thư 1996 liên quan.
- (4) Cấm đốt các chất thải sau đây trên tàu:
 - (a) những căn hàng theo Phụ lục I, II và III của Công ước này và các vật liệu bao gói các chất đó;
 - (b) polychlorinated biphenyls (PCBs);
 - (c) rác, như được định nghĩa ở Phụ lục V của Công ước này, có chứa nhiều hơn lượng qui định các kim loại nặng; và
 - (d) các sản phẩm tinh lọc dầu mỏ có chứa các hợp chất halogen.
- (5) Việc đốt trên tàu các căn nước thải và căn dầu trong quá trình hoạt động bình thường của tàu cũng có thể thực hiện được trong các nồi hơi chính hoặc nồi hơi phụ, nhưng trong các trường hợp đó phải không thực hiện trong các cảng, bến và các cửa sông.
- (6) Cấm đốt trên tàu các hợp chất polyvinyl chlorides (PVCs), trừ khi các lò đốt trên tàu đã được cấp Giấy chứng nhận Kiểu được IMO duyệt (IMO Type Approval Certificate).

XEM GIẢI THÍCH 16.2

* Tham khảo Nghị quyết MEPC 76(40) về các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với lò đốt trên tàu, và nghị quyết MEPC.93(45) Bổ sung sửa đổi tiêu chuẩn kỹ thuật đối với lò đốt trên tàu.

- (7) Tất cả các tàu có lò đốt áp dụng theo qui định này phải có một sổ tay hướng dẫn khai thác của nhà chế tạo, sổ tay này phải nêu rõ cách khai thác lò đốt trong giới hạn được mô tả ở mục 2 phụ chương IV của Phụ lục này.

SEE INTERPRETATION 16.3

- (8) Người có trách nhiệm về hoạt động của bất kỳ lò đốt nào phải là người được đào tạo và có khả năng thực hiện theo hướng dẫn được nêu trong sổ tay hướng dẫn khai thác của nhà chế tạo.

SEE INTERPRETATION 16.4

- (9) Việc kiểm soát nhiệt độ đường ra khí cháy yêu cầu phải thực hiện liên tục và chất thải phải không được đưa vào lò đốt cung cấp liên tục (continuous-feed incinerator) trên tàu khi nhiệt độ thấp dưới nhiệt độ cho phép tối thiểu (850°C). Đối với các lò đốt từng mẻ (batch-loaded) trên tàu, phải được thiết kế sao cho nhiệt độ của buồng đốt phải đạt được 600°C sau khi vận hành 5 phút.

SEE INTERPRETATION 16.5

- (10) Qui định này không ngăn cản việc phát triển, trang bị và khai thác các thiết kế thay thế của các thiết bị xử lý chất thải bằng nhiệt trên tàu thoả mãn hoặc cao hơn các yêu cầu của qui định này.

Qui định 17

Thiết bị tiếp nhận

- (1) Chính phủ của mỗi Thành viên Nghị định thư 1997 phải cam kết đảm bảo trang bị các thiết bị đủ để thoả mãn:
- (a) nhu cầu của các tàu sử dụng chúng trong các cảng sửa chữa để tiếp nhận các chất làm suy giảm ôzôn và thiết bị chứa các chất như vậy khi giải phóng khỏi tàu;
 - (b) nhu cầu của các tàu sử dụng chúng trong các cảng, bến, cảng sửa chữa để tiếp nhận chất cặn từ hệ thống lọc khí xả được duyệt khi xả những cặn không được phép theo qui định 14 của Phụ lục này vào môi trường biển;
- không làm chậm trễ tàu bất hợp lý, và
- (c) các thiết bị tháo dỡ cần thiết đối với tàu để tiếp nhận các chất suy giảm ôzôn và thiết bị có chứa các chất đó khi giải phóng khỏi tàu.

- (2) Mỗi Thành viên của Nghị định thư 1997 phải thông báo cho Tổ chức để phổ biến tới các Thành viên của Tổ chức tất cả những nơi không trang bị đầy đủ hoặc được xem là không thoả mãn theo qui định này.

Qui định 18

Chất lượng dầu đốt

- (1) Dầu đốt sử dụng cho mục đích đốt được cung cấp và sử dụng trên các tàu áp dụng Phụ lục này phải thoả mãn các yêu cầu sau:

SEE INTERPRETATION 18.1

- (a) trừ khi thoả mãn tiểu mục (b):
- (i) dầu đốt phải là các hợp chất hydrocarbon có được từ việc tinh lọc dầu mỏ. Không cấm việc bổ sung những lượng nhỏ các phụ gia nhằm cải thiện một số đặc tính của dầu đốt;
 - (ii) dầu đốt phải không có axit vô cơ;
 - (iii) dầu đốt phải không có bất kỳ các chất bổ sung hoặc hoá chất thải mà:
 - (1) làm nguy hại tới an toàn của tàu hoặc ảnh hưởng xấu đến đặc tính của động cơ; hoặc
 - (2) có hại đối với con người; hoặc
 - (3) làm tăng ô nhiễm không khí; và
- (b) Dầu đốt sử dụng cho mục đích đốt có được bằng các phương pháp không phải là tinh lọc dầu mỏ phải không:
- (i) quá hàm lượng lưu huỳnh được nêu ở qui định 14 của Phụ lục này;
 - (ii) làm cho một động cơ xả NO_x quá các giới hạn được nêu ở qui định 13(3)(a) của Phụ lục này;
 - (iii) chứa axit vô cơ; và
 - (iv)
 - (1) làm nguy hại tới an toàn của tàu hoặc ảnh hưởng xấu đến đặc tính của động cơ; hoặc
 - (2) có hại đối với con người; hoặc
 - (3) làm tăng ô nhiễm không khí.
- (2) Qui định này không áp dụng đối với than ở dạng rắn hoặc các nhiên liệu hạt nhân.

- (3) Đối với tàu áp dụng theo quy định 5 và 6 của Phụ lục này, những chi tiết về dầu đốt cho mục đích đốt được cung cấp và sử dụng trên tàu phải được ghi lại bằng phương cách sử dụng một phiếu cung ứng nhiên liệu, phiếu này phải bao gồm ít nhất những thông tin được nêu ở phụ chương V của Phụ lục này.
- (4) Phiếu cung ứng nhiên liệu phải được lưu giữ trên tàu sao cho sẵn sàng cho việc kiểm tra được dễ dàng tại những thời điểm hợp lý. Nó phải được lưu giữ 3 năm sau khi dầu đốt được cung cấp cho tàu.
- (5)
 - (a) Người có thẩm quyền* của Chính phủ Thành viên Nghị định thư 1997 có thể kiểm tra các phiếu cung ứng nhiên liệu trên bất kỳ tàu nào áp dụng Phụ lục này khi tàu đang ở trong cảng hoặc bến xa bờ của Thành viên đó, có thể sao phiếu cung ứng nhiên liệu và có thể yêu cầu thuyền trưởng hoặc người chịu trách nhiệm của tàu chứng nhận vào mỗi bản sao là đúng với phiếu cung ứng nhiên liệu thực trên tàu. Người có thẩm quyền cũng có thể thẩm tra nội dung của mỗi phiếu cung ứng nhiên liệu thông qua việc hỏi lại cảng cấp phiếu đó.
 - (b) Người có thẩm quyền thực hiện kiểm tra các phiếu cung ứng nhiên liệu và thu thập những bản sao được chứng nhận theo mục này, phải thực hiện càng nhanh và hiệu quả càng tốt mà không làm chậm trễ hoạt động của tàu bất hợp lý.
- (6) Phiếu cung ứng nhiên liệu phải được đính kèm một mẫu đặc trưng của dầu đốt được cung ứng có quan tâm đến các hướng dẫn đã được Tổ chức ban hành. Mẫu phải được niêm phong và ký tên đại diện của nhà cung ứng và thuyền trưởng hoặc sĩ quan chịu trách nhiệm về hoạt động nhiên liệu sau khi hoàn thành các hoạt động nhiên liệu và được giữ lại dưới sự kiểm soát của tàu tới khi dầu đốt được tiêu thụ đáng kể, nhưng trong bất kỳ trường hợp nào thời hạn này cũng không được ít hơn 12 tháng kể từ thời điểm cung ứng.
- (7) Các Thành viên Nghị định thư 1997 cam kết đảm bảo rằng các cơ quan chức trách thích hợp được họ thiết lập:
 - (a) duy trì một sổ đăng ký các nhà cung ứng dầu đốt địa phương;
 - (b) yêu cầu các nhà cung ứng địa phương cung cấp phiếu cung ứng nhiên liệu và mẫu như yêu cầu của qui định này; nhà cung ứng phải chứng nhận rằng dầu đốt thoả mãn các yêu cầu của qui định 14 và 18 của Phụ lục này;
 - (c) yêu cầu nhà cung ứng địa phương lưu giữ một bản sao phiếu cung ứng nhiên liệu trong ít nhất 3 năm để Chính quyền cảng có thể kiểm tra và xác minh khi cần thiết;

* Tham khảo Nghị quyết A.787(19), các thủ tục về việc kiểm soát của Chính quyền cảng, được sửa đổi bằng A.882(21); xem ấn phẩm IA650E do IMO phát hành.

- (d) có những biện pháp phù hợp đối với những nhà cung ứng dầu đốt khi phát hiện dầu đốt cung ứng không phù hợp với phiếu cung ứng nhiên liệu;
 - (e) thông báo cho Chính quyền hàng hải về bất kỳ tàu nào nhận dầu đốt không thoả mãn các yêu cầu của qui định 14 và 18 của Phụ lục này; và
 - (f) thông báo cho Tổ chức để phổ biến tới các Thành viên Nghị định thư 1997 tất cả các trường hợp mà các nhà cung ứng dầu đốt không đáp ứng các yêu cầu được nêu ở qui định 14 và 18 của Phụ lục này.
- (8) Trong việc phối hợp với Chính quyền cảng để thực hiện kiểm tra, các Thành viên nghị định thư 1997 phải cam kết thêm:
- (a) thông báo cho Thành viên và Quốc gia không phải thành viên (non-Party), mà phiếu cung ứng nhiên liệu được cấp trong vùng thuộc chủ quyền của họ, về những trường hợp cung ứng dầu đốt không thoả mãn, đưa ra tất cả những thông tin liên quan; và
 - (b) đảm bảo rằng có những biện pháp khắc phục phù hợp được thực hiện để chuyển những dầu đốt không phù hợp thành dầu đốt phù hợp.

Qui định 19

Yêu cầu đối với các công trình nổi và dàn khoan

- (1) Theo các điều khoản của các mục (2) và (3) của qui định này, các công trình nổi, dàn khoan cố định và di động phải thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này.
- (2) Xả khí phát sinh trực tiếp trong quá trình thăm dò, khai thác và xử lý kết hợp ngoài khơi đối với các nguồn tài nguyên đáy biển, theo điều 2(3)(b)(ii) của Công ước này, được miễn giảm các điều khoản của Phụ lục này. Những quá trình xả đó bao gồm:
 - (a) xả do việc đốt các chất mà là duy nhất và trực tiếp do việc khảo sát, khai thác và xử lý kết hợp ngoài khơi đối với các tài nguyên đáy biển, bao gồm nhưng không chỉ hạn chế việc đốt cháy các chất hydrocarbon và đốt các chất thừa, cặn bẩn, và/ hoặc các chất lỏng kích thích trong quá trình kết thúc trào và các hoạt động thử nghiệm, và sự cháy phát sinh từ các trạng thái bị đổ;
 - (b) giải phóng các khí và hợp chất dễ bay hơi được đưa lên trong quá trình khoan và xả bỏ.
 - (c) quá trình xả liên quan duy nhất và trực tiếp với việc xử lý, sử dụng hoặc lưu giữ các tài nguyên đáy biển; và

- (d) việc xả từ các động cơ diesel chỉ là để phục vụ cho việc khảo sát, khai thác và xử lý ngoài khơi các nguồn tài nguyên đáy biển.
- (3) Các yêu cầu của qui định 18 của Phụ lục này không áp dụng đối với việc sử dụng các chất hydrocarbon mà được sản xuất và sau đó sử dụng như là nhiên liệu, khi được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

Phụ chương của Phụ lục VI

Phụ chương I

Mẫu giấy chứng nhận IAPP

(Qui định 8)

GIẤY CHỨNG NHẬN QUỐC TẾ VỀ NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ

Cấp theo các điều khoản của Nghị định thư 1997 bổ sung cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng nghị định thư 1978 liên quan và được bổ sung sửa đổi bằng nghị quyết MEPC.132(53) (sau đây gọi tắt là "Công ước") theo uỷ quyền của Chính phủ:

.....
(tên chính thức đầy đủ của quốc gia)

bởi:

.....
(tên chính thức của người có thẩm quyền, hoặc tổ chức được uỷ quyền phù hợp theo các điều khoản của Công ước)

Đặc điểm tàu*

Tên tàu:

Số đăng ký hoặc hồ hiệu:

Cảng đăng ký:

Tổng dung tích:

Số IMO*:

Kiểu tàu: ☐ Tàu chở hàng lỏng
☐ Tàu không phải tàu chở hàng lỏng

* Đặc tính tàu có thể bố trí theo các ô nằm ngang.

* Theo Nghị quyết A.600(15), Số phân biệt IMO của tàu.

CHÚNG NHẬN RẰNG:

1. Tàu đã được kiểm tra phù hợp với qui định 5 của Phụ lục VI của Công ước; và
2. Đợt kiểm tra cho thấy các thiết bị, hệ thống, phụ tùng, trang bị và vật liệu hoàn toàn thoả mãn các yêu cầu áp dụng của Phụ lục VI của Công ước.

Ngày hoàn thành kiểm tra làm cơ sở cấp Giấy chứng nhận này: _____

Giấy chứng nhận này có hiệu lực đến: _____*

với điều kiện phải được kiểm tra xác nhận thoả mãn theo qui định 5, Phụ lục VI của Công ước

Cấp tại: _____

(nơi cấp giấy chứng nhận)

Ngày cấp: _____

(ngày cấp giấy chứng nhận)

*(Chữ ký của người được uỷ nhiệm
toàn quyền cấp giấy chứng nhận)*

(đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền cấp giấy chứng nhận)

* Điền ngày hết hạn do Chính quyền hàng hải qui định theo qui định 9(1), Phụ lục VI của Công ước. Ngày và tháng tương ứng với ngày đến hạn như định nghĩa ở qui định 2(14), Phụ lục VI của Công ước, trừ khi sửa đổi phù hợp với qui định 9(8), Phụ lục VI của Công ước.

KIỂM TRA XÁC NHẬN HÀNG NĂM VÀ TRUNG GIAN

CHỨNG NHẬN RẰNG: Tại cuộc kiểm tra theo yêu cầu của qui định 5 phụ lục VI của Công ước, tàu thoả mãn hoàn toàn các điều khoản tương ứng của Công ước:

Kiểm tra hàng năm:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người được uỷ quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền)

Kiểm tra hàng năm / trung gian*:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người được uỷ quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền)

Kiểm tra hàng năm / trung gian*:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người được uỷ quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền)

Kiểm tra hàng năm:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người được uỷ quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

KIỂM TRA HÀNG NĂM / TRUNG GIAN THEO QUI ĐỊNH 9(8)(c)

Chúng nhận rằng, tại đợt kiểm tra hàng năm/trung gian* theo yêu cầu của qui định 9(8)(c) Phụ lục VI của Công ước, tàu này phù hợp với những điều khoản liên quan của Công ước:

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIÁ TRỊ GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU THỜI HẠN HIỆU
LỰC NHỎ HƠN 5 NĂM KHI ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 9(3)**

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 9(3) Phụ lục VI của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN NẾU ĐÃ HOÀN THÀNH KIỂM TRA CẤP MỚI VÀ ÁP DỤNG THEO QUI ĐỊNH 9(4)

Tàu này phù hợp với các qui định áp dụng của Công ước và theo qui định 9(4) Phụ lục VI của Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký: _____
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi: _____

Ngày: _____

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN ĐẾN KHI TÀU CẬP CẢNG
ĐỂ KIỂM TRA HOẶC THỜI HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 9(5) HOẶC 9(6)**

Theo qui định 9(5) hoặc 9(6)* của Phụ lục VI Công ước, Giấy chứng nhận này được công nhận có hiệu lực đến

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

XÁC NHẬN GIA HẠN NGÀY ĐẾN HẠN NẾU ÁP DỤNG QUI ĐỊNH 9(8)

Theo qui định 9(8) Phụ lục VI của Công ước, ngày đến hạn mới là:

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

Theo qui định 9(8) Phụ lục I của Công ước, ngày đến hạn mới là:

Chữ ký:
(chữ ký của người có thẩm quyền)

Nơi:

Ngày:

(đóng dấu của tổ chức có thẩm quyền)

* Gạch bỏ nếu không phù hợp.

**PHỤ BẢN CỦA
GIẤY CHỨNG NHẬN NGĂN NGỪA Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ QUỐC TẾ
(GIẤY CHỨNG NHẬN IAPP)**

DANH MỤC KẾT CẤU VÀ THIẾT BỊ

Cấp theo các điều khoản của Phụ lục VI của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (sau đây gọi là "Công ước")

Lưu ý:

- 1 Bản Danh mục này phải luôn đính kèm với giấy chứng nhận IAPP. Giấy chứng nhận IAPP phải luôn sẵn có trên tàu trong mọi thời gian.
- 2 Ngôn ngữ của Bản ghi phải ít nhất là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha, nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia cấp giấy cũng được sử dụng, thì ngôn ngữ này sẽ được ưu tiên trong trường hợp có tranh chấp hoặc không thống nhất.
- 3 Đánh dấu (x) vào các ô nếu "có" và "có áp dụng" hoặc (-) nếu "không" và "không áp dụng".
- 4 Trừ khi được nêu khác đi, các qui định được nêu trong Danh mục này là các qui định của Phụ lục VI của Công ước và các nghị quyết hoặc thông tư đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế thông qua.

1 Đặc điểm tàu:

- 1.1 Tên tàu:
- 1.2 Số phân biệt hoặc hồ hiệu:
- 1.3 Số IMO:
- 1.4 Cảng đăng ký:
- 1.5 Tổng dung tích:
- 1.6 Ngày đặt sống chính hoặc ở giai đoạn đóng mới tương tự:
- 1.7 Ngày bắt đầu hoán cải máy chính (nếu có)(qui định 13):

2 Kiểm soát xả từ tàu

2.1 Các chất làm suy giảm tầng ôzôn (qui định 12)

- 2.1.1 Các hệ thống và thiết bị chữa cháy có chứa khí halon có thể tiếp tục hoạt động..... ☐

Hệ thống, thiết bị	Vị trí trên tàu

2.1.2 Các hệ thống và thiết bị có chứa CFCs có thể tiếp tục hoạt động..... ☐

Hệ thống, thiết bị	Vị trí trên tàu

2.1.3 Các hệ thống và thiết bị có chứa hydro-chlorofluorocarbon (HCFCs) được trang bị trước ngày 1 tháng 1 năm 2020 có thể tiếp tục hoạt động..... ☐

Hệ thống, thiết bị	Vị trí trên tàu

2.2 Ôxít nito (Nitrogen oxides - NO_x) (qui định 13)

2.2.1 Các động cơ diesel dưới đây có công suất lớn hơn 130 kW, được trang bị trên tàu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, thoả mãn các tiêu chuẩn về xả của qui định 13(3)(a) và phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x..... ☐

Nhà chế tạo và kiểu	Số seri	Mục đích sử dụng	Công suất (kW)	Tốc độ quay (vòng/phút)

2.2.2 Các động cơ diesel dưới đây có công suất lớn hơn 130 kW và đã được hoán cải lớn theo qui định 13(2) vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, thoả mãn các tiêu chuẩn xả của qui định 13(3)(a) và phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x..... ☐

Nhà chế tạo và kiểu	Số seri	Mục đích sử dụng	Công suất (kW)	Tốc độ quay (vòng/phút)

2.2.3 Các động cơ diesel dưới đây có công suất lớn hơn 130 kW và được trang bị trên tàu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, hoặc có công suất lớn hơn 130 kW và đã được hoán cải lớn theo qui định 13(2) vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, được lắp đặt một hệ thống lọc khí thải hoặc các phương pháp tương đương khác thoả mãn qui định 13(3) và phù hợp với Bộ luật kỹ thuật NO_x..... ☐

Nhà chế tạo và kiểu	Số seri	Mục đích sử dụng	Công suất (kW)	Tốc độ quay (vòng/phút)

- 2.2.4 Các động cơ diesel dưới đây được nêu ở các mục 2.2.1, 2.2.2 và 2.2.3 trên được lắp đặt các thiết bị theo dõi và ghi việc xả NO_x thoả mãn Bộ luật kỹ thuật NO_x : ☐

Nhà chế tạo và kiểu	Số seri	Mục đích sử dụng	Công suất (kW)	Tốc độ quay (vòng/phút)

2.3 Ôxít lưu huỳnh (SO_x) (qui định 14)

- 2.3.1 Khi tàu hoạt động trong một vùng kiểm soát xả SO_x được nêu ở qui định 14(3), tàu sử dụng:

- .1 Dầu đốt với hàm lượng lưu huỳnh không quá 1,5% m/m như được nêu ở các phiếu cung ứng nhiên liệu; hoặc ☐
- .2 Một hệ thống lọc khí xả được duyệt để giảm lượng xả SO_x xuống dưới 6,0 g SO_x/kWh ; hoặc ☐
- .3 Các giải pháp kỹ thuật được duyệt khác để giảm xả SO_x xuống dưới 6,0 g SO_x/kWh ☐

2.4 Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOCs) (Qui định 15)

- 2.4.1 Tàu dầu có trang bị một hệ thống thu gom hơi được duyệt theo MSC/Circ. 585..... ☐

2.5 Tàu có lò đốt:

- .1 thoả mãn nghị quyết MEPC 76(40) đã được sửa đổi ☐
- .2 lắp đặt trước ngày 1 tháng 1 năm 2000 mà không thoả mãn nghị quyết MEPC 76(40) đã được sửa đổi..... ☐

CHỨNG NHẬN RẰNG bản Danh mục này được lập đúng về mọi phương diện.

Cấp tại:
(nơi cấp giấy chứng nhận)

Ngày cấp:
(ngày cấp giấy chứng nhận)

.....
(Chữ ký của người được uỷ nhiệm toàn quyền cấp giấy chứng nhận)

(đóng dấu của tổ chức được uỷ quyền cấp giấy chứng nhận)

Phụ chương II

CÁC CHU TRÌNH THỬ VÀ HỆ SỐ

(Quy định 13)

Các chu trình thử và hệ số sau đây phải được áp dụng để xác nhận sự phù hợp của động cơ diesel hàng hải về giới hạn NO_x theo quy định 13 của Phụ lục này, sử dụng qui trình thử và phương pháp tính như nêu ở Bộ luật Kỹ thuật NO_x .

1. Đối với các động cơ có tốc độ không đổi sử dụng làm động lực đẩy tàu chính, kể cả các diesel dẫn động máy điện, áp dụng chu trình thử E2.
2. Đối với hệ thống chân vịt biến bước, áp dụng chu trình thử E2.
3. Đối với các động cơ chính và phụ lại chân vịt hoạt động theo qui luật, áp dụng chu trình thử E3.
4. Đối với các động cơ phụ có tốc độ không đổi, áp dụng chu trình thử D2.
5. Đối với các động cơ có tốc độ thay đổi, tải thay đổi, không thuộc các động cơ nêu trên, áp dụng chu trình thử C1.

Chu trình thử áp dụng đối với "động cơ có tốc độ không đổi sử dụng làm động lực chính" (kể cả động cơ diesel dẫn động máy phát điện và Hệ thống chân vịt biến bước)

Chu trình thử kiểu E2	Tốc độ	100%	100%	100%	100%
	Công suất	100%	75%	50%	25%
	Hệ số	0,2	0,5	0,15	0,15

Chu trình thử áp dụng đối với "Các động cơ chính và phụ lại chân vịt hoạt động theo qui luật"

Chu trình thử kiểu E3	Tốc độ	100%	91%	80%	63%
	Công suất	100%	75%	50%	25%
	Hệ số	0,2	0,5	0,15	0,15

Chu trình thử áp dụng đối với "Các động cơ phụ có tốc độ không đổi"

Chu trình thử kiểu D2	Tốc độ	100%	100%	100%	100%	100%
	Công suất	100%	75%	50%	25%	10%
	Hệ số	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Phụ chương của MARPOL Phụ lục VI

Chu trình thử áp dụng đối với "Các động cơ phụ có tốc độ và tải thay đổi"

Chu kỳ trình kiểu C1	Tốc độ	Tỉ lệ				Trung gian			Dư trữ
	Mômen quay	100%	75 %	50 %	10 %	100%	75%	50%	0%
	Hệ số	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Phụ chương III

TIÊU CHUẨN VÀ THỦ TỤC ẮN ĐỊNH CÁC VÙNG KIỂM SOÁT XÁ SO_x

(Quy định 14)

1 Mục đích

- 1.1 Mục đích của phụ chương này là đưa ra tiêu chuẩn và thủ tục đối với việc ấn định các vùng kiểm soát xá SO_x. Mục đích của các vùng kiểm soát xá SO_x là ngăn ngừa, giảm bớt và kiểm soát ô nhiễm không khí do việc xá SO_x từ các tàu và tác động có hại của chúng đối với các vùng lục địa và biển.
- 1.2 Một vùng kiểm soát xá SO_x phải được Tổ chức xem xét để thông qua nếu Tổ chức được cung cấp các cơ sở cho thấy sự cần thiết phải ngăn ngừa, giảm bớt và kiểm soát ô nhiễm không khí do việc xá SO_x từ các tàu trong vùng đó.

2 Tiêu chuẩn đề nghị cho việc ấn định một vùng kiểm soát xá SO_x

- 2.1 Chỉ những quốc gia tham gia Nghị định thư 1997 mới được đệ trình bản đề nghị tới Tổ chức về việc ấn định vùng kiểm soát xá SO_x. Nếu hai hoặc nhiều hơn các quốc gia tham gia có sự quan tâm chung về một vùng cụ thể, họ phải lập một bản đề nghị phối hợp.
- 2.2 Bản đề nghị phải bao gồm:
 - .1 mô tả vùng đề nghị áp dụng kiểm soát xá SO_x từ các tàu, cùng với một hải đồ có đánh dấu vùng đó;
 - .2 thuyết minh về các vùng lục địa và biển có nguy cơ bị ảnh hưởng do việc xá SO_x từ tàu;
 - .3 bằng việc phân tích, đánh giá việc xá SO_x từ tàu hoạt động trong vùng đề nghị áp dụng kiểm soát xá SO_x là góp phần làm tăng ô nhiễm không khí do SO_x, kể cả động SO_x, và sự có mặt của chúng làm ảnh hưởng có hại đến các vùng lục địa và biển. Đánh giá này phải bao gồm một thuyết minh về những ảnh hưởng của việc xá SO_x đến các hệ sinh thái đất và nước, các vùng tự nhiên, môi trường sống cần thiết, chất lượng nước, sức khỏe của con người ở các vùng đó và ảnh hưởng đến ý nghĩa văn hoá và khoa học của các vùng đó, nếu có. Phải chứng minh rõ nguồn thu thập các số liệu liên quan, kể cả biện pháp sử dụng.
 - .4 thông tin liên quan tới các điều kiện thời tiết trong vùng đề nghị áp dụng kiểm soát xá SO_x và các vùng lục địa và biển có nguy cơ, đặc biệt là gió mùa, hoặc liên quan tới địa hình học, địa chất học, hải dương học, hình thái học hoặc các điều kiện khác mà có thể dẫn tới khả năng làm tăng ô nhiễm không khí hoặc tăng mức axit hoá trong vùng đó.
 - .5 giao thông tự nhiên của tàu trong vùng đề nghị kiểm soát xá SO_x, kể cả hình thức và mật độ giao thông trong vùng đó; và
 - .6 thuyết minh về các biện pháp kiểm soát của quốc gia hoặc các quốc gia ký kết đề nghị đối với các nguồn thải SO_x trên bờ ảnh hưởng đến khu vực có nguy cơ được áp dụng đồng thời với việc xem xét các biện pháp được thông qua theo các điều khoản của qui định 14, Phụ lục VI của Công ước này.

- 2.3 Các giới hạn về địa lý của một vùng kiểm soát xả SO_x phải dựa trên các tiêu chuẩn chung liên quan trên đây, kể cả việc xả và đọng SO_x từ các tàu hành hải trong vùng đề nghị, hình thức và mật độ giao thông, và các điều kiện về gió.
- 2.4 Một bản đề nghị để ấn định một vùng kiểm soát xả SO_x đưa ra phải được đệ trình lên Tổ chức phù hợp với các qui định và thủ tục do Tổ chức qui định.
3. **Thủ tục cho việc đánh giá và thông qua các vùng kiểm soát xả SO_x của Tổ chức**
 - 3.1 Tổ chức phải xem xét mỗi bản đề nghị do một hoặc nhiều Quốc gia thành viên đệ trình.
 - 3.2 Một vùng kiểm soát xả SO_x phải được ấn định bằng một bổ sung của Phụ lục này, được xem xét, thông qua và có hiệu lực phù hợp với điều 16 của Công ước này.
 - 3.3 Trong việc đánh giá, Tổ chức phải xét đến tiêu chuẩn đề cập đến trong mỗi bản đề nghị để thông qua như nêu ở phần 2 trên đây, và chi phí liên quan đến làm giảm việc đọng lưu huỳnh từ tàu so với các việc kiểm soát. Ảnh hưởng kinh tế đến việc khai thác tàu hoạt động thương mại quốc tế cũng phải được xem xét.
4. **Hoạt động trong các vùng kiểm soát phát thải SO_x**
 - 4.1 Tổ chức khuyến khích các Thành viên có tàu của họ hoạt động trong vùng đặc biệt gửi tới những thông tin liên quan đến vùng đó.

Phụ chương IV

PHÊ DUYỆT KIỂU VÀ CÁC GIỚI HẠN HOẠT ĐỘNG ĐỐI VỚI CÁC LÒ ĐỐT TRÊN TÀU

(Qui định 16)

- (1) Các lò đốt trên tàu được nêu ở qui định 16(2) phải có Giấy chứng nhận kiểu được duyệt. Để có được Giấy chứng nhận đó, lò đốt phải được thiết kế và chế tạo theo tiêu chuẩn được duyệt nêu ở qui định 16(2). Mỗi mẫu phải chịu một cuộc thử phê duyệt kiểu, thực hiện tại nhà máy hoặc bằng một thiết bị thử được duyệt, và theo yêu cầu của Chính quyền hàng hải, sử dụng các tiêu chuẩn dưới đây về đặc tính nhiên liệu/ chất thải đối với thử kiểu được duyệt để xác định lò đốt có hoạt động trong các giới hạn được nêu ở mục (2) của phụ chương này hay không:

Cặn dầu bao gồm:	75% cặn dầu từ HFO; 5% cặn dầu bôi trơn; và 20% nước ở dạng nhũ tương
Chất thải cứng bao gồm:	50% thức ăn bỏ đi 50% rác, chứa: ≈ 30% giấy, ≈ 40% bìa cứng (các tông) ≈ 10% vải ≈ 20% nhựa Hỗn hợp có thể chứa tới 50% hơi nước và 7% chất thải rắn không chảy được

- (2) Lò đốt nêu ở qui định 16(2) phải hoạt động trong các giới hạn sau:

O ₂ trong buồng đốt:	6 - 12%
CO trong khí dòng khí trung bình, lớn nhất:	200 mg/MJ
Lượng muội trung bình, lớn nhất:	Bacharach 3 hoặc Ringelman (độ chắn sáng 20%) (chấp nhận lượng nhiều hơn chỉ trong thời gian ngắn, chẳng hạn như khi khởi động)
Thành phần không cháy trong tro thải:	Tối đa 10% khối lượng
Giới hạn nhiệt độ đường ra dòng khí buồng đốt:	850 - 1200°C

Phụ chương V

THÔNG TIN NÊU TRONG PHIẾU CUNG ỨNG NHIÊN LIỆU

(Qui định 18(3))

Tên và số IMO của tàu tiếp nhận

Cảng

Ngày bắt đầu cung ứng

Tên, địa chỉ và số điện thoại của nhà cung cấp dầu đốt hàng hải

Tên sản phẩm

Khối lượng tính bằng tấn hệ mét

Tỉ trọng ở 15°C (kg/m³)*

Hàm lượng lưu huỳnh (%m/m)*

Xác nhận của đại diện nhà cung ứng dầu đốt, ký tên và chứng nhận rằng dầu đốt cung ứng là phù hợp với qui định 14(1) hoặc (4)(a) và qui định 18(1) của Phụ lục này.

* Dầu đốt phải được thử phù hợp với ISO 3675.

* Dầu đốt phải được thử phù hợp với ISO 8754.

Giải thích thống nhất của Phụ lục VI

- QĐ 1** 1.1 Khi áp dụng qui định này, thuật ngữ "tất cả các tàu" được hiểu là áp dụng đối với mọi tàu (như qui định ở MARPOL 73, điều 2(4)).
- QĐ 2.4** 2.1 Khi áp dụng qui định này, thuật ngữ "trang bị mới" được hiểu như sau:
- (a) Đối với các tàu mới, các trang bị trên tàu có sẵn chính được đặt hoặc tàu ở giai đoạn đóng mới tương đương vào hoặc sau ngày 19 tháng 5 năm 2005.
 - (b) Đối với các tàu hiện có, các trang bị mới có ngày hợp đồng bàn giao cho tàu vào hoặc sau ngày 19 tháng 5 năm 2005, hoặc trường hợp không có ngày hợp đồng bàn giao, ngày bàn giao thực tế thiết bị cho tàu vào hoặc sau ngày 19 tháng 5 năm 2005.
- Giải thích tương tự được áp dụng liên quan đến trang bị mới HCFC nhưng thay ngày 19 tháng 5 năm 2005 bằng "ngày 1 tháng 1 năm 2020".
- QĐ 13(1)(b)(i)** 13.1 Qui định 13 không áp dụng đối với một động cơ được lắp đặt trên tàu chỉ sử dụng cho mục đích sự cố.
- QĐ 13(1)(c)** 13.2 Khi áp dụng qui định này, thuật ngữ "trên tàu được hoán cải lớn" cần phải hiểu là có lỗi ở đây khi sử dụng khái niệm "tàu" thay cho "động cơ"; hoán cải tàu không đề cập trong Phụ lục này. Để hiểu đúng phù hợp với qui định 13(1)(a)(i) và (ii) cần phải đọc là "hoặc động cơ được hoán cải lớn".
- QĐ 13(2)(a)(iii)** 13.3 Khi áp dụng qui định này, trong trường hợp tàu được đóng (trước ngày 1 tháng 1 năm 2000, thuật ngữ "trên 10%" cần phải hiểu là áp dụng đối với công suất liên tục lớn nhất trước ngày 1 tháng 1 năm 2000.
- QĐ 16(2)(a)** 16.1 Khi áp dụng qui định này, thuật ngữ "lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000" cần phải hiểu như sau:
- (a) Đối với các tàu mới, các trang bị trên tàu có sẵn chính được đặt hoặc tàu ở giai đoạn đóng mới tương đương vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000.
 - (b) Đối với các tàu hiện có, các trang bị mới trên tàu có ngày hợp đồng bàn giao cho tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000, hoặc trường hợp không có ngày hợp đồng bàn giao, ngày bàn giao thực tế thiết bị cho tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000.
- QĐ 16(6)** 16.2 Khi áp dụng qui định này, cần phải hiểu là các lò đốt có đặc tính kỹ thuật thoả mãn hoặc nghị quyết MEPC.59(33) hoặc nghị quyết MEPC.76(40).

- QĐ 16(7) 16.3 Khi áp dụng qui định này, cần phải hiểu là yêu cầu có sổ tay khai thác chỉ áp dụng đối với các lò đốt thoả mãn nghị quyết MEPC.76(40) lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000.
- QĐ 16(8) 16.4 Khi áp dụng qui định này, cần phải hiểu là "lò đốt bất kỳ" được nêu ở qui định 16(2).
- QĐ 16(9) 16.5 Khi áp dụng qui định này, cần phải hiểu rằng việc hạn chế nhiệt độ được đưa ra chỉ áp dụng đối với các lò đốt thoả mãn nghị quyết MEPC.76(40) lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2000.
- QĐ 18(1) 18.1 "Dầu đốt" là dầu bất kỳ được sử dụng làm nhiên liệu đẩy tàu và hoạt động của tàu.

Thông tin bổ sung

1

***Danh mục các giải thích thống nhất của
Phụ lục I, III và VI - MARPOL 73/78***

1 Danh mục các giải thích thống nhất Phụ lục I

MEPC 52/24, phụ lục 3	Giải thích thống nhất MARPOL Phụ lục I sửa đổi
MEPC 53/24, phụ lục 18	Giải thích thống nhất qui định 19
MEPC 53/24, phụ lục 31	Giải thích thống nhất qui định 21.2
MEPC 54/21, phụ lục 7	Giải thích thống nhất qui định 12A*
MEPC 54/21, phụ lục 8	Giải thích thống nhất qui định 22.5
MEPC 54/21, phụ lục 18	Giải thích thống nhất qui định 27

2 Danh mục những giải thích thống nhất Phụ lục III

MEPC 36/22, mục 9.42 và phụ lục 7	Giải thích thống nhất qui định 4(3) của Phụ lục III
--------------------------------------	---

3 Danh mục những giải thích thống nhất Phụ lục VI

MEPC 53/24, phụ lục 13	Giải thích thống nhất MARPOL Phụ lục VI và Bộ luật kỹ thuật NO _x
------------------------	--

* Qui định 12A dự kiến có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007.

2

Danh mục các tài liệu liên quan

1 Dưới đây là danh mục những tài liệu liên quan được đưa vào ấn phẩm này

Tài liệu tham khảo

Tài liệu

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973

Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973

Nghị định thư 1997 bổ sung cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan

Nghị định thư I: Các điều khoản về báo cáo các sự cố liên quan đến các chất độc hại

- Sửa đổi 1985 cho Nghị định thư

MEPC 22/21, phụ lục 10

- Sửa đổi 1996 cho điều II(1)

MEPC 38/20, phụ lục 2

Nghị định thư II: Trọng tài

Phụ lục I

- Phụ lục I của MARPOL 73/78

MEPC 52/24, phụ lục 2

- Sửa đổi 2006

MEPC 54/21, phụ lục 2

Phụ lục II

- Phụ lục II của MARPOL 73/78

MEPC 52/24, phụ lục 6

Phụ lục III

- Phụ lục III của MARPOL 73/78

MEPC 26/25, phụ lục 6

- Sửa đổi 1992

MEPC 33/20, phụ lục 9

- Sửa đổi 1994

MP/CONF.2/8

- Sửa đổi 2000

MEPC 44/20, phụ lục 3

Phụ lục IV

- Phụ lục IV của MARPOL 73/78

MEPC 51/22, phụ lục 5

- Sửa đổi 2006

MEPC 54/21, phụ lục 4

Phụ lục V

- | | |
|----------------|------------------------------|
| - Sửa đổi 1989 | MEPC 28/4, phụ lục 2 |
| - Sửa đổi 1994 | MP/CONF.2/8 |
| - Sửa đổi 1995 | MEPC 37/22/Add.1, phụ lục 13 |
| - Sửa đổi 2000 | MEPC 45/20, phụ lục 3 |
| - Sửa đổi 2004 | MEPC 51/22, phụ lục 6 |

Phụ lục VI

- | | |
|----------------|------------------------|
| - Sửa đổi 2006 | MEPC 53/24, phụ lục 16 |
|----------------|------------------------|

2 Dưới đây là danh mục những tài liệu liên quan không được đưa vào ấn phẩm này

Tài liệu tham khảo

*Ký hiệu tài liệu hoặc
ấn phẩm của IMO*

Nghị định thư I

- | | |
|---|--------|
| - Nghị quyết A.851(20): Nguyên tắc chung đối với hệ thống báo cáo tàu và những qui định về báo cáo, kể cả các hướng dẫn báo cáo tai nạn liên quan đến hàng nguy hiểm, chất độc hại và/hoặc chất gây ô nhiễm môi trường biển | IA516E |
| - Các điều khoản về báo cáo tai nạn liên quan đến chất độc hại theo MARPOL 73/78 (ấn phẩm 1999) | IA516E |

Phụ lục I

- | | |
|---|--------|
| - Hướng dẫn kiểm tra theo Phụ lục I MARPOL 73/78 (ấn phẩm 1983) | |
| - Hướng dẫn xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm trên tàu (ấn phẩm 2001) | IA586E |
| - Hệ thống rửa bằng dầu thô (ấn phẩm 2000) | IA617E |
| - Kết dẫn sạch chuyên dụng (ấn phẩm 1982) | IA619E |
| - Hệ thống khí trợ (ấn phẩm 1992) | I860E |
| - Hướng dẫn về chương trình kiểm tra năng cao trong quá trình kiểm tra tàu hàng rời và tàu dầu (ấn phẩm 2001) | I265E |

- CAS (Chương trình đánh giá trạng thái) I530E

Phụ lục II

- Hướng dẫn đánh giá tạm thời chất lỏng được chở xô I653E
 - Phụ lục 1 - Sơ đồ dòng chảy về đánh giá tạm thời chất lỏng được chở xô
 - *Phụ lục 2 - được nêu trong ấn phẩm này*
 - Phụ lục 3 - Ví dụ về một tờ mẫu sửa đổi Giấy chứng nhận Phù hợp và Sổ tay qui trình và hệ thống
 - Phụ lục 4 - Giải thích Hướng dẫn về phân loại chất lỏng độc
 - Phụ lục 5 - Bảng chú thích viết tắt các profile độc hại
 - Phụ lục 6 - Tiêu chuẩn thiết lập các yêu cầu về loại tàu theo quan điểm ô nhiễm biển
 - Phụ lục 7 - Mẫu telefax/telex cho những thoả thuận ba bên để đánh giá tạm thời chất lỏng
 - Phụ lục 8 - Mẫu để đánh giá hoá chất lỏng
 - Phụ lục 9 - Ví dụ về phương pháp tính
 - Phụ lục 10 - Giải thích để xác định những yêu cầu chuyên chở tối thiểu đối với những hỗn hợp có liên quan đến sản phẩm thuộc diện áp dụng của Luật IBC/BCH vì các lý do an toàn
- Bộ luật quốc tế về Đóng và Trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC), (ấn phẩm 1998) IB100E
- Hướng dẫn kiểm tra theo Phụ lục II, MARPOL 73/78 (ấn phẩm 1987) I508E

- Bộ luật về Đóng và Trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH), (ấn phẩm 2005) IB722E
- Hướng dẫn xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm biển (ấn phẩm 2001) IA586E

Phụ lục III

- Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (Bộ luật IMDG) (ấn phẩm 2004) IE200E

Phụ lục V

- Hướng dẫn thực hiện Phụ lục V IA656E
- Phụ chương 1 - Mẫu báo cáo về việc không cung cấp đầy đủ thiết bị tiếp nhận rác tại cảng
- Phụ chương 2 - Tiêu chuẩn kỹ thuật đối với lò đốt trên tàu (MEPC.59(33))

Kiến thức chung

- Thủ tục kiểm tra của Chính quyền cảng (ấn phẩm 2000) IA650E
- Sổ tay tổng hợp về phương tiện tiếp nhận tại cảng (ấn phẩm 1999) IA597E
- Thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm theo yêu cầu của MARPOL 73/78 (ấn phẩm 2006) IA646E
- MARPOL - Thực hiện thế nào IA636E

3

**Danh mục các nghị quyết của Ủy ban
Bảo vệ môi trường biển (MEPC)**

		Ký hiệu ấn phẩm của IMO
MEPC.1(II)*	Nghị quyết về thiết lập danh mục các chất được đưa vào phụ lục của Nghị định thư liên quan đến Can thiệp ngoài khơi trong trường hợp ô nhiễm biển do chất không phải là dầu gây ra	-
MEPC.2(VI)	Khuyến nghị về tiêu chuẩn quốc tế đối với dòng thải và những hướng dẫn liên quan đến thủ chức năng máy xử lý nước thải	I592E
MEPC.3(XII)	Khuyến nghị về mẫu tiêu chuẩn của sổ tay hướng dẫn khai thác và thiết bị rửa bằng dầu thô	IA617E
MEPC.4(XIII)	Khuyến nghị về chấp nhận thiết bị đo hàm lượng dầu trên tàu dầu	-
MEPC.5(XIII)	Tiêu chuẩn kỹ thuật đối với thiết bị phát hiện ranh giới dầu/nước	-
MEPC.6(XIV)	Áp dụng các điều khoản của Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 về thải dầu ở vùng biển Baltic	-
MEPC.7(XV)	Số liệu ghi trong sổ nhật ký dầu về phương pháp thải cạn dầu	-
MEPC.8(XVI)	Thải dầu không qui định trong Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu gây ra, 1954, sửa đổi năm 1962 và 1969	-

* Các chữ số La mã hoặc La-tinh trong ngoặc thể hiện hội nghị lần thứ bao nhiêu và văn bản của những nghị quyết này được nêu trong các phụ lục của thông cáo hội nghị của MEPC.

MEPC.9(17)	Áp dụng các điều khoản Phụ lục V - MARPOL 73/78 về thải rác ở vùng biển Baltic	-
MEPC.10(18)	Áp dụng các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu	-
MEPC.11(18)	Hướng dẫn kiểm tra theo Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan	-
MEPC.12(18)	Tổ chức khu vực để chống lại những tai nạn ô nhiễm biển lớn	-
MEPC.13(19)	Hướng dẫn duyệt thiết kế và kiểm tra lắp đặt các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của các tàu dầu và thử môi trường của các bộ phận kiểm soát của những hệ thống này	-
MEPC.14(20)	Thông qua sửa đổi Phụ lục I - MARPOL 73/78	-
MEPC.15(21)	Lắp đặt các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu trên tàu dầu hiện có	-
MEPC.16(22)	Thông qua sửa đổi Phụ lục II - MARPOL 73/78	-
MEPC.17(22)	Thực hiện Phụ lục II - MARPOL 73/78	-
MEPC.18(22)	Thông qua tiêu chuẩn về quy trình và hệ thống thải chất lỏng độc	-
MEPC.19(22)	Thông qua Bộ luật quốc tế về Đóng và Trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	IB100E

MEPC.20(22)	Thông qua Bộ luật về Đóng và Trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	IMO-772E
MEPC.21(22)	Thông qua sửa đổi Nghị định thư I của MARPOL 73/78 và nội dung Nghị định thư sửa đổi được đính kèm	-
MEPC.22(22)	Thông qua hướng dẫn về báo cáo các vụ tai nạn liên quan đến chất độc hại và nội dung của hướng dẫn được đính kèm	-
MEPC.23(22)	Áp dụng các điều khoản Phụ lục II của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78) về thải các chất lỏng độc trong vùng biển Baltic	-
MEPC.24(22)	Thông qua sửa đổi về hướng dẫn và tiêu chuẩn kỹ thuật sửa đổi đối với các hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu của tàu dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.586(14), và sửa đổi khuyến nghị về tiêu chuẩn quốc tế và thử các đặc tính kỹ thuật của thiết bị phân ly dầu nước và thiết bị đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết A.393(X).	-
MEPC.25(23)	Hướng dẫn kiểm tra theo Phụ lục II của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78)	I508E

MEPC.26(23)	Các qui trình về kiểm soát tàu và thải theo qui định của Phụ lục II của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78)	-
MEPC.27(23)	Phân loại các chất lỏng	-
MEPC.28(24)	Đáp ứng theo yêu cầu của Phụ lục II - MARPOL 73/78	-
MEPC.29(25)	Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 78 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (qui định vùng vịnh Aden là vùng đặc biệt)	-
MEPC.30(25)	Hướng dẫn báo cáo các vụ việc liên quan đến chất độc hại	-
MEPC.31(26)	Ấn định ngày áp dụng điều khoản của qui định 5, Phụ lục V của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan về thải rác ở vùng biển Baltic	-
MEPC.32(27)	Thông qua sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	IB100E
MEPC.33(27)	Thông qua sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	IB772E

- MEPC.34(27) Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Phụ chương II và III của Phụ lục II - MARPOL 73/78 -
- MEPC.35(27) Thực hiện Phụ lục III của MARPOL 73/78 -
- MEPC.36(28) Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (sửa đổi Phụ lục V của MARPOL 73/78) -
- MEPC.37(28) Ấn định ngày áp dụng các điều khoản của qui định 5 Phụ lục V của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan về thải rác ở vùng biển Bắc -
- MEPC.38(29) Áp dụng điều khoản của Phụ lục IV của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 liên quan về thải nước thải ở vùng biển Baltic -
- MEPC.39(29) Thông qua sửa đổi của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (đưa hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận vào Phụ lục I và II của MARPOL 73/78) -

- | | | |
|-------------|---|---|
| MEPC.40(29) | Thông qua sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC) (Hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận) | - |
| MEPC.41(29) | Thông qua sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH) (Hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận) | - |
| MEPC.42(30) | Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (qui định vùng vịnh Nam cực là vùng đặc biệt theo Phụ lục I và V của MARPOL 73/78) | - |
| MEPC.43(30) | Ngăn ngừa ô nhiễm rác ở vùng Địa Trung Hải | - |
| MEPC.44(30) | Xác định vùng Great Barrier Reef (của Úc) là vùng đặc biệt nhạy cảm | - |
| MEPC.45(30) | Bảo vệ vùng Great Barrier Reef | - |
| MEPC.46(30) | Các biện pháp để kiểm soát ảnh hưởng có hại khi dùng sơn chống hà có chứa hợp chất tributyl tin | - |
| MEPC.47(31) | Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (qui định 26 mới và sửa đổi Phụ lục I của MARPOL 73/78) | - |

- MEPC.48(31) Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (qui định vùng Wider Caribbean là vùng đặc biệt theo Phụ lục V của MARPOL 73/78) -
- MEPC.49(31) Xem xét lại danh mục các chất được đưa vào phụ lục Nghị định thư của Công ước Can thiệp ngoài khơi trong trường hợp ô nhiễm biển do chất không phải là dầu, 1973 -
- MEPC.50(31) Hướng dẫn về hạn chế tạo ra các thủy sinh vật và pathogen có hại khi thải nước dân và cặn lắng từ tàu -
- MEPC.51(32) Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Tiêu chuẩn thải theo Phụ lục I của MARPOL 73/78) -
- MEPC.52(32) Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Qui định 13F và 13G mới, Sửa đổi liên quan Phụ lục I - MARPOL 73/78) -
- MEPC.53(32) Tăng cường khả năng giải bản tàu để xúc tiến quá trình thực hiện Phụ lục I - MARPOL 73/78 được thuận lợi -

MEPC.54(32)	Hướng dẫn lập kế hoạch ứng cứu ô nhiễm do dầu gây ra cho tàu	IA586E
MEPC.55(33)	Thông qua sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	-
MEPC.56(33)	Thông qua sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	-
MEPC.57(33)	Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (qui định vùng biển Nam cực là vùng đặc biệt và danh mục các chất lỏng trong Phụ lục II)	-
MEPC.58(33)	Thông qua sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Phụ lục III sửa đổi)	-
MEPC.59(33)	Hướng dẫn sửa đổi thực hiện Phụ lục V - MARPOL 73/78	-
MEPC.60(33)	Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật đối với thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm dùng cho la canh buồng máy của tàu	I646E
MEPC.61(34)	Giới hạn tầm nhìn thải dầu theo Phụ lục I - MARPOL 73/78	-
MEPC.62(35)	Sửa đổi tiêu chuẩn đối với qui trình và bố trí thải chất lỏng độc	-

MEPC.63(36)	Ổn định, an toàn khai thác tàu dầu và bảo vệ môi trường biển	-
MEPC.64(36)	Hướng dẫn phê duyệt bố trí kết cấu tương đương hoặc bố trí hoạt động theo qui định 13G(7) của Phụ lục I - MARPOL 73/78	-
MEPC.65(37)	Sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 78 - MARPOL 73 (Sửa đổi qui định 2 và qui định 9 mới của Phụ lục V)	-
MEPC.66(37)	Hướng dẫn tạm thời về việc phê duyệt các phương pháp thiết kế và đóng mới tàu dầu tương đương theo qui định 13F(5) của Phụ lục I - MARPOL 73/78	-
MEPC.67(37)	Hướng dẫn áp dụng phương pháp phòng ngừa trước	-
MEPC.68(38)	Sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Sửa đổi Nghị định thư I)	-
MEPC.69(38)	Thông qua sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	-
MEPC.70(38)	Thông qua sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	-
MEPC.71(38)	Hướng dẫn xây dựng kế hoạch quản lý rác	IA656E

MEPC.72(38)	Danh mục sửa đổi các chất được đưa vào Phụ lục Nghị định thư của Công ước Can thiệp ngoài khơi trong trường hợp ô nhiễm biển do chất không phải là dầu gây ra	-
MEPC.73(39)	Sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC), (những thuật ngữ không rõ nghĩa)	-
MEPC.74(40)	Công nhận vùng Archipelago của Sabana-Camaguey là vùng đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.75(40)	Sửa đổi Phụ lục I của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973	-
MEPC.76(40)	Tiêu chuẩn kỹ thuật đối với lò đốt trên tàu	IA656E
MEPC.77(41)	Thiết lập ngày mà bổ sung sửa đổi qui định 10 của Phụ lục I, MARPOL 73/78 về qui định vùng nước Tây-Bắc châu Âu là vùng đặc biệt, có hiệu lực	-
MEPC.78(43)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973	-
MEPC.79(43)	Sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	-

MEPC.80(43)	Sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	-
MEPC.81(43)	Sửa đổi phần 9 của Định dạng tiêu chuẩn Sổ tay COW (nghị quyết MEPC.3(XII))	IA617E
MEPC.82(43)	Hướng dẫn về việc kiểm soát toàn cầu hàm lượng lưu huỳnh trong dầu đốt cung cấp cho việc sử dụng trên tàu	-
MEPC.83(44)	Hướng dẫn về việc đảm bảo đủ thiết bị tiếp nhận chất thải tại cảng	-
MEPC.84(44)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973	-
MEPC.85(44)	Hướng dẫn xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu và/hoặc chất lỏng độc	IA586E
MEPC.86(44)	Sửa đổi Hướng dẫn xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu	IA586E
MEPC.87(44)	Sử dụng ngôn ngữ Tây Ban Nha trong các công ước của IMO liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm	-
MEPC.88(44)	Thực hiện Phụ lục IV của MARPOL 73/78	-
MEPC.89(45)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973	-

MEPC.90(45)	Sửa đổi Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	-
MEPC.91(45)	Sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	-
MEPC.92(45)	Sửa đổi Hướng dẫn đã sửa đổi về thực hiện Phụ lục V của MARPOL 73/78 (nghị quyết MEPC.59(33))	IA656E
MEPC.93(45)	Sửa đổi Tiêu chuẩn kỹ thuật đối với lò đốt trên tàu	-
MEPC.94(46)	Chương trình đánh giá trạng thái	-
MEPC.95(46)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973	-
MEPC.96(47)	Hướng dẫn lấy mẫu dầu đốt để đánh giá việc tuân thủ Phụ lục VI của MARPOL 73/78	-
MEPC.97(47)	Công nhận vùng biển xung quanh đảo Malpelo Island là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.98(47)	Công nhận vùng biển xung quanh Florida Keys là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.99(48)	Bổ sung sửa đổi Chương trình đánh giá trạng thái	-
MEPC.100(48)	Sửa đổi danh mục các chất bổ sung cho Nghị định thư liên quan của Công ước can thiệp ngoài khơi trong trường hợp ô nhiễm các chất không phải dầu, 1973	-

MEPC.101(48)	Công nhận vùng biển Wadden là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.102(48)	Hướng dẫn kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho các hệ thống chống hà của tàu	-
MEPC.103(49)	Hướng dẫn về qui trình thẩm tra NO _x trên tàu - phương pháp đo và giám sát trực tiếp	-
MEPC.104(49)	Hướng dẫn lấy mẫu các hệ thống chống hà của tàu	-
MEPC.105(49)	Hướng dẫn kiểm tra các hệ thống chống hà trên tàu	-
MEPC.106(49)	Công nhận vùng Paracas National Reserve là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.107(49)	Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với các thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm từ la canh buồng máy của tàu	-
MEPC.108(49)	Hướng dẫn và đặc tính kỹ thuật sửa đổi đối với hệ thống kiểm soát và điều khiển thái dầu của tàu dầu	-
MEPC.109(49)	Thoả thuận ba bên	-
MEPC.110(49)	Hướng dẫn tạm thời sửa đổi về việc phê duyệt phương pháp thay thế về thiết kế và kết cấu của các tàu dầu theo qui định 13F(5) của Phụ lục I MARPOL 73/78	-
MEPC.111(50)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Sửa đổi qui định 13G, bổ sung qui định mới 13H và sửa đổi giấy chứng nhận IOPP của Phụ lục I MARPOL 73/78)	-

MEPC.112(50)	Bổ sung sửa đổi Chương trình đánh giá trạng thái	-
MEPC.113(50)	Tái sử dụng, triển khai thuận lợi hoặc bổ sung sửa đổi Phụ lục I của of MARPOL 73/78	-
MEPC.114(50)	Áp dụng sớm và hiệu quả các bổ sung sửa đổi của Phụ lục I MARPOL 73/78 (Quy định 13G sửa đổi và qui định mới 13H)	-
MEPC.115(51)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Phụ lục IV sửa đổi của MARPOL 73/78)	-
MEPC.116(51)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Bổ sung sửa đổi phụ chương của Phụ lục V MARPOL 73/78)	IA656E
MEPC.117(52)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Phụ lục I sửa đổi của MARPOL 73/78)	-
MEPC.118(52)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Phụ lục II sửa đổi của MARPOL 73/78)	-
MEPC.119(52)	Bổ sung sửa đổi 2004 của Bộ luật quốc tế về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật IBC)	-

MEPC.120(52)	Hướng dẫn sửa đổi về việc vận chuyển dầu thực vật trong các két sâu hoặc két độc lập được thiết kế đặc biệt cho việc vận chuyển dầu thực vật bằng tàu chở hàng tổng hợp	-
MEPC.121(52)	Công nhận vùng biển Bắc Âu là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.122(52)	Giải thích về các vấn đề liên quan tới tính toán lượng dầu tràn do sự cố theo qui định 23 của Phụ lục I sửa đổi của MARPOL	-
MEPC.123(53)	Hướng dẫn tuân thủ tương đương về quản lý nước dẫn (G3)	-
MEPC.124(53)	Hướng dẫn thay đổi nước dẫn (G6)	-
MEPC.125(53)	Hướng dẫn phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn (G8)	-
MEPC.126(53)	Quy trình phê duyệt hệ thống quản lý nước dẫn sử dụng các chất tích cực (G9)	-
MEPC.127(53)	Hướng dẫn quản lý nước dẫn và xây dựng kế hoạch quản lý nước dẫn (G4)	-
MEPC.128(53)	Bổ sung sửa đổi của hướng dẫn kiểm tra sửa đổi theo hệ thống hài hoà kiểm tra và chứng nhận (nghi quyết A.948(23)) cho mục đích của MARPOL Phụ lục VI	-
MEPC.129(53)	Hướng dẫn cho hoạt động kiểm soát của Chính quyền cảng theo MARPOL Phụ lục VI	-
MEPC.130(53)	Hướng dẫn đối với các hệ thống lọc khí SO _x trên tàu	-
MEPC.131(53)	Bổ sung sửa đổi chương trình đánh giá trạng thái	-

MEPC.132(53)	Bổ sung sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1997 của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan (Bổ sung sửa đổi MARPOL Phụ lục VI và Bộ luật kỹ thuật NO _x)	-
MEPC.133(53)	Công nhận vùng Torres Strait là vùng mở rộng của Great Barrier Reef vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.134(53)	Công nhận vùng Canary Island là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.135(53)	Công nhận vùng Galapagos Archipelago là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.136(53)	Công nhận vùng Biển Bắc là vùng biển đặc biệt nhạy cảm	-
MEPC.137(53)	Bổ sung sửa đổi Hướng dẫn xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu và/ hoặc chất lỏng độc (nghị quyết MEPC.85(44))	-
MEPC.138(53)	Bổ sung sửa đổi Nguyên tắc chung đối với hệ thống báo cáo của tàu và các yêu cầu về hệ thống báo cáo của tàu, kể cả hướng dẫn đối với báo cáo sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm, các chất độc hại và/ hoặc ô nhiễm biển (nghị quyết A.851(20))	-
MEPC.139(53)	Hướng dẫn áp dụng các yêu cầu của MARPOL Phụ lục I sửa đổi đối với các phương tiện nổi sản xuất chứa và xuất dầu (FPSO) và kho chứa nổi (FSU)	-

MEPC.140(54)	Hướng dẫn phê duyệt và giám sát chương trình công nghệ xử lý mẫu nước dẫn (G10)	-
MEPC.141(54)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (Bổ sung sửa đổi qui định 1, bổ sung qui định 12A, sửa đổi giấy chứng nhận IOPP và bổ sung sửa đổi qui định 21 của Phụ lục I sửa đổi của MARPOL 73/78)	-
MEPC.142(54)	Bổ sung sửa đổi Hướng dẫn áp dụng các yêu cầu của MARPOL Phụ lục I sửa đổi đối với các phương tiện nổi sản xuất chứa và xuất dầu (FPSO) và kho chứa nổi (FSU)(nghị quyết MEPC.139(53))	-
MEPC.143(54)	Sửa đổi phụ lục của Nghị định thư 1978 liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (bổ sung qui định 13 của Phụ lục I MARPOL 73/78)	-
MEPC.144(54)	Bổ sung sửa đổi Bộ luật về Đóng và trang bị của tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	-
MEPC.145(54)	Triển khai sớm và hiệu quả bổ sung sửa đổi 2006 của Bộ luật về Đóng và trang bị tàu chở xô hoá chất nguy hiểm (Bộ luật BCH)	-
MEPC.146(54)	Bổ sung sửa đổi giải thích các vấn đề liên quan đến dầu tràn sự cố theo qui định 23 của MARPOL Phụ lục I sửa đổi	-

- MEPC.147(54) Hướng dẫn đánh giá cần động tại các đường hàn giữa tôn đáy và cơ cấu dọc -
- MEPC.148(54) Hướng dẫn sửa đổi về việc vận chuyển dầu thực vật trong các két sâu hoặc két độc lập được thiết kế đặc biệt cho việc vận chuyển dầu thực vật bằng tàu chở hàng tổng hợp -

4

Tình hình tham gia MARPOL 73/78, các sửa đổi và những văn kiện liên quan

Danh mục này cho biết ngày hiệu lực của MARPOL 73/78, các Nghị định thư, Phụ lục và các sửa đổi của nó, tính đến ngày 1 tháng 7 năm 2006.

Có thể xem chi tiết những sửa đổi trong các nghị quyết của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển.

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78 (đã sửa đổi)).

Ngày hiệu lực:	2 tháng 10 năm 1983
Phụ lục I	2 tháng 10 năm 1983*
Phụ lục II	6 tháng 4 năm 1987
Phụ lục III	1 tháng 7 năm 1992
Phụ lục IV	27 tháng 9 năm 2003
Phụ lục V	31 tháng 12 năm 1988
Phụ lục VI	19 tháng 5 năm 2005
Sửa đổi 1985 (Nghị định thư I) (MEPC.21(22)) (báo cáo về nghị định thư)	6 tháng 4 năm 1987
Sửa đổi (Bộ luật IBC) 1989 (MEPC.32(27)) (danh mục các chất hoá học)	13 tháng 10 năm 1990
Sửa đổi (Phụ lục V) 1989 (MEPC.36(28)) (qui định vùng biển Bắc là vùng đặc biệt)	18 tháng 2 năm 1991
Sửa đổi 1990 (BCH Code) (MEPC.41(29)) (hệ thống hài hoà về kiểm tra và chứng nhận)	3 tháng 2 năm 2000
Sửa đổi 1990 (Phụ lục I* và V) (MEPC.42(30)) (qui định vùng biển Nam cực là vùng đặc biệt)	17 tháng 3 năm 1990
Sửa đổi 1991 (Phụ lục V) (MEPC.48(31)) (qui định vùng biển Wider Caribbean là vùng đặc biệt)	4 tháng 4 năm 1993
Sửa đổi 1992 (Bộ luật BCH) (MEPC.56(33)) (danh mục các hoá chất, và những sửa đổi khác)	1 tháng 7 năm 1994

* Các phụ lục I và II được bổ sung sửa đổi ngày 15 tháng 10 năm 2004. Ngày chấp nhận đối với các bổ sung sửa đổi này là 1 tháng 7 năm 2006 và ngày hiệu lực của bổ sung sửa đổi này là 1 tháng 1 năm 2007.

* Bổ sung sửa đổi này là nội dung của Phụ lục I trước khi được bổ sung sửa đổi vào tháng 10 năm 2004.

Sửa đổi 1992 (Phụ lục III) (MEPC.58(33)) (Sửa đổi toàn bộ Phụ lục II cùng với Bộ luật IMDG để thống nhất thực hiện)	28 tháng 2 năm 1994
Sửa đổi 1994 (Phụ lục I*, II*, III* và V) (Nghị quyết Hội nghị 1-3) (kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác)	3 tháng 3 năm 1996
Sửa đổi 1995 (Phụ lục V) (MEPC.65(37)) (áp dụng, áp phích, sơ đồ quản lý và lưu giữ hồ sơ)	1 tháng 7 năm 1997
Sửa đổi 1996 (Nghị định thư I) (MEPC.68(38)) (điều II - khi lập các báo cáo)	1 tháng 1 năm 1998
Sửa đổi 1996 (Bộ luật BCH) (MEPC.70(38)) (danh mục các hoá chất)	1 tháng 7 năm 1998
Sửa đổi 1999 (Bộ luật BCH) (MEPC.80(43)) (ngăn chặn hàng)	1 tháng 7 năm 2002
Sửa đổi 2000 (Phụ lục III) (MEPC.84(44)) (sửa đổi phụ chương)	1 tháng 7 năm 2002
Sửa đổi 2000 (Phụ lục V) (MEPC.89(45)) (sửa đổi các qui định 1, 3, 5 và 9 và Sổ nhật ký rác)	1 tháng 3 năm 2002
Sửa đổi 2000 (Bộ luật BCH) (MEPC.91(45)) (sửa đổi các chương II, III, IV, V)	1 tháng 7 năm 2002
Sửa đổi 2004 (MEPC.115(51)) (Phụ lục IV sửa đổi)	1 tháng 8 năm 2005
Sửa đổi 2004 (Phụ lục V) (MEPC.116(51)) (sửa đổi phụ chương)	1 tháng 8 năm 2005
Sửa đổi 2004 (MEPC.117(52)) (Phụ lục I sửa đổi)	1 tháng 1 năm 2007
Sửa đổi 2004 (MEPC.118(52)) (Phụ lục II sửa đổi)	1 tháng 1 năm 2007
Sửa đổi 2004 (Bộ luật IBC) (MEPC.119(52)) (Phụ lục II sửa đổi)	1 tháng 1 năm 2007
Sửa đổi 2005 (Phụ lục VI) (MEPC.132(53)) (Bổ sung sửa đổi Phụ lục VI và Bộ luật kỹ thuật NO _x)	22 tháng 11 năm 2006

* Bổ sung sửa đổi này là bổ sung sửa đổi cho các Phụ lục I và II trước khi được sửa đổi vào tháng 10 năm 2004.

Sửa đổi 2006 (Phụ lục I) (MEPC.141(54)) (Bổ sung sửa đổi qui định 1, bổ sung qui định 12A mới, bổ sung sửa đổi giấy chứng nhận IOPP và bổ sung sửa đổi qui định 21)	[1 tháng 1 năm 2007*]
Sửa đổi 2006 (Phụ lục IV) (MEPC.143(54)) (Qui định 13 mới)	[1 tháng 1 năm 2007*]
Sửa đổi 2006 (Bộ luật BCH) (MEPC.144(54)) (Phụ lục II sửa đổi)	[1 tháng 8 năm 2007*]

* Điều kiện chấp nhận vào ngày 1 tháng 2 năm 2007.

5

**Bảng đối chiếu tương ứng giữa các
qui định “cũ” và “mới” của Phụ lục I***MEPC/Circ.421*

1 Hội nghị MEPC 51 (ngày 29 tháng 3 đến 2 tháng 4 năm 2004) đã thống nhất rằng các nghị quyết, hướng dẫn và thông tư hiện có kết hợp cùng với MARPOL Phụ lục I hiện có phải không được sửa đổi chỉ vì mục đích đưa tham khảo tương ứng với hệ thống đánh số mới theo Phụ lục I sửa đổi. Đồng thời, Hội nghị MEPC quyết định rằng các nghị quyết, hướng dẫn và thông tư hiện có chỉ phải sửa đổi nếu chúng có những điều khoản không còn hiệu lực mà cần phải cập nhật theo bổ sung sửa đổi của Phụ lục I, hoặc cần phải được cập nhật phù hợp với những tiến bộ khoa học kỹ thuật (MEPC 51/22, các mục 12.9, 12.9.1 và 12.9.2).

2 Hội nghị MEPC 51 cũng đồng ý chỉ đạo Ban thư ký chuẩn bị một dự thảo thông tư MEPC đưa ra các bảng phù hợp thuận lợi cho việc tra chéo giữa các qui định “cũ” và “mới” của MARPOL Phụ lục, và ngoài những thuận lợi khác (MEPC 51/22), thì dễ dàng cho người sử dụng tra cứu MARPOL Phụ lục I.

3 Hội nghị MEPC 52 (ngày 11 đến 15 tháng 10 năm 2004) đã xem xét và phê duyệt thông tư MEPC, đính kèm theo phụ lục, bao gồm các bảng tra chéo. Bảng “A” đưa ra so sánh tương quan giữa số thứ tự của các qui định hiện có của Phụ lục I với số thứ tự của các qui định trong Phụ lục I sửa đổi. Bảng “B”, ngược lại đưa ra so sánh tương quan giữa số thứ tự của các qui định trong Phụ lục I sửa đổi với số thứ tự của các qui định trong Phụ lục I hiện có.

4 Các Chính phủ thành viên được khuyến khích phổ biến thông tư MEPC tới các cơ quan quản lý hành chính về hàng hải, công nghiệp và các tổ chức quan tâm nhằm mục đích tạo thuận lợi trong việc triển khai MARPOL Phụ lục I sửa đổi.

Bảng A: Các qui định “cũ” so với “mới”

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc*	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc*	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
1(1)	1.1	1(24)	1.25
1(2)	1.3	1(25)	1.26
1(3)	1.4	1(26)	1.28.4, 18.11
1(4)	1.5	1(27)	1.28.3
1(5)	1.8	1(28)	1.2
1(6)	1.28.2	1(29)	1.6
1(7)	1.28.1	1(30)	1.7
1(8)(a)	1.9.1	1(31)	1.27
1(8)(b)	1.9.2.1		1.28.8
1(8)(c)	1.9.2.2		(mới)
1(9)	1.10	2(1)	2.1
1(10)	1.11	2(2)	2.2
1(11)	1.12	2(3)	2.3
1(12)	1.13	2(4)(a)	3.1
1(13)	1.14	2(4)(b)	3.2
1(14)	1.15	2(4)(c)	3.3
1(15)	1.16	3(1)	5.1
1(16)	1.17	3(2)	5.2
1(17)	1.18	4(1)	6.1
1(18)	1.19	4(1)(a)	6.1.1
1(19)	1.20	4(1)(b)	6.1.2
1(20)	1.21	4(1)(c)	6.1.3
1(21)	1.22	4(1)(d)	6.1.4
1(22)	1.23	4(1)(e)	6.1.5
1(23)	1.24	4(2)	6.2

* “Gốc” là Phụ lục I được thông qua 1973 và các bổ sung sửa đổi sau đó.

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
4(3)(a)	6.3.1	9(1)(a)	34.1
4(3)(b)	6.3.2	9(1)(a)(i)	34.1.1
4(3)(c)	6.3.3	9(1)(a)(ii)	34.1.2
4(3)(d)	6.3.4	9(1)(a)(iii)	34.1.3
4(4)(a)	6.4.1	9(1)(a)(iv)	34.1.4
4(4)(b)	6.4.2	9(1)(a)(v)	34.1.5
4(4)(c)	6.4.3	9(1)(a)(vi)	34.1.6
5(1)	7.1	9(1)(b)	15.2, 15.2.4-5
5(2)	7.2	9(1)(b)(i)	15.A
5(3)	Xoá (lỗi thời)	9(1)(b)(ii)	15.2.1
6(1)	8.1	9(1)(b)(iii)	15.2.3
6(2)	8.2	9(1)(b)(iv)	15.2.2
6(3)	8.3	9(2)	15.6
6(4)	8.4	9(3)	15.7, 34.7
7	9	9(4)	34.2
8(1)	10.1	9(5)	15.8, 34.8
8(2)(a)	10.2.1	9(6)	15.9, 34.9
8(2)(b)	10.2.2	9(7)	Xoá (lỗi thời)
8(2)(c)	10.2.3	10(1)(a)	1.11.1
8(3)	10.3	10(1)(b)	1.11.2
8(4)	10.4	10(1)(c)	1.11.3
8(5)	10.5	10(1)(d)	1.11.4
8(6)	10.6	10(1)(e)	1.11.5
8(7)	10.7	10(1)(f)	1.11.6
8(8)	10.8	10(1)(g)	1.11.7
8(9)	10.9	10(1)(h)	1.11.8
8A	11	10(2)	15.1
9(1)	15.1, 34.1	10(2)(a)	15.3, 34.3

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
10(2)(a), câu thứ hai	15.4	11(b)	4.2
10(2)(b)	15.6	11(c)	4.3
10(3)(a)	34.4	12(1)	38.1
10(3)(b)	15.3	12(2)	38.2
10(3)(b)(i)	15.3.4	12(3)	38.3
10(3)(b)(ii)	15.3.5	12(4)	Xoá (lỗi thời)
10(3)(b)(iii)	15.3.1	12(5)	38.8
10(3)(b)(iv)	15.3.3	13(1)	18.1
10(3)(b)(v)	15.3.2	13(2)	18.2
10(3)(b)(vi)	15.3.2	13(3)	18.3
10(4)(a)	15.8, 34.8	13(4)	18.4
10(4)(b)	15.9, 34.9	13(5)	18.5
10(5)	15.5, 34.5	13(6)	33.1, 35.3
10(6)	15.7, 34.7	13(7)	18.6
10(7)(a)(i)	38.4	13(8)	18.7, 35.3
10(7)(a)(ii)	38.5	13(9)	Xoá (lỗi thời)
10(7)(a)(iii)	Xoá (lỗi thời)	13(10)	18.8
10(7)(a)(iv)	38.8	13(11)	18.9
10(7)(b)(i)	38.4	13A(1)	18.8.1
10(7)(b)(ii)	38.5	13A(2)	18.8.2
10(7)(b)(iii)	38.6.1	13A(3)	18.8.3
10(7)(b)(iv)	38.6.2	13A(4)	18.8.4
10(7)(b)(v)	38.6.3	13B(1)	33.3
10(7)(b)(vi)	38.6.4	13B(2)	33.2
10(7)(b)(vii)	38.6.5	13B(3)	Xoá (thừa)
10(8)	38.7	13B(4)	35.2
11(a)	4.1		

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
13B(5)	35.1	13F(5)	19.5
13C(1)	2.5	13F(6)	28.6
13C(2)	2.6	13F(7)	19.6
13D(1)	18.10.1	13F(8)	19.7
13D(1)(a)	18.10.1.1	13F(9)	19.8
13D(1)(b)	18.10.1.2	13G(1)(a)	20.1.1
13D(1)(c)	18.10.1.3	13G(1)(b)	20.1.2
13D(2)	18.10.2	13G(1)(c)	20.1.3
13D(3)	18.10.3	13G(2)(a)	20.2.1
13E(1)	18.12	13G(2)(b)	20.2.2
13E(2)	18.13	13G(3)(a)	20.3.1
13E(3)	18.14	13G(3)(b)	20.3.2
13E(4)	18.15	13G(3)(c)	20.3.3
13E(4)(a)	18.15.1	13G(4)	20.4
13E(4)(b)	18.15.2	13G(5)(a)	20.5.1
13F(1)(a) đến (d)	1.28.6 1.28.5 (mới)	13G(5)(b)	20.5.2
13F(2)(a)	19.2.1	13G(5)(c)	20.5.3
13F(2)(b)	19.2.2	13G(5)(d)	20.5.4
13F(3)(a)	19.3.1	13G(6)	20.6
13F(3)(b)	19.3.2	13G(7)	20.7
13F(3)(c)	19.3.3	13G(8)(a)	20.8.1
13F(3)(d)	19.3.4	13G(8)(b)	20.8.2
13F(3)(e)	19.3.5	13H(1)(a)	21.1.1
13F(3)(f)	19.3.6	13H(1)(b)	21.1.2
13F(4)(a)	19.4.1	13H(2)(a)	21.2.1
13F(4)(b)	19.4.2	13H(2)(b)	21.2.2
13F(4)(c)	19.4.3	13H(2)(c)	21.2.3
		13H(3)	21.3

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
13H(4)(a)	21.4.1	15(4)	34.6, 36.3
13H(4)(b)	21.4.2	15(5)(a)	3.4
13H(5)(a)	21.5.1	15(5)(b)	3.5
13H(5)(b)	21.5.2	15(5)(b)(i)	3.5.1
13H(5)(c)	21.5.3	15(5)(b)(ii)	3.5.2
13H(5)(d)	21.5.4	15(5)(b)(ii)(1)	3.5.2.1
13H(6)(a)	21.6.1	15(5)(b)(ii)(2)	3.5.2.2
13H(6)(b)	21.6.2	15(5)(b)(ii)(2)(aa)	3.5.2.2.1
13H(7)(a)	21.7.1	15(5)(b)(ii)(2)(bb)	3.5.2.2.2
13H(7)(b)	21.7.2	15(5)(b)(ii)(3)	3.5.2.3
13H(8)(a)	21.8.1	15(5)(b)(ii)(4)	3.5.2.4
13H(8)(b)	21.8.2	15(5)(b)(ii)(5)	3.5.2.5
14(1)	16.1	15(5)(b)(ii)(6)	3.5.2.6
14(2)	16.2	15(6)	Xoá (lỗi thời)
14(3)	16.4	15(7)	2.4
14(4)	16.3	16(1)	14.1
14(5)	16.4	16(2)	14.2 14.3 (mới)
15(1)	29.1, 31.1, 32	16(3)(a)	14.5.1
15(2)(a)	29.2.1	16(3)(b)	14.4 14.5.2 (mới)
15(2)(b)	29.2.2	16(3)(a)	14.5.3
15(2)(c)	29.2.3, 29.3	16(3)(a)(i)	14.5.3.1
15(2)(c)(i)	29.2.3.1	16(3)(a)(ii)	14.5.3.2
15(2)(c)(ii)	29.2.3.2	16(3)(a)(iii)	14.5.3.3
15(2)(c)(iii)	29.2.3.3	16(3)(a)(iv)	14.5.3.4
15(2)(d)	29.2.4		
15(3)(a)	31.2, 31.3, 36.6		
15(3)(b)	32		
15(3)(c)	31.4		

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
16(3)(a)(v)	14.5.3.5	20(2)(a)(iv)	17.2.4
16(4)	14.6		17.2.5
16(5)	14.7		(mới)
16(6)	Xoá (lỗi thời)	20(2)(b)(i)	36.2.1
17(1)	12.1	20(2)(b)(ii)	36.2.2
17(2)	12.3	20(2)(b)(iii)	36.2.3
17(3)	12.2	20(2)(b)(iv)	36.2.4
18(1)	30.1	20(2)(b)(v)	36.2.5
18(2)	30.2	20(2)(b)(vi)	36.2.6
18(3)	30.3	20(2)(b)(vii)	36.2.7
18(4)	30.4	20(2)(b)(viii)	36.2.8
18(5)	30.5	20(2)(b)(ix)	36.2.9
18(6)	30.6	20(2)(b)(x)	36.2.10
18(6)(a)	30.6.1	20(3)	17.3, 36.4
18(6)(b)	30.6.2	20(4)	17.4, 36.5
18(6)(c)	30.6.3		17.5 (mới)
18(6)(d)	30.6.4	20(5)	17.6, 36.7
18(6)(e)	30.6.5	20(6)	17.7, 36.8
	30.7 (mới)	20(7)	36.9
19	13	21	39
20(1)	17.1, 36.1		23 (mới)
20(2) and 20(2)(a)	17.2	22(1)	24.1
20(2) and 20(2)(b)	36.2	22(1)(a)	24.1.1
20(2)(a)(i)	17.2.1	22(1)(b)	24.1.2
20(2)(a)(ii)	17.2.2	22(2)	24.2
20(2)(a)(iii)	17.2.3	23(1)	25.1
		23(2)	25.2
		23(3)(a)	25.3.1-3
		23(4)	25.4

Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi
23(5)	25.5	25A(4)	27.3
24(1)	26.1	26(1)	37.1
24(2)	26.2	26(2)	37.2
24(3)	26.3	26(3)	37.3
24(4)	26.4	26(4)	37.4
24(5)	26.5		
24(6)	26.6		
	26.7 (mới)		
25(1)	28.1		
25(2)(a)	28.2.1		
25(2)(b)	28.2.2		
25(2)(c)	28.2.3		
25(2)(d)	28.2.4		
25(2)(e)	28.2.5		
25(2)(f)	28.2.6		
25(3)(a)	28.3.1		
25(3)(b)	28.3.2		
25(3)(c)	28.3.3		
25(3)(d)	28.3.4		
25(3)(e)	28.3.5		
25(4)(a)	28.4.1		
25(4)(b)	28.4.2		
25(4)(c)	28.4.3		
25(4)(d)	28.4.4		
25(4)(e)	28.4.5		
25(5)	28.5		
25A(1)	1.28.7, 27.1		
25A(2)	27.1		
25A(3)	27.2		

Bảng B: Các qui định "mới" so với "cũ"

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc*	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc*
1.1	1(1)	1.15	1(14)
1.2	1(28)	1.16	1(15)
1.3	1(2)	1.17	1(16)
1.4	1(3)	1.18	1(17)
1.5	1(4)	1.19	1(18)
1.6	1(29)	1.20	1(19)
1.7	1(30)	1.21	1(20)
1.8	1(5)	1.22	1(21)
1.9.1	1(8)(a)	1.23	1(22)
1.9.2.1	1(8)(b)	1.24	1(23)
1.9.2.2	1(8)(c)	1.25	1(24)
1.10	1(9)	1.26	1(25)
1.11	1(10)	1.27	1(31)
1.11.1	10(1)(a)	1.28.1	1(7)
1.11.2	10(1)(b)	1.28.2	1(6)
1.11.3	10(1)(c)	1.28.3	1(27)
1.11.4	10(1)(d)	1.28.4	1(26)
1.11.5	10(1)(e)	1.28.5	
1.11.6	10(1)(f)	(mới)	
1.11.7	10(1)(g)	1.28.6	13F(1)(a) to (d)
1.11.8	10(1)(h)	1.28.7	25A(1)
1.12	1(11)	1.28.8	
1.13	1(12)	(mới)	
1.14	1(13)	2.1	2(1)
		2.2	2(2)

* "Gốc" là Phụ lục I được thông qua 1973 và các bổ sung sửa đổi sau đó.

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
2.3	2(3)	6.1.3	4(1)(c)
2.4	15(7)	6.1.4	4(1)(d)
2.5	13C(1)	6.1.5	4(1)(e)
2.6	13C(2)	6.2	4(2)
3.1	2(4)(a)	6.3.1	4(3)(a)
3.2	2(4)(b)	6.3.2	4(3)(b)
3.3	2(4)(c)	6.3.3	4(3)(c)
3.4	15(5)(a)	6.3.4	4(3)(d)
3.5	15(5)(b)	6.4.1	4(4)(a)
3.5.1	15(5)(b)(i)	6.4.2	4(4)(b)
3.5.2	15(5)(b)(ii)	6.4.3	4(4)(c)
3.5.2.1	15(5)(b)(ii)(1)	7.1	5(1)
3.5.2.2	15(5)(b)(ii)(2)	7.2	5(2)
3.5.2.2.1	15(5)(b)(ii)(2)(aa)		5(3) Xoá (lỗi thời)
3.5.2.2.2	15(5)(b)(ii)(2)(bb)	8.1	6(1)
3.5.2.3	15(5)(b)(ii)(3)	8.2	6(2)
3.5.2.4	15(5)(b)(ii)(4)	8.3	6(3)
3.5.2.5	15(5)(b)(ii)(5)	8.4	6(4)
3.5.2.6	15(5)(b)(ii)(6)	9	7
4.1	11(a)	10.1	8(1)
4.2	11(b)	10.2.1	8(2)(a)
4.3	11(c)	10.2.2	8(2)(b)
5.1	3(1)	10.2.3	8(2)(c)
5.2	3(2)	10.3	8(3)
6.1	4(1)	10.4	8(4)
6.1.1	4(1)(a)	10.5	8(5)
6.1.2	4(1)(b)	10.6	8(6)
		10.7	8(7)

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
10.8	8(8)	15.2.4	9(1)(b)
10.9	8(9)	15.2.5	9(1)(b)
11	8A	15.3	10(2)(a)
12.1	17(1)	15.3	10(3)(b)
12.2	17(3)	15.3.1	10(3)(b)(iii)
12.3	17(2)	15.3.2	10(3)(b)(v)
13	19		10(3)(b)(vi)
14.1	16(1)	15.3.3	10(3)(b)(iv)
14.2	16(2)	15.3.4	10(3)(b)(i)
14.3 (mới)		15.3.5	10(3)(b)(ii)
14.4	16(3)(b)	15.4	10(2)(a), câu thứ hai
14.5.1	16(3)(a)	15.5	10(5)
14.5.2 (mới)		15.6	9(2)
14.5.3	16(3)(a)	15.6	10(2)(b)
14.5.3.1	16(3)(a)(i)	15.7	9(3)
14.5.3.2	16(3)(a)(ii)	15.7	10(6)
14.5.3.3	16(3)(a)(iii)	15.8	9(5)
14.5.3.4	16(3)(a)(iv)	15.8	10(4)(a)
14.5.3.5	16(3)(a)(v)		9(7) xoá (lỗi thời)
14.6	16(4)	15.9	9(6)
14.7	16(5)	15.9	10(4)(b)
15.1	9(1)(một phần)	16.1	14(1)
15.1	10(2)(một phần)	16.2	14(2)
15.A	9(1)(b)(i)	16.3	14(4)
15.2	9(1)(b)	16.4	14(3)
15.2.1	9(1)(b)(ii)	16.4	14(5)
15.2.2	9(1)(b)(iv)	17.1	20(1)
15.2.3	9(1)(b)(iii)		

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
17.2	20(2) and 20(2)(a)	18.10.1.1	13D(1)(a)
17.2.1	20(2)(a)(i)	18.10.1.2	13D(1)(b)
17.2.2	20(2)(a)(ii)	18.10.1.3	13D(1)(c)
17.2.3	20(2)(a)(iii)	18.10.2	13D(2)
17.2.4	20(2)(a)(iv)	18.10.3	13D(3)
17.2.5 (mới)		18.11	1(26)
17.3	20(3)	18.12	13E(1)
17.4	20(4)	18.13	13E(2)
17.5 (mới)		18.14	13E(3)
17.6	20(5)	18.15	13E(4)
17.7	20(6)	18.15.1	13E(4)(a)
18.1	13(1)	18.15.2	13E(4)(b)
18.2	13(2)	19.1	13F(1)
18.3	13(3)	19.2.1	13F(2)(a)
18.4	13(4)	19.2.2	13F(2)(b)
18.5	13(5)	19.3.1	13F(3)(a)
18.6	13(7)	19.3.2	13F(3)(b)
18.7	13(8)	19.3.3	13F(3)(c)
	13(9) xoá (lỗi thời)	19.3.4	13F(3)(d)
18.8	13(10)	19.3.5	13F(3)(e)
18.8.1	13A(1)	19.3.6	13F(3)(f)
18.8.2	13A(2)	19.4.1	13F(4)(a)
18.8.3	13A(3)	19.4.2	13F(4)(b)
18.8.4	13A(4)	19.4.3	13F(4)(c)
18.9	13(11)	19.5	13F(5)
18.10.1	13D(1)	19.6	13F(7)
		19.7	13F(8)
		19.8	13F(9)

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
20.1.1	13G(1)(a)	21.7.1	13H(7)(a)
20.1.2	13G(1)(b)	21.7.2	13H(7)(b)
20.1.3	13G(1)(c)	21.8.1	13H(8)(a)
20.2.1	13G(2)(a)	21.8.2	13H(8)(b)
20.2.2	13G(2)(b)	22 (mới)	
20.3.1	13G(3)(a)	23 (mới)	
20.3.2	13G(3)(b)	24.1	22(1)
20.3.3	13G(3)(c)	24.1.1	22(1)(a)
20.4	13G(4)	24.1.2	22(1)(b)
20.5.1	13G(5)(a)	24.2	22(2)
20.5.2	13G(5)(b)	25.1	23(1)
20.6	13G(6)	25.2	23(2)
20.7	13G(7)	25.3.1	23(3)(a)
20.8.1	13G(8)	25.3.2	23(3)(a)
21.1.1	13H(1)(a)	25.3.3	23(3)(a)
21.1.2	13H(1)(b)	25.4	23(4)
21.2.1	13H(2)(a)	25.5	23(5)
21.2.2	13H(2)(b)	26.1	24(1)
21.2.3	13H(2)(b)	26.2	24(2)
21.3	13H(3)	26.3	24(3)
21.4.1	13H(4)(a)	26.4	24(4)
21.4.2	13H(4)(b)	26.5	24(5)
21.5.1	13H(5)(a)	26.6	24(6)
21.5.2	13H(5)(b)	26.7 (mới)	
21.5.3	13H(5)(c)	27.1	25A(1)
21.5.4	13H(5)(d)	27.1	25A(2)
21.6.1	13H(6)(a)	27.2	25A(3)
21.6.2	13H(6)(b)	27.3	25A(4)

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
28.1	25(1)	30.1	18(1)
28.2.1	25(2)(a)	30.2	18(2)
28.2.2	25(2)(b)	30.3	18(3)
28.2.3	25(2)(c)	30.4	18(4)
28.2.4	25(2)(d)	30.5	18(5)
28.2.5	25(2)(e)	30.6	18(6)
28.2.6	25(2)(f)	30.6.1	18(6)(a)
28.3.1	25(3)(a)	30.6.2	18(6)(b)
28.3.2	25(3)(b)	30.6.3	18(6)(c)
28.3.3	25(3)(c)	30.6.4	18(6)(d)
28.3.4	25(3)(d)	30.6.5	18(6)(e)
28.3.5	25(3)(e)	30.7 (mới)	
28.4.1	25(4)(a)	31.1	15(1)
28.4.2	25(4)(b)	31.2	15(3)(a)
28.4.3	25(4)(c)	31.3	15(3)(a)
28.4.4	25(4)(d)	31.4	15(3)(c)
28.4.5	25(4)(e)	32	15(1) và 15(3)(b)
28.5	25(5)	33.1	13(6)
28.6	13F(6)	33.2	13B(2)
29.1	15(1)	33.3	13B(1)
29.2.1	15(2)(a)	34.1	9(1)
29.2.2	15(2)(b)	34.1	9(1)(a)
29.2.3	15(2)(c)	34.1.1	9(1)(a)(i)
29.2.3.1	15(2)(c)(i)	34.1.2	9(1)(a)(ii)
29.2.3.2	15(2)(c)(ii)	34.1.3	9(1)(a)(iii)
29.2.3.3	15(2)(c)(iii)	34.1.4	9(1)(a)(iv)
29.2.4	15(2)(d)	34.1.5	9(1)(a)(v)
29.3	15(2)(c)		

Qui định mới	Qui định cũ	Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
34.1.6	9(1)(a)(vi)	36.3	15(4)
34.2	9(4)	36.4	20(3)
34.3	10(2)(a)	36.5	20(4)
34.4	10(3)(a)	36.6	15(3)(a)
34.5	10(5)	36.7	20(5)
34.6	15(4)	36.8	20(6)
34.7	9(3)	36.9	20(7)
34.7	10(6)	37.1	26(1)
34.8	9(5)	37.2	26(2)
34.8	10(4)(a)	37.3	26(3)
34.9	9(6)	38.1	12(1)
34.9	10(4)(b)	38.2	12(2)
35.1	13B(5)	38.3	12(3)
35.2	13B(4)		12(4) Xoá (lỗi thời)
35.3	13(8) câu cuối cùng	38.4	10(7)(a)(i)
36.1	20(1)	38.4	10(7)(b)(i)
36.2	20(2) và 20(2)(b)	38.5	10(7)(a)(ii)
36.2.1	20(2)(b)(i)	38.5	10(7)(b)(ii)
36.2.2	20(2)(b)(ii)		10(7)(a)(iii)
36.2.3	20(2)(b)(iii)		Xoá (lỗi thời)
36.2.4	20(2)(b)(iv)	38.6.1	10(7)(b)(iii)
36.2.5	20(2)(b)(v)	38.6.2	10(7)(b)(iv)
36.2.6	20(2)(b)(vi)	38.6.3	10(7)(b)(v)
36.2.7	20(2)(b)(vii)	38.6.4	10(7)(b)(vi)
36.2.8	20(2)(b)(viii)	38.6.5	10(7)(b)(vii)
36.2.9	20(2)(b)(ix)	38.7	10(8)
36.2.10	20(2)(b)(x)	38.8	10(7)(a)(iv)

Qui định mới	Qui định cũ
Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I sửa đổi	Số thứ tự của qui định trong Phụ lục I gốc
38.8	12(5)
39	21

6

Các bổ sung sửa đổi sắp có hiệu lực của Phụ lục I

Nghị quyết MEPC.141(54)

Bổ sung sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển, 1973

(Quy định mới 12A, bổ sung sửa đổi Giấy chứng nhận IOPP liên quan và bổ sung sửa đổi quy định 21 của Phụ lục I sửa đổi của MARPOL 73/78)*

Thông qua ngày 23 tháng 3 năm 2006

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

CĂN CỨ Điều 38(a) Công ước của Tổ chức Hàng hải quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (Ủy ban), qui định của các công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển,

NHẬN THẤY điều 16 của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (sau đây gọi là "Công ước 1973") và điều VI của Nghị định thư 1978 liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm, 1973 (sau đây gọi là "Nghị định thư 1978") cùng qui định qui trình sửa đổi Nghị định thư 1978 và trao cho bộ phận phù hợp của Tổ chức nhiệm vụ xem xét và thông qua các sửa đổi của Công ước 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78),

ĐỒNG THỜI NHẬN THẤY Phụ lục I sửa đổi của MARPOL 73/78 đã được thông qua bằng nghị quyết MEPC.117(52) và dự kiến có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2007,

SAU KHI XEM XÉT nội dung đề nghị của bổ sung sửa đổi qui định 1, qui định 12A mới, Phụ bản (mẫu A và B) của Giấy chứng nhận IOPP liên quan và bổ sung sửa đổi qui định 21 của Phụ lục I sửa đổi của MARPOL 73/78,

1. THÔNG QUA, theo điều 16(2)(d) của Công ước 73, các bổ sung sửa đổi của Phụ lục I sửa đổi của MARPOL 73/78, nội dung được nêu ở phụ lục của nghị quyết này;

* Dự kiến có hiệu lực ngày 1 tháng 8 năm 2007 trên cơ sở chấp thuận ngày 1 tháng 2 năm 2007.

2. **QUYẾT ĐỊNH**, phù hợp với điều 16(2)(f)(iii) của Công ước 1973, rằng các sửa đổi sẽ được coi là được chấp thuận vào ngày 1 tháng 2 năm 2007 trừ khi, trước ngày đó, có không dưới một phần ba số Thành viên hoặc các Thành viên có tổng dung tích đội tàu buôn tổng cộng của họ chiếm không dưới 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới gửi tới Tổ chức sự phản đối của họ về việc sửa đổi;
3. **ĐỀ NGHỊ** các Thành viên lưu ý rằng, phù hợp với điều 16(2)(g)(ii) của Công ước 1973, các sửa đổi nói trên sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007 sau khi được chấp thuận phù hợp với mục 2 trên đây;
4. **YÊU CẦU** Tổng thư ký, phù hợp với điều 16(2)(e) của Công ước 1973, gửi cho tất cả các Thành viên của MARPOL 73/78 bản sao được chứng nhận của nghị quyết này và văn bản các sửa đổi trong phụ lục; và
5. **ĐỒNG THỜI YÊU CẦU** Tổng thư ký gửi cho các Thành viên của Tổ chức không phải là Thành viên của MARPOL 73/78 bản sao của nghị quyết này và phụ lục của nó.

Phụ lục

BỔ SUNG SỬA ĐỔI MARPOL 73/78 PHỤ LỤC I SỬA ĐỔI

1 Bổ sung mục 28.9 cho qui định 1

Mục 28.9 sau đây được bổ sung sau mục 28.8 của qui định 1:

"28.9 tàu được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2010 là tàu:

- .1 có hợp đồng đóng mới được lập vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2007; hoặc*
- .2 trường hợp không có hợp đồng đóng mới, ngày đặt sống chính hoặc tàu ở giai đoạn đóng mới tương đương vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2008; hoặc*
- .3 được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2010; hoặc*
- .4 được hoán cải lớn:
 - .4.1 hợp đồng hoán cải được lập sau ngày 1 tháng 8 năm 2007; hoặc*
 - .4.2 trường hợp không có hợp đồng, công việc hoán cải được bắt đầu sau ngày 1 tháng 2 năm 2008; hoặc*
 - .4.3 công việc hoán cải hoàn thành sau ngày 1 tháng 8 năm 2010."**

2 Bổ sung qui định 12A mới về bảo vệ két dầu đốt

Qui định 12A mới sau đây được bổ sung sau qui định 12:

"Qui định 12A

Bảo vệ két dầu đốt

1 Qui định này áp dụng đối với tất cả các tàu có két dầu đốt với thể tích toàn bộ từ 600 m³ trở lên được bàn giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2010, như định nghĩa ở qui định 1.28.9 của Phụ lục này.

2 Trong qui định này áp dụng các định nghĩa sau:

- .1 Dầu đốt là loại dầu bất kỳ được sử dụng làm nhiên liệu cho động lực đẩy tàu và các máy phụ của tàu được chở theo tàu.*
- .2 Chiều chìm mạn khô (d_s) là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, từ đường cơ sở lý thuyết tại giữa chiều dài tới đường nước tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định cho tàu.*

3. *Chiều chìm tàu không* là chiều chìm lý thuyết tại giữa chiều dài khi tàu không tải.
 4. *Chiều chìm một phần mạn khô (d_p)* là chiều chìm tàu không cộng với 60% khoảng cách giữa chiều chìm tàu không và chiều chìm mạn khô d_s . Chiều chìm một phần mạn khô d_p được đo bằng mét.
 5. *Đường nước (d_s)* là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, từ đường cơ sở lý thuyết tại giữa chiều dài tới đường nước tương ứng với 30% chiều cao mạn D_s .
 6. *Chiều rộng (B_s)* là chiều rộng lý thuyết lớn nhất của tàu, tính bằng mét, tại hoặc thấp hơn mạn khô lớn nhất d_s .
 7. *Chiều rộng (B_B)* là chiều rộng lý thuyết lớn nhất của tàu, tính bằng mét, tại hoặc thấp hơn đường nước d_B .
 8. *Chiều cao mạn (D_s)* là chiều cao mạn lý thuyết, tính bằng mét, được đo tại giữa chiều dài tàu tới boong cao nhất tại mạn. Khi áp dụng, "boong cao nhất" là boong cao nhất mà vách ngang kín nước kéo dài đến, trừ vách mút đuôi.
 9. *Chiều dài (L)* là 96% chiều dài toàn bộ tại đường nước ở 85% chiều cao mạn lý thuyết tối thiểu tính từ mép trên của sống chính, hoặc là chiều dài tàu từ mép trước sống mũi đến tâm trục bánh lái trên cùng đường nước này, lấy giá trị nào lớn hơn. Với tàu thiết kế có sống nghiêng thì chiều dài này phải song song với đường nước thiết kế. Chiều dài (L) được đo bằng mét.
 10. *Chiều rộng (B)* là chiều rộng lớn nhất của tàu, tính bằng mét, đo ở sườn giữa tới đường bao lý thuyết của sườn đối với tàu có vỏ là kim loại; đối với tàu có vỏ bao bằng vật liệu khác, thì tới mặt ngoài của vỏ tàu.
 11. *Két dầu đốt* là két chứa dầu đốt, nhưng không kể đến các két không phải chứa dầu đốt cho hoạt động bình thường, ví dụ như các két tràn.
 12. *Két dầu đốt nhỏ* là két dầu đốt có thể tích riêng lớn nhất không quá 30 m^3 .
 13. *C* là tổng thể tích toàn bộ của dầu đốt, kể cả dầu đốt của các két dầu đốt nhỏ, m^3 , ở 98% thể tích két.
 14. *Thể tích dầu đốt* là 98% thể tích của két chứa, m^3 .
4. Các điều khoản của qui định này phải được áp dụng đối với tất cả các két dầu đốt trừ các két dầu đốt nhỏ, như định nghĩa ở 3.12, với điều kiện tổng thể tích của các két khấu trừ không lớn hơn 600 m^3 .
 5. Các két dầu đốt độc lập phải có thể tích không quá 2.500 m^3 .

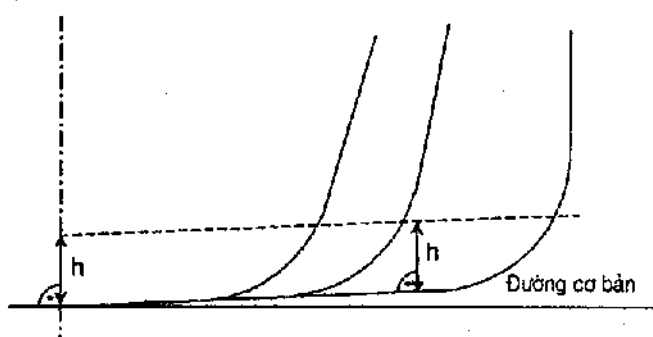
6 Đối với các tàu, không phải các dàn tự năng, có kết nhiên liệu với thể tích toàn bộ từ 600m³ trở lên, các kết nhiên liệu phải được bố trí phía trên đường lý thuyết đáy không vị trí nào được nhỏ hơn khoảng cách h được xác định như sau:

$h = B/20$ m hoặc

$h = 2,0 \text{ m}$, lấy giá trị nhỏ hơn.

Giá trị nhỏ nhất của $h = 0,76 \text{ m}$

Tại vùng lượn của hông tàu hoặc tại các khu vực không xác định được rõ vùng lượn của hông, thì đường bao kết đầu đốt phải song song với mặt phẳng đáy giữa tàu như mô tả ở hình 1.



Hình 1 - Đường bao kết dầu dốt theo mục 6

7 Đối với các tàu có kết nhiên liệu với thể tích toàn bộ từ 600m³ trở lên nhưng nhỏ hơn 5.000 m³, các kết nhiên liệu phải được bố trí phía trong đường lý thuyết mạn không vị trí nào được nhỏ hơn khoảng cách w , như mô tả ở hình 2, được đo tại mặt cắt ngang bất kỳ vuông góc với tôn mạn, được xác định như sau:

$$w = 0,4 + 2,4 \text{ C}/20.000 \text{ m}$$

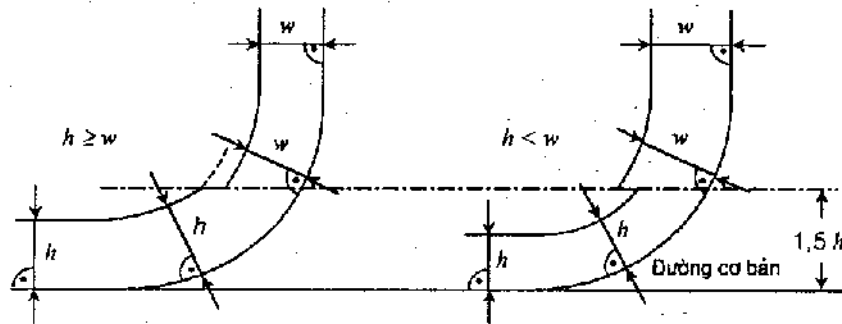
Giá trị nhỏ nhất của $w = 1,0$ m, tuy nhiên đối với các kết cấu lập có thể tích dầu đốt nhỏ hơn 500 m^3 thì giá trị nhỏ nhất là $0,76$ m.

8 Đối với các tàu có kết nhiên liệu với thể tích toàn bộ từ 5.000m³ trở lên, các kết nhiên liệu phải được bố trí phía trong đường lý thuyết mạn không vị trí nào được nhỏ hơn khoảng cách w , như mô tả ở hình 2, được đo tại mặt cắt ngang bất kỳ vuông góc với tôn mạn, được xác định như sau:

$$w = 0,5 + C/20.000 \text{ m hoặc}$$

$w = 2,0 \text{ m}$, lấy giá trị nhỏ hơn

Giá trị nhỏ nhất của $w = 1,0 \text{ m}$.



Hình 2 - Đường bao kết đầu đốt theo các mục 7 và 8

9 Các đường ống dầu đốt bố trí cách đáy tàu một khoảng nhỏ hơn h , như xác định ở mục 6, hoặc cách mạn một khoảng nhỏ hơn w , như xác định ở các mục 7 và 8 phải được lắp đặt các van hoặc thiết bị đóng tương tự tại kết đầu đốt hoặc ngay gần kết đầu đốt. Các van này phải có khả năng hoạt động từ vị trí dễ tiếp cận gần không gian bố trí các van đó mà có thể tiếp cận từ buồng lái hoặc vị trí điều khiển buồng máy nhưng không phải vượt qua boong mạn khô hoặc boong thượng tầng. Các van phải được đóng trong trường hợp có hư hỏng hệ thống điều khiển từ xa (hư hỏng ở vị trí lân cận) và phải luôn được đóng khi tàu trên biển và kết có chứa dầu đốt trữ, khi được mở cho hoạt động chuyển dầu đốt.

10 Các giếng hút trong kết dầu đốt có thể nhô ra đáy đôi dưới đường bao một khoảng h , với điều kiện các giếng hút này phải nhỏ đến mức có thể và khoảng cách từ đáy giếng hút đến tôn đáy tàu không nhỏ hơn $0,5 h$.

11 Thay cho các yêu cầu nêu ở các mục 6 và hoặc 7 hoặc 8, các tàu phải tuân thủ tiêu chuẩn tính toán dầu tràn sự cố như sau:

- 1 mức độ bảo vệ hiệu quả chống lại ô nhiễm dầu đốt trong trường hợp đâm va hoặc mắc cạn, phải được đánh giá trên cơ sở tham số dầu tràn trung bình như sau:

$$O_M \leq 0,0157 - 1,14E - 6C \text{ với } 600 \text{ m}^3 \leq C < 5.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,010 \text{ với } C \geq 5.000 \text{ m}^3$$

trong đó:

O_M = tham số dầu tràn trung bình.

C = tổng thể tích dầu đốt

- 2 Các giả định chung sau đây phải được áp dụng khi tính toán tham số dầu tràn:
- 2.1 Tàu phải được giả định chất tải tới chiều chìm một phần mạn khô ϕ không bị chúi hoặc nghiêng.
 - 2.2 Tất cả các kết dầu đốt phải được giả định chứa tới 98% tổng thể tích kết.
 - 2.3 Tỷ trọng danh định của dầu đốt (ρ_n) thường phải được lấy bằng 1.000 kg/m³. Nếu tỷ trọng của dầu đốt được hạn chế đặc biệt với giá trị nhỏ hơn, thì có thể sử dụng giá trị nhỏ hơn đó; và
 - 2.4 Nhằm mục đích tính toán lượng dầu tràn, độ ngấm nước của mỗi kết dầu đốt phải được lấy bằng 0,99 trừ khi chứng minh được khác đi.

- 3 Những giả định sau đây phải được sử dụng khi kết hợp các tham số dầu tràn:

- 3.1 Lượng dầu tràn trung bình phải được tính toán độc lập đối với hư hỏng mạn và hư hỏng đáy; sau đó kết hợp bằng tham số dầu tràn "không thứ nguyên" O_M như sau:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

Trong đó:

O_{MS} = lượng tràn trung bình đối với hư hỏng mạn, m³; và

O_{MB} = lượng tràn trung bình đối với hư hỏng đáy, m³.

- 3.2 Đối với hư hỏng đáy, các tính toán độc lập cho lượng tràn trung bình phải được thực hiện ở các trạng thái thủy triều 0 m và 2,5 m; và được kết hợp như sau:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2.5)}$$

Trong đó:

$O_{MB(0)}$ = lượng tràn trung bình đối với trạng thái thủy triều 0 m; và

$O_{MB(2.5)}$ = lượng tràn trung bình đối với trạng thái thủy triều -2,5 m, m³.

- 4 Lượng tràn trung bình đối với hư hỏng mạn O_{MS} phải được tính như sau:

$$O_{MS} = \sum_i P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (\text{m}^3)$$

Trong đó:

i = số thứ tự của kết dầu đốt đang xét;

n = tổng các kết dầu đốt;

$P_{B(i)}$ = xác suất thùng kết dầu đốt thứ i từ hư hỏng mạn, được tính theo mục 11.6 của qui định này;

$O_{B(i)}$ = lượng tràn, m^3 , từ hư hỏng mạn đến kết dầu đốt thứ i , được giả định bằng tổng thể tích trong kết dầu đốt thứ i ở 98% thể tích toàn bộ.

5. Lượng tràn trung bình đối với hư hỏng đáy phải được tính cho mỗi trạng thái thủy triều như sau:

$$5.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

Trong đó:

i = số thứ tự của kết dầu đốt đang xét;

n = tổng số kết dầu đốt;

$P_{B(i)}$ = xác suất thùng của kết dầu đốt thứ i từ hư hỏng đáy, được tính theo mục 11.7 của qui định này;

$O_{B(i)}$ = lượng tràn từ kết dầu đốt thứ i , m^3 , được tính theo mục 11.5.3 của qui định này; và

$C_{DB(i)}$ = hệ số để tính lượng dầu được giữ lại như xác định ở mục 11.5.4 của qui định này

$$5.2 \quad O_{MB(2.5)} = \sum_i P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

Trong đó:

i , n , $P_{B(i)}$ và $C_{DB(i)}$ = như định nghĩa ở tiểu mục 5.1 nêu trên;

$O_{B(i)}$ = lượng tràn từ kết dầu đốt thứ i , m^3 , sau khi thủy triều thay đổi.

5.3 Lượng dầu tràn $O_{B(i)}$ đối với mỗi kết dầu đốt phải được tính dựa trên nguyên tắc cân bằng áp suất, phù hợp với những giả định sau:

5.3.1 Tàu được giả định là bị mắc cạn với độ chúi và nghiêng bằng 0, với chiều chìm mắc cạn trước khi thủy triều thay đổi bằng chiều chìm một phần mạn khô d_F .

5.3.2. Mức dầu đốt sau hư hỏng phải được tính như sau:

$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_l) (\rho_s)\} / \rho_n$$

Trong đó:

h_F = chiều cao của bề mặt dầu đốt trên Z_l , m;

t_c = mức thủy triều thay đổi, m. Mức giảm thủy triều được biểu diễn bằng giá trị âm;

Z_l = chiều cao của điểm thấp nhất trong kết dầu đốt trên đường cơ sở, m;

ρ_s = tỉ trọng nước biển, được lấy bằng 1.025 kg/m³; và

ρ_n = tỷ trọng danh nghĩa của dầu đốt, được xác định mục 11.2.3.

5.3.3 Lượng dầu tràn $O_{B(i)}$ của kết bất kỳ bao quanh tôn đáy phải được lấy không nhỏ hơn công thức sau, nhưng không được lớn hơn thể tích kết:

$$O_{B(i)} = H_w \cdot A$$

Trong đó:

$H_w = 1,0$ m, khi $Y_B = 0$

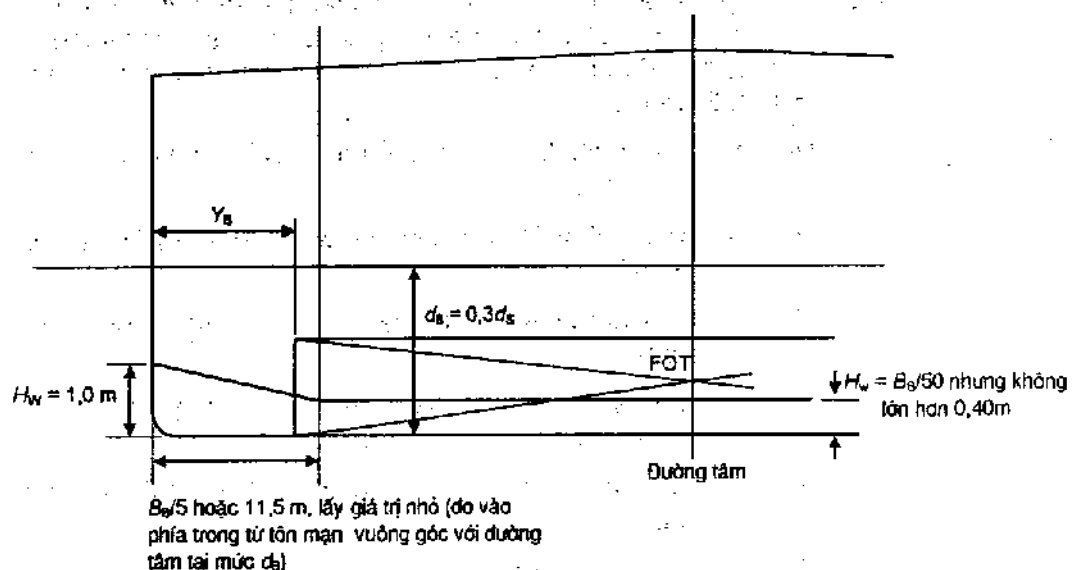
$H_w = B_B/50$ nhưng không lớn hơn 0,4 m, khi Y_B lớn hơn $B/5$ hoặc 11,5 m, lấy giá trị nhỏ hơn.

H_w được đo hướng lên phía trên từ mặt phẳng đáy giữa chiều dài. Tại vùng lượn cong của hông tàu và tại các vị trí không xác định được rõ ràng vùng lượn cong của hông tàu, H_w được đo từ đường thẳng song song với mặt phẳng đáy giữa chiều dài, như mô tả khoảng cách h ở hình 1.

Đối với giá trị Y_B phía ngoài $B_B/5$ hoặc 11,5 m, lấy giá trị nhỏ hơn, H_w được lấy bằng nội suy tuyến tính.

Y_B = giá trị nhỏ nhất của Y_B trên chiều dài của kết dầu đốt, còn ở vị trí bất kỳ thì Y_B là khoảng cách ngang từ tôn mạn tại đường nước d_B tới kết ở tại hoặc thấp hơn đường nước d_B .

A = Diện tích hình chiếu ngang lớn nhất của kết dầu đốt tới mức H_w từ đáy của kết.



Hình 3 - Các kích thước để tính toán lượng dầu tràn tối thiểu theo tiêu mục 11.5.3.3

5.4 Trong trường hợp hư hỏng đáy, một phần lượng tràn từ kết cấu dốt có thể thu được bởi các khoang không chứa dầu. Ảnh hưởng này được lấy gần đúng bằng việc áp dụng hệ số $C_{DB(i)}$ cho mỗi kết, phải được lấy như sau:

$C_{DB(i)} = 0,6$ đối với các kết dốt được bao phía dưới bởi các khoang không chứa dầu;

$C_{DB(i)} = 1,0$ đối với trường hợp khác.

6 Xác suất P_S thủng một khoang từ hư hỏng mạn phải được tính như sau:

$$6.1 \quad P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$$

Trong đó:

$P_{SL} = 1 - P_{SL} - P_{Sa} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng dọc được bao bởi X_a và X_f

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng thẳng đứng được bao bởi Z_l và Z_u ; và

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo phương ngang về phía bên kia của biên được xác định bởi y .

- 6.2 P_{sa} , P_{sf} , P_{su} và P_{sl} và phải được xác định bằng nội suy tuyến tính từ bảng xác suất đối với hư hỏng mạn được nêu ở mục 11.6.3 của qui định này, P_{sy} phải được tính từ các công thức ở mục 11.6.3, trong đó:

Trong đó:

P_{sa} = xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía sau vị trí X/L ;

P_{sf} = xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía trước vị trí X/L ;

P_{sl} = xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía dưới kết;

P_{su} = xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía trên kết; và

P_{sy} = xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía ngoài mạn kết.

Các biên của khoang X_a , X_f , Z_l , Z_u và y phải được xác định như sau:

X_a = khoảng cách dọc từ mũi đuôi L đến điểm xa nhất về phía đuôi của khoang đang xét, m;

X_f = khoảng cách dọc từ mũi đuôi L đến điểm xa nhất về phía mũi của khoang đang xét, m;

Z_l = khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở lý thuyết đến điểm thấp nhất của khoang đang xét, m. Nếu Z_l lớn hơn D_s , Z_l phải được lấy bằng D_s ;

Z_u = khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở lý thuyết đến điểm cao nhất của khoang đang xét, m. Nếu Z_u lớn hơn D_s , Z_u phải được lấy bằng D_s ; và

y = khoảng cách ngang tối thiểu được đo vuông góc tới đường tâm tàu giữa khoang đang xét và tôn mạn tàu, m; *

Trong trường hợp hông tàu lượn tròn, y không cần thiết phải xét dưới khoảng cách h trên đường cơ sở, nếu h nhỏ hơn $B/10$, lấy bằng 3 m hoặc đỉnh của kết.

* Đối với việc các kết bố trí đối xứng, những hư hỏng được xét chỉ đối với một mạn tàu, trong trường hợp như vậy tất cả các kích thước "y" được đo từ cùng một mạn. Đối với việc các kết bố trí đối xứng, tham khảo Giải thích về các vấn đề liên quan đến tính toán sự cố tràn dầu, được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết MEPC.122(52).

6.3 Bảng xác suất đối với hư hỏng mạn

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_s	P_{Sl}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{sy} phải được tính như sau:

$$P_{sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \quad \text{với } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad \text{với } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{với } y/B_s \geq 0,1$$

P_{sy} không được lấy lớn hơn 1.

7. Xác suất P_B thủng một khoang từ hư hỏng đáy phải được tính như sau:

$$7.1 \quad P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$$

Trong đó:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng dọc được bao bởi X_a và X_f ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} =$ xác suất hư hỏng mở rộng theo vùng ngang được bao bởi Y_p và Y_s ; và

$P_{BV} = 1 - P_{Bz} =$ xác suất hư hỏng mở rộng thẳng đứng phía trên biên được xác định bởi z .

7.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} và P_{Bs} phải được xác định bằng phương pháp nội suy tuyến tính từ bảng xác suất hư hỏng đáy nêu ở mục 11.7.3 và P_{Bz} phải được tính theo các công thức ở mục 11.7.3, trong đó:

$P_{Ba} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía sau vị trí X_a/L ;

$P_{Bf} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía trước vị trí X_f/L ;

$P_{Bp} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía mạn trái của kết;

$P_{Bs} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía mạn phải của kết; và

$P_{Bz} =$ xác suất hư hỏng nằm toàn bộ phía dưới kết.

Các biên của khoang X_a , X_f , Y_p , Y_s và z phải được xác định như sau:

X_a và X_f được xác định như ở mục 11.6.2 của qui định này;

$Y_p =$ khoảng cách ngang từ điểm xa nhất phía mạn trái của khoang ở tại hoặc dưới đường nước d_B , tới mặt phẳng thẳng đứng cách đường tâm tàu khoảng $B_B/2$ về phía mạn phải, m;

$Y_s =$ khoảng cách ngang từ điểm xa nhất phía mạn phải của khoang ở tại hoặc dưới đường nước d_B , tới mặt phẳng thẳng đứng cách đường tâm tàu khoảng $B_B/2$ về phía mạn phải, m; và

$z =$ giá trị nhỏ nhất của z trên chiều dài của khoang, trong đó tại vị trí dọc bất kỳ được nêu, z là khoảng cách thẳng đứng từ điểm thấp hơn của tôn đáy tại vị trí dọc tới điểm thấp hơn của khoang tại vị trí dọc đó, m.

7.3 Bảng xác suất đối với hư hỏng đáy

X_d/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} phải được tính như sau:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{for } z/D_s \leq 0,1,$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 (z/D_s - 0,1) \quad \text{for } z/D_s > 0,1.$$

P_{Bz} phải không được lấy lớn hơn 1.

- 8 Đối với mục đích bảo dưỡng và kiểm tra, bất kỳ kết đầu đốt nào mà không có biên là tôn bao của tàu phải được bố trí không gần với tôn đáy khoảng cách tối thiểu h ở mục 6 và không gần với tôn mạn khoảng cách tối thiểu w áp dụng ở mục 7 hoặc 8.

12 Trong việc phê duyệt thiết kế và kết cấu của tàu được đóng theo qui định này, Chính quyền hàng hải phải quan tâm đến các yêu cầu về an toàn chung, kể cả việc cần thiết về bảo dưỡng và kiểm tra của các kết hoặc không gian cánh và đáy đôi. "

3 Bổ sung sửa đổi liên quan đến Phụ bản của Giấy chứng nhận IOPP (Mẫu A và B)

mục 2A mới sau đây được bổ sung vào Phụ bản của Giấy chứng nhận IOPP (Mẫu A và B):

"2A.1 Tàu yêu cầu được đóng theo qui định 12A và thoả mãn các yêu cầu của:

mục 6 và hoặc mục 7 hoặc mục 8 (kết cấu vỏ kép) ☐

mục 11 (tính toán lượng dầu tràn sự cố giả định) ☐

2A.2 tàu không yêu cầu phải thoả mãn các yêu cầu của qui định 12A. ☐

4 Bổ sung sửa đổi qui định 21

Mục 2.2 của qui định 21 về Ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ tàu dầu chở dầu hàng là dầu nặng được thay như sau:

"dầu, không phải dầu thô, có tỷ trọng ở 15°C lớn hơn 900 kg/m³ hoặc độ nhớt động học ở 50°C lớn hơn 180 mm²/s; hoặc".

7

**Giải thích thống nhất qui định 12A*
của MARPOL Phụ lục I**

Reg. 12A.7, 12A.8 Trong việc áp dụng qui định 12A của MARPOL Phụ lục I sửa đổi đối với các Công trình biển có cột ổn định (MODUs) như định nghĩa trong Bộ luật MODU, cho mục đích bố trí các kết đầu nối, các hạn chế về vị trí của các mục 7 và 8 của qui định này áp dụng đối với các khu vực đó giả định hư hỏng như sau:

- .1 chỉ các cột, phần thân và trụ ngập nước trên các kết cấu ngoại biên được giả định là bị hư hỏng và hư hỏng phải được giả định là xảy ra ở các phần lộ của cột, thân và các trụ ngập nước;
- .2 các cột và trụ phải được giả định là bị hư hỏng ở bất kỳ mức nào từ 5,0 m phía trên đến 3,0 m phía dưới các chiều chìm nêu trong sổ tay khai thác MODU cho cả điều kiện thời tiết bình thường và khắc nghiệt; và
- .3 phần thân ngập nước và các chân phải được giả định bị hư hỏng khi khai thác ở trạng thái chuyển theo cách giống như nêu ở .1 và .2, có lưu ý đến hình dạng của chúng.

* Dự kiến có hiệu lực ngày 1 tháng 8 năm 2007 trên cơ sở chấp thuận ngày 1 tháng 2 năm 2007.

8

**Các bổ sung sửa đổi sắp có
hiệu lực của Phụ lục IV**

Nghị quyết MEPC.143(54)

Bổ sung sửa đổi Phụ lục của Nghị định thư liên quan của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển, 1973

(Bổ sung qui định 13 mới cho Phụ lục IV của MARPOL 73/78)

Thông qua ngày 23 tháng 3 năm 2006

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

CĂN CỨ Điều 38(a) Công ước của Tổ chức Hàng hải quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (Ủy ban), qui định của các công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển,

NHẬN THẤY điều 16 của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 (sau đây gọi là "Công ước 1973") và điều VI của Nghị định thư 1978 liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm, 1973 (sau đây gọi là "Nghị định thư 1978") cùng qui định qui trình sửa đổi Nghị định thư 1978 và trao cho bộ phận phù hợp của Tổ chức nhiệm vụ xem xét và thông qua các sửa đổi của Công ước 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78),

SAU KHI XEM XÉT nội dung đề nghị bổ sung qui định 13 mới cho Phụ lục IV của MARPOL 73/78 về các yêu cầu kiểm soát của quốc gia có cảng,

1. THÔNG QUA, theo điều 16(2)(b), (c) và (d) của Công ước 73, qui định mới 13 của Phụ lục IV của MARPOL 73/78, nội dung được nêu ở phụ lục của nghị quyết này;
2. QUYẾT ĐỊNH, phù hợp với điều 16(2)(f)(iii) của Công ước 1973, rằng Phụ lục IV sửa đổi sẽ được coi là được chấp thuận vào ngày 1 tháng 2 năm 2007 trừ khi, trước ngày đó, có không dưới một phần ba số Thành viên hoặc các Thành viên có tổng dung tích đội tàu buôn tổng cộng của họ chiếm không dưới 50% tổng dung tích đội tàu buôn thế giới gửi tới Tổ chức sự phản đối của họ về việc sửa đổi;

3. ĐỀ NGHỊ các Thành viên lưu ý rằng, phù hợp với điều 16(2)(g)(ii) của Công ước 1973, các sửa đổi nói trên sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007 sau khi được chấp thuận phù hợp với mục 2 trên đây;
4. YÊU CẦU Tổng thư ký, phù hợp với điều 16(2)(e) của Công ước 1973, gửi cho tất cả các Thành viên của MARPOL 73/78 bản sao được chứng nhận của nghị quyết này và văn bản các sửa đổi trong phụ lục; và
5. ĐỒNG THỜI YÊU CẦU Tổng thư ký gửi cho các Thành viên của Tổ chức không phải là Thành viên của MARPOL 73/78 bản sao của nghị quyết này và phụ lục của nó.

Phụ lục

BỔ SUNG SỬA ĐỔI MARPOL 73/78 PHỤ LỤC IV SỬA ĐỔI

Chương 5 và qui định 13 mới sau đây được bổ sung vào sau qui định 12:

"Chương 5 - Kiểm soát Chính quyền cảng

Qui định 13

Kiểm soát của Chính quyền cảng về các yêu cầu khai thác

- 1 Một tàu, khi ở trong cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của một Thành viên khác, phải chịu cuộc thanh tra do thanh tra viên được Thành viên đó uỷ quyền thực hiện liên quan tới các yêu cầu về hoạt động theo Phụ lục này, nếu có những bằng chứng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các qui trình cần thiết trên tàu liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải.^{*}
- 2 Trong các trường hợp nêu ở mục 1 của qui định này, Thành viên phải thực hiện các bước cần thiết đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hoạt động cho đến khi được khắc phục thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này.
- 3 Các qui trình liên quan đến kiểm soát của Chính quyền cảng được nêu ở điều 5 của Công ước này phải được áp dụng đối với qui định này.
- 4 Qui định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một Thành viên khi tiến hành kiểm soát các yêu cầu về hoạt động được nêu trong Công ước này. "

^{*} Tham khảo các Qui trình đối với việc kiểm soát của quốc gia có cảng được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.787(19) và được sửa đổi bằng nghị quyết A.882(21); xem ấn phẩm IA650E của IMO.

9

Hướng dẫn đối với các hệ thống lọc khí SO_x trong khí thải của tàu

NGHỊ QUYẾT MEPC.130(53)

Hướng dẫn đối với các hệ thống lọc khí SO_x trong khí thải của tàu

Thông qua ngày 22 tháng 7 năm 2005

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

CĂN CỨ Điều 38(a) Công ước của Tổ chức Hàng hải quốc tế liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (Ủy ban), qui định của các công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển,

ĐỒNG THỜI LƯU Ý rằng Hội nghị các Thành viên của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển 1973, được sửa đổi bằng nghị định thư 1978 liên quan (MARPOL 73/78) được tổ chức tháng 9 năm 1997 đã thông qua Nghị định thư 1997 để bổ sung cho MARPOL 73/78 thêm Phụ lục VI mới, qui định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu gây ra,

LƯU Ý Hội nghị 1997 với qui định 14(4)(b), thống nhất rằng các tàu trong vùng kiểm soát phát thải SO_x được phép hoạt động hệ thống lọc khí thải được Chính quyền hàng hải phê duyệt có lưu ý đến các hướng dẫn do Tổ chức ban hành,

NHẬN THẤY Nghị định thư 1997 đã có hiệu lực ngày 19 tháng 5 năm 2005 và các miễn giảm đối với cho các vùng kiểm soát phát thải sẽ chấm dứt vào ngày 18 tháng 5 năm 2006,

SAU KHI XEM XÉT khuyến nghị do Tiểu ban thiết kế và thiết bị tàu tại kỳ họp thứ bốn mươi tám,

1 THÔNG QUA hướng dẫn đối với các hệ thống lọc khí SO_x trong khí thải, được nêu ở phụ lục của nghị quyết này;

2 ĐỀ NGHỊ các Chính phủ áp dụng Hướng dẫn này từ ngày được thông qua.

PHỤ LỤC

HƯỚNG DẪN ĐỐI VỚI HỆ THỐNG LÀM SẠCH SO_x TRONG KHÍ XẢ ĐỘNG
CƠ – MARPOL PHỤ LỤC VI, Quy định 14(4)(b)

NỘI DUNG

Giới thiệu

Lưu ý về an toàn

Phần A - Chứng nhận và phê duyệt kiểu thiết bị EGCS- SO_x

1. Quy định chung
 - 1.1 Mục đích
 - 1.2 Phạm vi áp dụng
 - 1.3 Định nghĩa
2. Kiểm tra và chứng nhận
 - 2.1 Quy định chung
 - 2.2 Các quy trình chứng nhận một thiết bị EGCS- SO_x
 - 2.3 Sổ tay kỹ thuật EGCS- SO_x
3. Giới hạn phát thải
 4. Phê duyệt một thiết bị EGCS- SO_x
 - 4.1 Phê duyệt thiết bị
 - 4.2 Các thiết bị được sản xuất hàng loạt
 - 4.3 Phê duyệt loại sản phẩm
5. Thử phát thải
6. Các quy trình xác minh sự tuân thủ giới hạn phát thải trên tàu

Phần B - Giám sát liên tục phát thải SO_x

8. Quy định chung
9. Đo khí xả
10. Tính toán tốc độ phát thải
11. Giám sát nước rửa
12. Thiết bị ghi và xử lý dữ liệu

- 13 Sổ tay giám sát trên tàu
- 14 Kế hoạch tuân thủ SECA (SCP)
- 15 Sự tuân thủ của tàu
- 16 Chứng minh sự tuân thủ
- 17 Nước rửa
- 18 Cặn nước rửa

Phụ chương – Phương pháp kiểm soát SO₂ trên CO₂

Giới thiệu

Quy định 14(4) của Phụ lục VI MARPOL 73/78 yêu cầu các tàu hoạt động trong vùng kiểm soát phát thải SO_x phải sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh không vượt quá 1,5% hoặc sử dụng một hệ thống làm sạch khí xả (SO_x) (EGCS- SO_x) để làm giảm lượng phát thải SO_x xuống 6,0 g/kWh. (lượng phát thải 6,0 g SO_x /kWh hoặc thấp hơn phải được tính toán như là tổng lượng phát thải dioxit lưu huỳnh). Thiết bị EGCS- SO_x phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt theo các hướng dẫn do Tổ chức đưa ra.

Tương tự như một hệ thống giảm phát thải NO_x , thiết bị EGCS- SO_x có thể được phê duyệt kiểu và phải được định kỳ kiểm tra phát thải, các thông số hoạt động hoặc hệ thống có thể được trang bị một hệ thống giám sát phát thải liên tục. Hướng dẫn này được xây dựng với mục đích khách quan và hướng vào sự hoạt động. Việc đưa ra phương pháp tỉ số $\text{SO}_2(\text{ppm})/\text{CO}_2(\%)$ để đơn giản hoá giám sát phát thải SO_x và tạo điều kiện phê duyệt kiểu thiết bị EGCS- SO_x . Xem phụ chương I về giải thích nguồn gốc việc sử dụng tỉ số $\text{SO}_2(\text{ppm})/\text{CO}_2(\%)$ như là cơ sở của việc giám sát hệ thống.

Hướng dẫn này chỉ có tính chất khuyến cáo, tuy nhiên Chính quyền hàng hải được yêu cầu thực thi các Hướng dẫn này.

Lưu ý về an toàn

Phải chú ý đến các biện pháp về an toàn liên quan đến hoạt động và khu vực lân cận của khí thải, các thiết bị đo và thiết bị chứa và việc sử dụng các ống khi nguyên chất và khí hiệu chuẩn. Các vị trí lấy mẫu và giàn giáo tiếp cận phải sao cho công việc giám sát này được thực hiện một cách an toàn. Khi đặt vị trí lỗ xả của nước thải được sử dụng trong thiết bị EGCS- SO_x phải chú ý đến vị trí cửa hút nước biển của tàu và các tác động của phát sinh axit có trong nước thải.

Phần A - Chứng nhận và phê duyệt kiểu thiết bị EGCS- SO_x

Chính quyền hàng hải phê duyệt mẫu hệ thống làm sạch SO_x trong khí xả bằng việc kiểm tra trực tiếp các thiết bị và thiết bị kiểm soát.

1. Quy định chung

1.1 Mục đích

Hướng dẫn này nhằm mục đích đưa ra các yêu cầu đối với thiết kế, thử nghiệm, kiểm tra và chứng nhận một hệ thống làm sạch SO_x trong khí thải (EGCS- SO_x) để đảm bảo rằng hệ thống thoả mãn các yêu cầu của quy định 14(4)(b) của phụ lục VI Công ước MARPOL 73/78.

1.2 Phạm vi áp dụng

1.2.1 Hướng dẫn này được áp dụng đối với bất kỳ thiết bị EGCS-SO_x được trang bị cho máy đốt dầu nhiên liệu, ngoại trừ lò đốt rác trên tàu, được lắp đặt trên tàu hoạt động trong vùng kiểm soát xả phát thải SO_x (SECA).

1.2.2 Hướng dẫn này chỉ bao gồm hoạt động chứng nhận, kiểm tra và thử thiết bị EGCS-SO_x phù hợp với qui định 14(4)(b) của Phụ lục VI.

1.3 Định nghĩa

ppm có nghĩa là "phần triệu". ppm được đo bằng thiết bị phân tích khí dựa trên cơ sở phân tử lượng với công thức lấy phân tử lượng của một khí chia cho phân tử lượng của hỗn hợp khí ($\mu\text{mol/mol}$), nhưng ppm được sử dụng phải giống với các đơn vị quy định trong Bộ luật kỹ thuật NO_x.

Thiết bị đốt dầu nhiên liệu là các động cơ, nồi hơi, tua bin khí, hoặc các thiết bị đốt dầu nhiên liệu khác.

2 Kiểm tra và chứng nhận

2.1 Quy định chung

2.1.1 Trước khi được sử dụng trong khu vực kiểm soát phát thải SO_x (SECA), mỗi thiết bị EGCS-SO_x phải được Chính quyền hàng hải cấp một Giấy chứng nhận phù hợp SECA (SCC).

2.1.2 Thiết bị EGCS-SO_x phải được Chính quyền hàng hải kiểm tra trong quá trình lắp đặt và tại các đợt kiểm tra lần đầu, hàng năm/ trung gian và cấp mới bất kể tàu có đang ở trong SECA hay không tại thời điểm kiểm tra.

2.1.3 SCC của tàu phải được xác nhận đúng hạn tại mỗi đợt kiểm tra theo quy định của 2.1.2.

2.1.4 Theo quy định 10, thiết bị EGCS-SO_x có thể chịu sự kiểm tra của PSC khi tàu đang hoạt động trong SECA.

2.2 Các quy trình chứng nhận một thiết bị EGCS-SO_x

2.2.1 Để đáp ứng các yêu cầu của 2.1.1 trước hoặc sau khi lắp đặt trên tàu, mỗi thiết bị EGCS-SO_x phải được chứng nhận thỏa mãn giới hạn phát thải 6,0g SO_x/kWh trong các điều kiện hoạt động và hạn chế được đưa ra trong Sổ tay kỹ thuật EGCS-SO_x (ETM) đã được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

2.2.2 Xác định giá trị phát thải phải theo các điều khoản của các Hướng dẫn này.

2.2.3 Mỗi thiết bị EGCS-SO_x đáp ứng các yêu cầu của 2.2.1 phải được Chính quyền Hàng hải cấp một SCC.

2.2.4 Nhà sản xuất EGCS-SO_x, chủ tàu hoặc đơn vị khác phải làm đơn đề nghị cấp SCC.

2.2.5 Các thiết bị EGCS-SO_x có cùng thiết kế và công suất như đã được chứng nhận theo 2.2.1 có thể được Chính quyền hàng hải cấp SCC mà không cần thiết phải thử theo mục 2.2.1 với điều kiện tuân thủ theo 4.2 của Hướng dẫn này.

2.2.6 Các thiết bị EGCS-SO_x có cùng thiết kế nhưng có công suất khác với thiết bị đã được chứng nhận theo 2.2.1 có thể được Chính quyền hàng hải chấp nhận với điều kiện tuân thủ theo phần 4.3 của Hướng dẫn này.

2.2.7 Thiết bị EGCS-SO_x chỉ xử lý một phần dòng khí thải được lấy tại vị trí thiết bị được lắp đặt phải được Chính quyền hàng hải xem xét đặc biệt để đảm bảo rằng giá trị phát thải toàn bộ của dòng khí thải của hệ thống không vượt quá 6,0 g SO_x/kWh dưới mọi điều kiện hoạt động đã định trước.

2.3 Sổ tay kỹ thuật EGCS-SO_x

2.3.1 Mỗi thiết bị EGCS-SO_x phải được cấp một Sổ tay kỹ thuật EGCS-SO_x (ETM) bởi nhà sản xuất. ETM phải có các thông tin tối thiểu sau đây:

- (a) các thông tin nhận dạng của thiết bị (nhà sản xuất, loại/ kiểu, số xuất xưởng và các chi tiết khác nếu cần thiết) bao gồm cả mô tả của thiết bị và các hệ thống phụ thuộc cần thiết;
- (b) các giới hạn hoạt động, hoặc phạm vi các giá trị hoạt động mà thiết bị được chứng nhận. Các giá trị này phải bao gồm tối thiểu:
 - (i) tốc độ dòng khí thải tối đa và tối thiểu, nếu áp dụng;
 - (ii) công suất, loại và các thông số liên quan khác của thiết bị đốt dầu nhiên liệu được trang bị thiết bị EGCS-SO_x. Đối với nồi hơi, phải đưa ra được tỉ lệ không khí/ nhiên liệu tối đa tại 100% tải. Đối với động cơ diesel phải nêu rõ động cơ hai kỳ hoặc bốn kỳ;
 - (iii) tốc độ dòng nước rửa tối đa và tối thiểu, áp suất tại đầu vào và độ kiềm (pH) tối thiểu của nước vào;
 - (iv) dải nhiệt độ đầu vào của khí thải và nhiệt độ tối đa của khí thải tại đầu ra của thiết bị EGCS-SO_x khi hoạt động;
 - (v) dải áp suất thay đổi của khí thải và áp suất tối đa của khí thải tại đầu vào đối với thiết bị đốt dầu nhiên liệu đang hoạt động tại công suất liên tục lớn nhất (MCR) hoặc 80% công suất định mức, lấy giá trị phù hợp;
 - (vi) độ mặn hoặc các thành phần của nước ngọt cần thiết để bổ sung các chất trung hoà; và

- (vii) các hệ số liên quan tới thiết kế và hoạt động của thiết bị EGCS-SO_x để đạt được giá trị phát thải tối đa không vượt quá 6,0 g SO_x/kWh;
 - (c) mọi yêu cầu hoặc hạn chế đối với thiết bị EGCS-SO_x hoặc các thiết bị đi kèm cần thiết cho phép thiết bị đạt được giá trị phát thải tối đa không vượt quá 6,0 g SO_x/kWh;
 - (d) các yêu cầu bảo dưỡng, điều chỉnh để thiết bị EGCS-SO_x có thể liên tục đạt được giá trị phát thải tối đa không vượt quá 6,0 g SO_x/kWh;
 - (e) các phương pháp kiểm tra thiết bị EGCS-SO_x để đảm bảo rằng hoạt động của thiết bị được duy trì và thiết bị được sử dụng theo yêu cầu (xem phần 6);
 - (f) dải thông số hoạt động của các tính chất của nước rửa;
 - (g) các yêu cầu thiết kế của hệ thống nước rửa; và
 - (h) SCC.
- 2.3.2 ETM phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt;
- 2.3.3 ETM phải được lưu giữ trên tàu được trang bị thiết bị EGCS-SO_x. ETM phải luôn sẵn sàng để kiểm tra nếu yêu cầu;
- 2.3.4 Việc bổ sung, xoá bỏ hoặc sửa đổi nội dung của ETM phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Các phần nội dung bổ sung, xoá bỏ hoặc sửa đổi của ETM mà tách riêng với ETM như đã phê duyệt lần đầu, thì chúng phải được lưu giữ trên tàu cùng với ETM được phê duyệt và phải được coi như là một phần của ETM.
- 2.3.5 Có thể sử dụng việc đo dòng của thiết bị EGCS-SO_x thay thế cho tốc độ phát thải tối đa 6,0 g SO_x/kWh quy định trong mục 2.3.1(b)(vii), tỉ lệ SO₂ (ppm)/CO₂ (%) là 65 hoặc thấp hơn.

3 Giới hạn phát thải

- 3.1 Mỗi thiết bị EGCS-SO_x phải có khả năng làm giảm lượng phát thải xuống không quá 6,0 g SO_x/kWh tại bất kỳ chế độ tải nào khi hoạt động theo tiêu chuẩn được đưa ra trong 2.3.1(b), như đã chỉ ra trong các mục từ 3.2 đến 3.5 của Hướng dẫn này, và như được chấp nhận trong mục 3.7 và 3.8.
- 3.2 Các thiết bị EGCS-SO_x được lắp đặt cho động cơ diesel chính phải đáp ứng được các yêu cầu của 3.1 tại các chế độ tải từ 25 đến 100% tải của động cơ.
- 3.3 Các thiết bị EGCS-SO_x được lắp đặt cho các động cơ diesel phụ phải đáp ứng được yêu cầu của 3.1 tại các chế độ tải từ 10 đến 100% tải của động cơ.
- 3.4 Các thiết bị EGCS-SO_x được lắp đặt cho các động cơ diesel cung cấp năng lượng cho cả hệ động lực chính và các mục đích phụ phải thoả mãn các yêu cầu của 3.3.

3.5 Các thiết bị EGCS-SO_x được lắp đặt cho các nồi hơi phải thoả mãn các yêu cầu của 3.1 tại tất cả các chế độ tải từ 10 đến 100% tải (sản lượng hơi) của nồi hơi.

3.6 Để chứng minh sự hoạt động, việc đo phát thải phải được thực hiện theo sự đồng ý của Chính quyền Hàng hải tại tối thiểu bốn chế độ tải. Một chế độ tải tại 95 - 100% tốc độ dòng khí thải lớn nhất của thiết bị như đã được chứng nhận. Một chế độ tải phải được lấy trong khoảng $\pm 5\%$ tốc độ dòng khí thải tối thiểu của thiết bị đã được chứng nhận. Các chế độ tải khác phải được lấy tại hai giá trị cách đều nhau giữa tốc độ dòng thải lớn nhất và nhỏ nhất. Nếu có sự gián đoạn trong hoạt động của hệ thống thì phải tăng số chế độ tải theo sự đồng ý của Chính quyền hàng hải để xác minh rằng chức năng hoạt động trong toàn bộ phạm vi tốc độ dòng khí thải luôn được duy trì. Các chế độ tải trung gian bổ sung phải được thử nếu có bằng chứng về một giá trị đỉnh phát thải nằm dưới tốc độ dòng khí thải lớn nhất và trên tốc độ dòng khí thải nhỏ nhất. Các cuộc thử bổ sung phải đủ về số lượng để thiết lập ra giá trị đỉnh phát thải.

3.7 Đối với các chế độ tải nằm dưới các chế độ được quy định trong 3.2 đến 3.5, thiết bị EGCS-SO_x phải liên tục hoạt động. Trong các trường hợp mà thiết bị đốt dầu nhiên liệu có thể phải hoạt động trong điều kiện không tải, hàm lượng phát thải SO₂ (ppm) tại hàm lượng O₂ tiêu chuẩn (15% cho động cơ diesel, 3,0% cho nồi hơi) không được vượt quá 50ppm.

3.8 Thay thế cho các điều khoản của 3.2 - 3.5 và 3.7, mỗi thiết bị EGCS-SO_x phải có khả năng giảm lượng phát thải xuống tới 85 hoặc thấp hơn, trong tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) tại bất kỳ chế độ tải nào khi hoạt động theo các tiêu chuẩn như đã đưa ra trong 2.3.1(b) và 2.3.4.

4 Phê duyệt một thiết bị EGCS-SO_x

4.1 Phê duyệt thiết bị

4.1.1 Một thiết bị EGCS-SO_x phải có khả năng thoả mãn giá trị giới hạn 6,0 g/kWh (khác với giá trị nêu trong phần 3) với nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh tới 4,5% m/m và trong phạm vi các thông số hoạt động, như đã liệt kê trong 2.3.1(b), phải được chứng nhận.

4.1.2 Khi việc thử không được tiến hành với nhiên liệu có hàm lượng 4,5% m/m hoặc lớn hơn, phải tiến hành thử để xác định tác động của hàm lượng lưu huỳnh đối với hoạt động của hệ thống. Trong các trường hợp đó phải thực hiện tối thiểu hai cuộc thử theo phần 3. Các cuộc thử này không thực hiện nối tiếp nhau và có thể được thực hiện trên hai thiết bị EGCS-SO_x riêng biệt nhưng giống nhau. Hàm lượng lưu huỳnh tối thiểu có trong nhiên liệu được sử dụng trong một cuộc thử không được nhỏ hơn 2,0% m/m. Nhiên liệu khác phải có hàm lượng lưu huỳnh ít nhất 1% lớn hơn hàm lượng lưu huỳnh có trong nhiên liệu với hàm lượng lưu huỳnh thấp. Trên cơ sở các nghiên cứu trên và các thử nghiệm nếu yêu cầu, nhà sản xuất thiết bị EGCS-SO_x phải lý giải rằng thiết bị EGCS-SO_x sẽ đáp ứng được giới hạn 6,0 g SO_x/ kWh khi sử dụng nhiên liệu có 4,5% m/m lưu huỳnh.

4.1.3 Tốc độ lớn nhất của dòng khí thải và tốc độ nhỏ nhất, nếu áp dụng, phải được nêu rõ. Tác động của sự thay đổi các thông số khác được định nghĩa trong 2.3.1(b) phải được nhà sản xuất thiết bị giải thích. Tác động của sự thay đổi các thông số đó phải được đánh giá bằng cách thử hoặc phương pháp khác nếu phù hợp. Sự không thay đổi các thông số hoặc tổng hợp các thay đổi của các thông số đó phải sao cho giá trị phát thải của thiết bị EGCS-SO_x không vượt quá 6,0 g SO_x/ kWh.

4.1.4 Các dữ liệu có được theo phần này phải được đệ trình tới Chính quyền hàng hải để phê duyệt cùng với ETM.

4.2 Các thiết bị được sản xuất hàng loạt

Trong trường hợp trên danh nghĩa các thiết bị EGCS-SO_x tương tự có cùng tốc độ dòng khí thải như được chứng nhận theo 4.1, và để tránh phải thử theo 2.2.1 cho từng thiết bị EGCS-SO_x, nhà chế tạo thiết bị có thể đệ trình kế hoạch sản xuất hàng loạt với sự chấp thuận của Chính quyền hàng hải. Việc chứng nhận cho từng thiết bị EGCS-SO_x theo kế hoạch này phải được chịu sự kiểm tra mà Chính quyền hàng hải cho là cần thiết để đảm bảo rằng mỗi thiết bị EGCS-SO_x có giá trị phát thải không vượt quá 6,0 g SO_x/ kWh khi hoạt động theo các thông số nêu trong 2.3.1(b).

4.3 Phê duyệt loại sản phẩm

4.3.1 Trong trường hợp một thiết bị EGCS-SO_x có cùng thiết kế, nhưng có các công suất dòng khí thải khác nhau, Chính quyền hàng hải có thể chấp nhận thử các hệ thống EGCS-SO_x tại ba chế độ công suất với điều kiện là ba cuộc thử đó phải được thực hiện tại các chế độ công suất cao nhất, thấp nhất và một chế độ ở giữa dải công suất đó, mà không phải thử thiết bị EGCS-SO_x tại tất cả các chế độ công suất.

4.3.2 Khi có sự khác nhau lớn trong thiết kế của thiết bị EGCS-SO_x có công suất khác nhau, quy trình này không được áp dụng trừ khi có thể chứng minh rằng trong thực tế sự khác nhau đó không làm thay đổi tính năng giữa các loại thiết bị EGCS-SO_x khác nhau.

4.3.3 Đối với các thiết bị EGCS-SO_x có công suất khác nhau, độ nhạy đối với sự thay đổi loại thiết bị đốt nhiên liệu được trang bị thiết bị EGCS-SO_x phải được liệt kê cùng với độ nhạy đối với sự thay đổi các thông số được liệt kê trong 2.3.1(b). Điều này phải được dựa trên cơ sở thử nghiệm, hoặc các dữ liệu khác nêu phù hợp.

4.3.4 Tác động của sự thay đổi công suất EGCS-SO_x lên tích chất của nước rửa phải được nêu rõ.

4.3.5 Tất cả các dữ liệu liên quan có được theo phần này cùng với ETM của mỗi thiết bị phải được đệ trình cho Chính quyền hàng hải theo 4.1.6.

4.3.6 Tỷ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) bằng 65 có thể được sử dụng cho giá trị giới hạn phát thải được quy định trong 4.1.2, 4.1.3 và 4.2.

5 Thử phát thải

5.1 Ngoại trừ các cuộc thử như đã đưa ra trong Hướng dẫn này, thử phát thải phải theo các yêu cầu của Bộ luật kỹ thuật NO_x, chương 5, và các Phụ chương đi kèm.

5.2 Phải đo các khí CO₂, O₂, SO₂. Khí CO₂ và O₂ được đo theo % với độ chính xác là $\pm 1\%$ của giá trị đọc được đối với thời gian trung bình của một tín hiệu là 10 giây, nhưng không được nhỏ hơn giới hạn thấp có thể phát hiện được là 5 ppm.

5.3 Khí SO₂ phải được đo trên cơ sở khô và ướt sử dụng thiết bị phân tích hoạt động trên nguyên lý NDIR hoặc NDUV và với các thiết bị hỗ trợ như là máy sấy khô nếu cần thiết. Các hệ thống khác hoặc thiết bị phân tích khí khác có thể được chấp nhận khi chúng cho kết quả tương đương với kết quả của các thiết bị nêu trên, với điều kiện phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

5.4 Một mẫu khí thải để đo SO₂ phải được lấy tại một điểm lấy mẫu đại diện trên đường ống thoát của thiết bị EGCS-SO_x.

5.5 SO₂ phải được giám sát trực tiếp sử dụng đoạn ống nối chữ thập hoặc một hệ thống tách mẫu khí.

5.6 Các mẫu khí thải được tách để xác định SO₂ phải được bảo quản tại nhiệt độ thích hợp để tránh nước ngưng tụ trong mẫu và do đó làm mất SO₂.

5.7 Nếu một mẫu khí thải được tách cần thiết phải được làm khô trước khi phân tích, việc làm khô phải được thực hiện theo cách không gây ra mất SO₂ trong mẫu được phân tích.

5.8 Khi SO₂ được đo bằng một hệ thống ống nối chữ thập, hàm lượng nước trong dòng khí thải tại vị trí đó phải được xác định để hiệu chỉnh kết quả đối với giá trị dựa trên cơ sở khí khô.

5.9 Khi lượng khí thải được tính toán theo Phụ lục 6, Bộ luật kỹ thuật NO_x, có thể sử dụng tính toán cho trường hợp cháy hoàn toàn. Dòng khí thải (GEXHW) phải được xác định có tính đến dòng lượng khí trong thiết bị EGCS-SO_x.

5.10 Khi áp dụng công thức 15 của Bộ luật kỹ thuật NO_x, nồng độ SO₂ trên cơ sở khí khô phải được chuyển đổi sang giá trị trên cơ sở khí ướt sử dụng hệ số hiệu chỉnh khô/ ướt áp dụng cho khí thải tại cửa vào của thiết bị EGCS-SO_x (Bộ luật kỹ thuật NO_x, công thức 11, CO = 0):

$$w = 0,002855, u = w/\text{mật độ khí thải theo g/m}^3 \text{ tại } 0^\circ\text{C và } 101,3 \text{ kPa.}$$

5.11 Nhiên liệu sử dụng trong cuộc thử phải là các sản phẩm dầu HFO. Một mẫu dầu đại diện phải được phân tích để xác định các thành phần hoá học của nó (các bon, hydro và lưu huỳnh) cùng với các thông số khác cần thiết để xác định cấp của dầu theo các chỉ tiêu trong ISO 8217.

- 5.12 Đối với động cơ diesel, công suất phải là công suất hãm không được hiệu chỉnh.
- 5.13 Đối với nồi hơi "công suất" phải được xác định dựa trên tốc độ nhiên liệu và suất tiêu hao nhiên liệu cụ thể giả định là 200 g/kWh.
- 5.14 Giá trị phát thải tại mỗi một chế độ thử phải bằng hoặc thấp hơn 6,0 g SO_x/kWh.
- 5.15 Khi không có quy trình thử đã đưa ra trong 5.9 đến 5.10 và 5.12 đến 5.14, việc tuân thủ phải được chứng minh bằng phương pháp giám sát liên tục hàm lượng CO₂ có trong dòng khí thải thoát ra từ thiết bị EGCS-SO_x và xác định rằng tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) phải bằng 65 hoặc nhỏ hơn tại mỗi chế độ thử.
- 5.16 Phương pháp tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) phải được sử dụng:
- (a) Các điều kiện quy định trong 5.4 và 5.5 cũng phải áp dụng để đo khí CO₂(%) và khuyến nghị rằng các mẫu khí SO₂ và CO₂ phải được lấy tại cùng một điểm.
 - (b) Việc đo khí SO₂ và CO₂ phải được thực hiện ở trên nhiệt độ điểm sương của từng mẫu tương ứng hoặc trên cơ sở khí khô hoàn toàn với sự công nhận rằng các điều kiện quy định trong 5.6 - 5.8 cũng phải áp dụng để đo khí CO₂ (%).
 - (c) Không cần phải xác định hàm lượng các bon và lưu huỳnh trong nhiên liệu thử như quy định trong 5.11.
 - (d) Tính toán tỉ số SO₂/CO₂ phải tuân theo các yêu cầu của mục 10, Phần B.

6 Các quy trình xác minh sự tuân thủ giới hạn phát thải trên tàu

6.1 Đối với mỗi thiết bị EGCS-SO_x, ETM phải có quy trình thẩm tra để thực hiện trong các đợt kiểm tra theo yêu cầu. Quy trình này không được yêu cầu các thiết bị chuyên dùng hoặc một kiến thức chuyên sâu về hệ thống. Nếu có thiết bị cụ thể nào được yêu cầu, chúng phải được trang bị trên tàu và được bảo quản như là một phần của hệ thống. Thiết bị EGCS-SO_x phải được thiết kế theo cách sao cho tạo điều kiện dễ dàng cho việc kiểm tra theo quy định. Cơ sở của quy trình thẩm tra này là nếu tất cả các bộ phận và các giá trị hoạt động hoặc cài đặt đang nằm trong giới hạn được phê duyệt thì thiết bị EGCS-SO_x đang hoạt động thoả mãn trong giới hạn cho phép mà không cần thiết phải đo phát thải của khí thải thực tế. Cũng cần thiết phải đảm bảo rằng thiết bị EGCS-SO_x được lắp đặt đúng cho một thiết bị đốt dầu cần thiết phải trang bị nó - điều này là một phần của SPC.

6.2 Quy trình thẩm tra phải bao gồm tất cả các bộ phận và các giá trị thông số hoạt động hoặc cài đặt có thể ảnh hưởng tới hoạt động của thiết bị EGCS-SO_x và khả năng của thiết bị đáp ứng được giới hạn phát thải theo yêu cầu.

6.3 Quy trình thẩm tra phải được nhà sản xuất EGCS-SO_x đệ trình tới Chính quyền hàng hải để phê duyệt.

6.4 Quy trình thẩm tra phải bao gồm cả việc kiểm tra hồ sơ tài liệu và kiểm tra tình trạng của thiết bị EGCS-SO_x.

6.5 Đăng kiểm viên phải kiểm tra thiết bị EGCS-SO_x đã được lắp đặt theo ETM và có SCC theo quy định.

6.6 Theo quyết định của Chính quyền hàng hải, Đăng kiểm viên có quyền lựa chọn kiểm tra một hoặc tất cả các bộ phận, giá trị các thông số hoạt động hoặc cài đặt. Khi có nhiều hơn một thiết bị EGCS-SO_x, Chính quyền hàng hải có thể quyết định đơn giản hoặc giảm phạm vi kiểm tra trên tàu, tuy nhiên đợt kiểm tra đó phải hoàn thành đối với ít nhất một thiết bị cho mỗi loại thiết bị EGCS-SO_x có trên tàu với điều kiện các thiết bị EGCS-SO_x khác cũng hoạt động theo cùng cách thức.

6.7 Thiết bị EGCS-SO_x phải có bộ phận ghi tự động khi hệ thống đang hoạt động. Bộ phận này phải tự động ghi lại, tối thiểu là, áp suất và tốc độ dòng nước rửa tại vị trí nối đầu vào, độ pH của nước rửa tại vị trí nối đầu vào và đầu ra, áp suất khí thải trước và sau thiết bị EGCS-SO_x, chế độ tải của thiết bị đốt dầu, nhiệt độ khí xả trước và sau thiết bị EGCS-SO_x. Hệ thống ghi dữ liệu phải tuân thủ các yêu cầu của mục 12 và 13 của Phần B.

6.8 Nếu không lắp một hệ thống giám sát khí xả liên tục, khuyến nghị rằng việc kiểm tra hàng ngày xác suất chất lượng khí xả theo tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) phải được thực hiện để xác minh sự phù hợp liên quan đến kiểm tra thông số quy định trong 6.7. Nếu có một hệ thống giám sát khí xả liên tục, chỉ cần thực hiện kiểm tra xác suất các thông số nêu trong mục 6.7 để kiểm tra hoạt động phù hợp của thiết bị EGCS-SO_x.

6.9 Nếu nhà sản xuất thiết bị EGCS-SO_x không có khả năng đưa ra sự bảo đảm rằng thiết bị EGCS-SO_x sẽ đáp ứng được giới hạn phát thải 6,0 g SO_x/kWh hoặc tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) bằng hoặc nhỏ hơn 65 giữa các đợt kiểm tra bằng các cách thức của quy trình thẩm tra quy định trong 6.1, hoặc nếu điều này yêu cầu thiết bị chuyên dùng hoặc kiến thức chuyên sâu, thì yêu cầu phải sử dụng hệ thống giám sát khí xả liên tục của mỗi thiết bị EGCS-SO_x để đảm bảo người khai thác tàu tuân thủ khi tàu hoạt động trong vùng SECA và trong trường hợp kiểm tra của PSC.

6.10 Sổ ghi nhật ký thiết bị EGCS-SO_x phải được lưu giữ trên tàu để ghi lại công việc bảo dưỡng và làm việc của thiết bị. Mẫu của sổ nhật ký phải được nhà sản xuất thiết bị EGCS-SO_x đệ trình tới Chính quyền hàng hải để phê duyệt. Sổ nhật ký phải luôn sẵn sàng để kiểm tra và có thể được xem xét cùng với nhật ký máy và các dữ liệu khác nếu cần thiết để xác định chức năng hoạt động đúng của thiết bị EGCS-SO_x. Theo cách khác là thông tin phải được ghi lại trong hệ thống ghi bảo dưỡng phòng ngừa của tàu theo sự phê duyệt của Chính quyền hàng hải.

7 Giám sát nước rửa

7.1 Nước biển sạch cấp vào thiết bị EGCS-SO_x và nước rửa thoát ra phải được giám sát theo tần suất đã định thích hợp với các cảm biến được sử dụng, để theo dõi độ pH và hàm lượng dầu cùng với các thông số khác có thể có ảnh hưởng xấu tới hệ sinh thái trong khu vực hoạt động của tàu, có tính đến các yêu cầu của phần 17. Dữ liệu có được từ việc giám sát này phải được tàu sử dụng để đánh giá mức độ cho phép xả nước theo các tiêu chuẩn có thể được các chính quyền cảng riêng biệt đưa ra.

7.2 Thiết bị giám sát nước rửa và hệ thống ghi dữ liệu phải phù hợp với các quy định của phần 12 và 13, Phần B.

Phần B - Giám sát liên tục phát thải SO_x

Chứng minh sự phù hợp trong hoạt động bằng phương pháp giám sát liên tục khí xả. Hệ thống giám sát phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt và kết quả giám sát phải sẵn sàng cho Chính quyền hàng hải kiểm tra sự phù hợp nếu cần thiết.

Đối với tất cả các tàu sử dụng thiết bị EGCS-SO_x, cho một phần hoặc toàn bộ thiết bị đốt dầu, tàu phải có một bản Kế hoạch tuân thủ SECA (SCP) được Chính quyền hàng hải phê duyệt để phù hợp với các yêu cầu của quy định 14(4), nêu rõ:

- (a) cách thức đạt được sự tuân thủ;
- (b) chứng minh sự tuân thủ.

8 Quy định chung

Phần này được sử dụng để chứng tỏ rằng phát thải từ một thiết bị đốt dầu được trang bị một thiết bị EGCS, khi hệ thống hoạt động, sẽ cho kết quả là giá trị phát thải với tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) bằng hoặc nhỏ hơn 65 tại bất kỳ chế độ tải nào, bao gồm cả hoạt động trong thời gian ngắn và do đó phù hợp với các yêu cầu của quy định 14(4)(b) của Phụ lục VI MARPOL.

9 Đo khí xả

Đo các thành phần của khí xả (SO₂ cộng với CO₂) phải ở các vị trí thích hợp sau thiết bị EGCS-SO_x và phải phù hợp với các yêu cầu của 5.2 và 5.16, Phần A.

10 Tính toán tốc độ phát thải

10.1 SO₂ (ppm) và CO₂ (%) phải được giám sát liên tục và ghi vào một thiết bị ghi và xử lý dữ liệu với tần số không nhỏ hơn 0,005 Hz.

10.2 Nếu sử dụng nhiều hơn một thiết bị phân tích để xác định tỉ số SO₂/CO₂, các thiết bị này phải được điều chỉnh để có thời gian đo và lấy mẫu giống nhau và dữ liệu đầu ra phải được điều chỉnh để tỉ số SO₂/CO₂ đại diện đầy đủ cho các thành phần của khí xả.

11 Giám sát nước rửa

Nước biển sạch cấp vào thiết bị EGCS-SO_x và nước rửa thoát ra phải được giám sát theo tần suất đã định thích hợp với các cảm biến được sử dụng, để theo dõi độ pH và hàm lượng dầu cùng với các thông số khác có thể có ảnh hưởng xấu tới hệ sinh thái trong khu vực hoạt động của tàu. Dữ liệu có được từ việc giám sát này phải được tàu sử dụng để đánh giá mức độ cho phép xả nước theo các tiêu chuẩn có thể được các chính quyền cảng riêng biệt đưa ra.

12 Thiết bị ghi và xử lý dữ liệu

12.1 Thiết bị ghi và xử lý phải chắc chắn, được thiết kế không cho phép can thiệp từ bên ngoài với khả năng chỉ cho phép đọc kết quả.

12.2 Thiết bị ghi và xử lý phải ghi lại dữ liệu theo yêu cầu của phần 10.1 so sánh với UTC và vị trí tàu thu từ Hệ thống vệ tinh hàng hải toàn cầu (GNSS).

12.3 Thiết bị ghi và xử lý phải có khả năng in ra các báo cáo trong một khoảng thời gian nhất định.

12.4 Dữ liệu phải được giữ lại với thời gian không nhỏ hơn 18 tháng kể từ ngày ghi. Nếu thay đổi thiết bị trong khoảng thời gian đó, chủ tàu phải đảm bảo rằng dữ liệu phải được lưu giữ trên tàu và luôn sẵn sàng khi cần thiết.

12.5 Thiết bị phải có khả năng tải xuống một bản sao các dữ liệu đã ghi và các báo cáo dưới dạng sẵn sàng sử dụng được. Bản sao dữ liệu và báo cáo đó phải luôn sẵn sàng cho Chính quyền hàng hải hoặc Chính quyền cảng kiểm tra khi yêu cầu.

13 Sổ tay giám sát trên tàu

13.1 Một Sổ tay giám sát trên tàu (OMM) phải được chuẩn bị để bao trùm các hạng mục phải được chỉ rõ của thiết bị đốt dầu mà theo đó để chứng minh sự tuân thủ theo Phần này.

13.2 OMM phải bao gồm tối thiểu các thông tin sau:

- (a) các cảm biến phải sử dụng để đánh giá sự hoạt động của EGCS và nước xả ra ngoài, các yêu cầu hiệu chuẩn, duy trì và bảo dưỡng;
- (b) các vị trí phải thực hiện đo phát thải khí xả cùng với chi tiết của các thiết bị liên quan như là các đường ống dẫn mẫu và thiết bị xử lý mẫu và các hoạt động liên quan hoặc các yêu cầu bảo dưỡng;
- (c) các thiết bị phân tích phải sử dụng, các yêu cầu hiệu chuẩn, duy trì và bảo dưỡng thiết bị;
- (d) các quy trình kiểm tra mức 0 và thang đo của thiết bị phân tích; và
- (e) các thông tin khác hoặc dữ liệu liên quan đến chức năng hiệu chỉnh của hệ thống giám sát hoặc sử dụng trong việc chứng minh sự tuân thủ.

13.3 OMM phải chỉ rõ cách thức kiểm tra sự giám sát này;

13.4 OMM phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

14 Kế hoạch tuân thủ SECA (SCP)

Đối với tất cả các tàu sử dụng thiết bị EGCS-SO_x, cho một phần hoặc toàn bộ thiết bị đốt dầu, tàu phải có một bản Kế hoạch tuân thủ SECA (SCP) được Chính quyền hàng hải phê duyệt để phù hợp với các yêu cầu của quy định 14(4).

15 Sự tuân thủ của tàu

15.1 SCP phải liệt kê mỗi hạng mục của thiết bị đốt dầu phải đáp ứng các yêu cầu hoạt động trong một SECA bằng cách sử dụng thiết bị EGCS-SO_x được phê duyệt.

15.2 Theo phần A, SCP phải thể hiện các dữ liệu giám sát liên tục chứng tỏ rằng các thông số trong mục 6.7 được duy trì trong giới hạn do nhà sản xuất đưa ra. Theo Phần B sự tuân thủ của tàu được chứng minh thông qua ghi dữ liệu hàng ngày.

15.3 Theo Phần B, SCP phải thể hiện giám sát liên tục chứng tỏ rằng tỉ số SO₂ (ppm)/ CO₂ (%) bằng hoặc nhỏ hơn 65. Theo Phần A sự tuân thủ của tàu được chứng minh thông qua ghi dữ liệu hàng ngày.

15.4 Có thể có một số thiết bị như là các động cơ diesel và nồi hơi nhỏ không thể lắp đặt được thiết bị EGCS-SO_x, đặc biệt là khi các thiết bị đó được bố trí tại vị trí cách xa không gian buồng máy chính. Tất cả các thiết bị đốt dầu đó phải được liệt kê trong SCP. Đối với các thiết bị đốt dầu không được lắp thiết bị EGCS-SO_x, có thể đạt được sự tuân thủ theo các cách thức nêu trong quy định 14(4)(a) trong khi tàu hoạt động trong một SECA. Theo một cách khác, có thể đạt được sự tuân thủ dựa trên tổng lượng phát thải của tàu theo mô tả trong mục 15.7 và 15.8.

15.5 Các yêu cầu đóng tàu nói chung thường yêu cầu các thiết bị đốt dầu phải có đường ống xả đưa ra ngoài môi trường. Do đó, sự tuân thủ của tàu có thể được chứng minh bằng cách mỗi thiết bị đốt dầu đáp ứng các yêu cầu của Phần A hoặc của Phần B. Theo một cách khác, có thể đạt được sự tuân thủ dựa trên tổng lượng phát thải của tàu theo mô tả trong mục 15.7 và 15.8.

15.6 Nếu mọi thiết bị đốt dầu đều đáp ứng các yêu cầu của quy định 14(4)(a) hoặc 14(4)(b), tàu sẽ được coi như tuân thủ các yêu cầu.

15.7 Công nhận rằng giới hạn được đưa ra trong quy định 14(4)(b) là cho tàu và không phải cho từng thiết bị đốt dầu, chủ tàu có cơ hội cân đối hoạt động của tàu vượt quá nhiều giới hạn $6,0 \text{ g SO}_x/\text{kWh}$ hoặc tỉ số $\text{SO}_2 (\text{ppm})/\text{CO}_2 (\%)$ bằng hoặc nhỏ hơn 65 với hoạt động của các thiết bị nếu không lắp thiết bị EGCS- SO_x sẽ không đáp ứng được yêu cầu trên. Những trường hợp đó phải được Chính quyền hàng hải xem xét đặc biệt. Cụ thể là SCP phải nêu chi tiết cách thức tính tổng lượng phát thải thực tế của các thiết bị đốt dầu với nhau để có được lượng phát thải toàn bộ và thực tế của tàu không vượt quá $6,0 \text{ g SO}_x/\text{kWh}$ hoặc tỉ số $\text{SO}_2 (\text{ppm})/\text{CO}_2 (\%)$ bằng hoặc nhỏ hơn 65.

15.8 Vì giá trị phát thải trong quy định 14(4)(b) là thay thế cho tiêu chuẩn nêu trong quy định 14(4)(a) chứ không phải tương đương, khi vượt quá giá trị phát thải đó sự tuân thủ bằng cách thức của quy định 14(4)(a) đối với các thiết bị đốt dầu, như đưa ra trong phần 2.3, chỉ có thể được áp dụng đối với các yêu cầu của quy định 14(4)(b) khi có hồ sơ rõ ràng rằng hàm lượng lưu huỳnh thực tế có trong nhiên liệu được sử dụng bất kỳ lúc nào cùng với suất tiêu hao nhiên liệu (g nhiên liệu/kWh) của thiết bị đó có khả năng xác định được trên cơ sở thực tế hoạt động (các yêu cầu hiệu chuẩn của thiết bị đó phải tuân thủ các quy định nêu trong Bộ luật kỹ thuật NO_x).

15.9 Khi đang hoạt động trong SECA, tổng lượng phát thải của tàu, như mô tả trong mục 15.5, không được vượt quá giới hạn $6,0 \text{ g SO}_x/\text{kWh}$ hoặc tỉ số $\text{SO}_2 (\text{ppm})/\text{CO}_2 (\%)$ bằng hoặc nhỏ hơn 65. Chủ tàu phải được thông báo xem xét phương án kiểm soát SO_x của mình đối với các trường hợp hoạt động xấu nhất, như là trong khi điều động hoặc khi phải phát huy công suất cao.

16 Chứng minh sự tuân thủ

16.1 SCP phải đề cập đến ETM và Sổ nhật ký được quy định trong Phần này chứ không viết lại. Theo một cách khác là thông tin phải được ghi lại trong hệ thống ghi bảo dưỡng phòng ngừa của tàu theo sự phê duyệt của Chính quyền hàng hải.

16.2 Đối với tất cả các thiết bị đốt dầu được liệt kê trong 15.1, phải cung cấp chi tiết chứng minh rằng công suất và các hạn chế đối với thiết bị EGCS- SO_x đã được phê duyệt theo 2.3.1(b) được tuân thủ.

16.3 Tốc độ và áp suất của dòng nước rửa tại vị trí nối ở cửa vào của thiết bị EGCS-SO_x, độ pH của nước rửa tại vị trí nối ở cửa vào và ra của thiết bị EGCS-SO_x, áp suất khí xả trước và độ giảm áp suất sau thiết bị EGCS-SO_x, chế độ tải của thiết bị đốt dầu và các thông số khác nếu thấy cần thiết, phải được giám sát và ghi lại liên tục trong khi tàu đang ở trong SECA để chứng minh sự tuân thủ.

16.4 SCP phải đề cập tới Sổ tay giám sát trên tàu như đã được Chính quyền hàng hải phê duyệt và các dữ liệu đầu vào và báo cáo kết quả.

17 Nước rửa

Hệ thống nước rửa của thiết bị EGCS-SO_x phải:

- (a) loại bỏ hoặc làm giảm xuống tới mức độ mà tại đó không gây hại, hydro carbon, cặn carbon, tro, vanadium, các kim loại nặng khác, và các chất khác có trong nước rửa thiết bị EGCS-SO_x có thể có tác động xấu tới hệ sinh thái nếu xả qua mạn,
- (b) đảm bảo rằng các giải pháp lựa chọn để kiểm soát chất lượng nước rửa và các cặn thải không gây ra ô nhiễm các khu vực khác hoặc môi trường,
- (c) cũng phải tính tới các hướng dẫn do Tổ chức đưa ra.

18 Cặn nước rửa

18.1 Các cặn sinh ra từ thiết bị EGCS-SO_x phải được thải lên bờ. Các cặn đó không được xả ra biển hoặc đốt trên tàu.

18.2 Các yêu cầu lưu giữ biên bản về việc thải các cặn nước rửa phải theo các hướng dẫn do Tổ chức đưa ra.

PHỤ CHƯƠNG

PHƯƠNG PHÁP KIỂM SOÁT SO₂ TRÊN CO₂

1 Tương đương giữa tỷ số SO₂/CO₂ bằng 65 (*ppm/%) và 1,5 % lưu huỳnh trong nhiên liệu được chứng minh bằng tính toán đầu tiên tỷ lệ khối lượng của lưu huỳnh trong nhiên liệu và carbon trong nhiên liệu, được nêu trong Bảng 1, cho các loại nhiên liệu khác nhau và hàm lượng lưu huỳnh trong nhiên liệu; kể cả 1,5 % lưu huỳnh cho cả hai loại nhiên liệu chung cất và nhiên liệu dư. Các tỷ số này đã được sử dụng để xem xét tỷ lệ tương ứng giữa hàm lượng SO₂ và CO₂ trong khí thải, được nêu trong bảng 2. Phân tử lượng (MW) được xem xét chuyển đổi nguyên tử lượng sang phân tử lượng. Đối với dầu đốt 1,5% lưu huỳnh ở Bảng 2, lượng CO₂ được đặt mức đầu tiên bằng 8% sau đó thay đổi mỗi mức 0.5% để mô tả là không có ảnh hưởng do thay đổi trong khí thải. Như mong muốn, hàm lượng tuyệt đối SO₂ thay đổi, nhưng tỷ số SO₂/CO₂ không thay đổi. Điều này chỉ ra rằng tỷ lệ SO₂/CO₂ là độc lập với tỷ lệ dầu đốt và không khí. Do vậy, tỷ số SO₂/CO₂ có thể được sử dụng hiệu quả ở bất kỳ chế độ hoạt động nào, kể cả chế độ không phát sinh công suất hãm.

Lưu ý rằng tỷ lệ SO₂/CO₂ có sự khác nhau nhỏ giữa nhiên liệu chung cất và nhiên liệu còn lại. Sở dĩ có hiện tượng này là vì có sự khác nhau rất lớn về tỷ lệ nguyên tử hydro và carbon (H:C) trong hai loại nhiên liệu. Hình 1 mô tả dải tỷ số SO₂/CO₂ ứng với H:C trên dải rộng H:C và hàm lượng lưu huỳnh trong dầu đốt. Từ hình 1, có thể kết luận rằng đối với các mức lưu huỳnh trong dầu đốt nhỏ hơn 3,00% S, sự sai khác tỷ số S/C đối với dầu đốt chung cất và dầu đốt dư là nhỏ hơn 5,0%.

Bảng 1: Đặc tính của nhiên liệu chung cất và nhiên liệu dư hàng hải

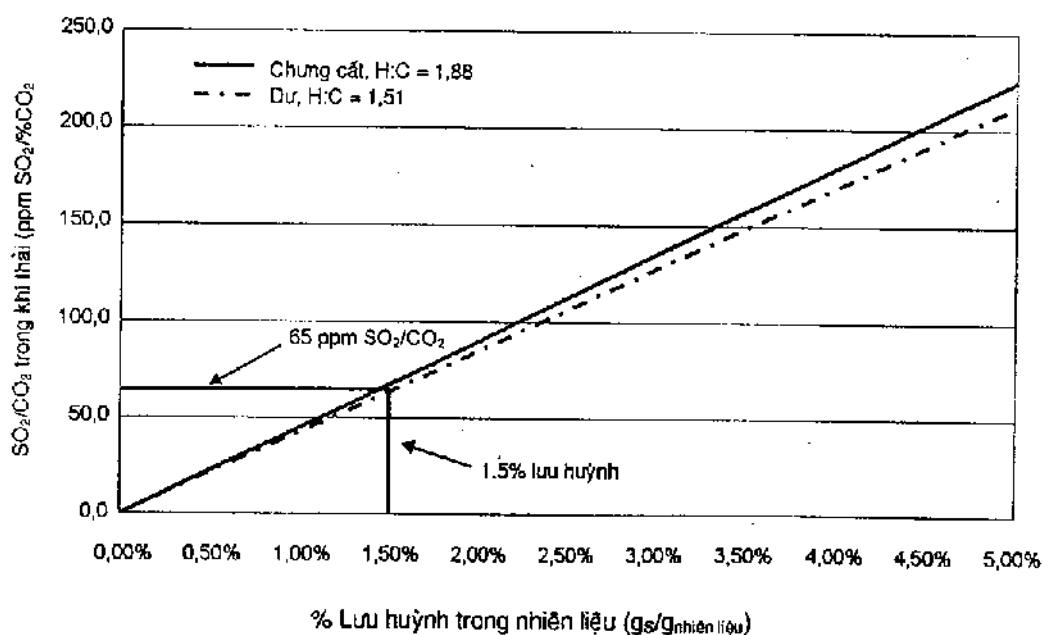
	Carbon	Hydro	Lưu huỳnh	Khác	H:C	S/C dầu đốt
	g/g	g/g	g/g	g/g	mol/mol	g/g
Chung cất*	86,20%	13,60%	0,17%	0,03%	1,880	0,00197
Dư*	86,10%	10,90%	2,70%	0,30%	1,509	0,03136
Chung cất 1,5% S	85,05%	13,42%	1,50%	0,03%	1,880	<u>0,01764</u>
Dư 1,5% S	87,17%	11,03%	1,50%	0,30%	1,509	<u>0,01721</u>

* Dựa trên đặc tính trong Hướng dẫn kiểm soát NO_x của IMO, MEPC.103(49)

* ppm là "phần triệu". Giá định ppm được đo bằng phân tích khí trên cơ sở nguyên tử lượng, với giả định là khí lý tưởng. Các đơn vị được hiệu chỉnh chính xác đến micro-moles của khí so với phân tử lượng của hỗn hợp khí (μmol/mol), ppm được sử dụng để phù hợp với đơn vị trong Bộ luật kỹ thuật NO_x.

Bảng 2: Tính toán phát thải tương ứng với nhiên liệu 1,5 % lưu huỳnh

	CO ₂	SO ₂	Khí thải SO ₂ /CO ₂	Khí thải S/C
	%	ppm	ppm/%	g/g
Chung cất 0,17% S	8	59,1	7,4	0,00197
Dư 2,70% S	8	939,7	117,5	0,03136
Chung cất 1,5% S	8	528,5	<u>66,1</u>	<u>0,01764</u>
Dư 1,5% S	8	515,7	<u>64,5</u>	<u>0,01721</u>
Chung cất 1,5% S	0,5	33,0	<u>66,1</u>	<u>0,01764</u>
Dư 1,5% S	0,5	32,2	<u>64,5</u>	<u>0,01721</u>

Hình 1 - SO₂/CO₂ và % Lưu huỳnh trong nhiên liệu

2 Tương ứng giữa 65 (ppm/%) /CO₂ và 6,0 g/kWh được chứng minh bằng tỷ số S/C tương tự nhau. Điều này yêu cầu giả định bổ sung là mức tiêu hao dầu đốt đặc trưng bằng 200 g/kWh. Giả định này phù hợp với các động cơ diesel hàng hải. Việc tính toán được thực hiện như sau:

$$\frac{S}{C_{\text{dầu đốt}}} = \frac{\text{Tiêu hao SO}_2 \text{ đặc trưng} \times \left(\frac{MW_S}{MW_{SO_2}} \right)}{BSFC \times \left(\frac{\% \text{ carbon trong dầu đốt}}{100} \right)}$$

Tiêu hao SO₂ đặc trưng = 6,0 g/kWh

MW_S = 32,065g/mol

MW_{SO2} = 64,064g/mol

BSFC = 200 g/mol

% carbon trong 1,5% S nhiên liệu (từ bảng 1) = 85,05% (chưng cất) & 87,17% (dư)

$$\frac{S}{C_{\text{nhiên liệu dư}}} = \frac{6,0 \times \left(\frac{32,065}{64,064} \right)}{200 \times \left(\frac{87,17\%}{100} \right)}$$

$$\frac{S}{C_{\text{nhiên liệu dư}}} = 0,01723$$

$$\frac{S}{C_{\text{nhiên liệu dư}}} = \frac{6,0 \times \left(\frac{32,065}{64,064} \right)}{200 \times \left(\frac{85,05\%}{100} \right)}$$

$$\frac{S}{C_{\text{nhiên liệu dư}}} = 0,01765$$

Lưu ý rằng tỷ lệ khối lượng S/C được tính như trên, dựa trên 6,0 g/kWh và 200 g/kWh BSFC, đều lấy tỷ lệ khối lượng S/C bằng 0,10% trong bảng khí phát thải (Bảng 2). Do vậy, 65 1ppm/CO₂ tương ứng với 6,0 g/kWh trong qui định 14(4)(b).

3 Do vậy, công thức áp dụng như sau:

$$\text{Đối với cháy hết} = \frac{SO_2 (\text{ppm}^*)}{CO_2 (\%*)} \leq 65$$

$$\text{Đối với cháy không hết} = \frac{SO_2 (\text{ppm}^*)}{CO_2 (\%*) + \left(\frac{CO (\text{ppm}^*)}{10000} \right) + \left(\frac{THC (\text{ppm}^*)}{10000} \right)} \leq 65$$

* Lưu ý: hàm lượng khí phải được lấy tương đối hoặc qui đổi ra tương đương hàm lượng nước dư (ví dụ như ướt hoàn toàn hoặc khô hoàn toàn).

4 Các nội dung sau đây là cơ sở cho việc sử dụng tỷ lệ 65 (1ppm/%) SO_2/CO_2 như là giới hạn cho việc xác định sự phù hợp với qui định 14:

- (a) Giới hạn này có thể sử dụng để xác định sự phù hợp của các lò đốt không sản sinh công suất cơ khí.
- (b) Giới hạn này có thể được sử dụng để xác định sự phù hợp tại bất kỳ mức công suất ra nào, kể cả vô ích.
- (c) Giới hạn này chỉ yêu cầu đo hai hàm lượng khí tại một vị trí lấy mẫu.
- (d) Không cần đo bất kỳ thông số nào của động cơ, ví dụ như vòng quay động cơ, mô men của động cơ, cường độ khí thải động cơ, hoặc suất tiêu hao dầu đốt.
- (e) Nếu hai hàm lượng khí được đo ở cùng hàm lượng nước dư trong mẫu (ướt hoàn toàn hoặc khô hoàn toàn), không yêu cầu phải tính toán hệ số chuyển đổi khô-ướt.
- (f) Giới hạn này tách riêng hoàn toàn hiệu quả nhiệt của bộ đốt với thiết bị EGCS-SOx.
- (g) Không cần thiết phải biết đặc tính dầu đốt.
- (h) Do chỉ đo hai thông số ở cùng một vị trí, do vậy có thể giảm thiểu những ảnh hưởng của các tín hiệu từ các thiết bị phân tích đối với động cơ hoặc thiết bị EGCS-SOx. (Lưu ý rằng các điểm thích hợp nhất để lấy tín hiệu là các điểm mà mỗi thiết bị phân tích đưa ra được những mức thay đổi trong khí phát thải tại đầu cảm biến bằng 50% giá trị thay đổi tuần tự).
- (i) Giới hạn này độc lập với lượng khí thải pha loãng. Việc pha loãng có thể xảy ra do việc làm bay hơi nước ở thiết bị EGCS-SOx, và là một phần của mẫu khí thải trong hệ thống lấy mẫu.

10

Các giấy chứng nhận và tài liệu yêu cầu phải có trên tàu*

(Lưu ý, tất cả các giấy chứng nhận được lưu trữ trên tàu phải là bản chính)

Tham khảo

1 Mọi tàu

Giấy chứng nhận dung tích quốc tế (1969)

Mọi tàu đều phải được cấp một Giấy chứng nhận dung tích quốc tế (1969), tổng dung tích và dung tích có ích của tàu được xác định theo Công ước.

Công ước
Đo dung tích
điều 7

Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế

Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế phải được cấp tương ứng theo các quy định của Công ước quốc tế về mạn khô, 1966, cho tất cả các tàu đã được kiểm tra và gắn dấu mạn khô tuân theo Công ước hoặc Công ước đã được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư 1988.

Công ước Mạn khô,
điều 16; Nghị định thư
LL 1988, điều 18

Giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô quốc tế

Giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô quốc tế được cấp tương ứng cho bất cứ tàu nào được chấp nhận miễn giảm theo quy định của Điều 6 Công ước mạn khô hoặc Công ước đã được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư 1988.

Công ước Mạn khô,
điều 6; Nghị định thư LL
1988, điều 18

* Tài liệu này (FAL.2/Circ.87) nêu số qui định của các Phụ lục I và II của MARPOL có hiệu lực trước ngày 1 tháng 1 năm 2007. Số các qui định tương ứng trong Phụ lục I sửa đổi được nêu ở phần 5 của Thông tin bổ sung. Nội dung FAL.2 sửa đổi có trên trang web của IMO (www.imo.org)

Tham khảo

Sổ tay ổn định nguyên vẹn

Tất cả các tàu có chiều dài từ 24 m trở lên phải được thử nghiêng sau khi đóng mới và xác định các yếu tố về ổn định của tàu. Thuyền trưởng phải được cấp một cuốn sổ tay ổn định gồm các thông tin cần thiết để giúp cho thuyền trưởng, bằng các phương pháp đơn giản và nhanh chóng, có được hướng dẫn chính xác về các trạng thái tải trọng khác nhau của tàu. Đối với các tàu chở hàng rời, những thông tin yêu cầu trong sổ tay tàu chở hàng rời có thể nêu trong sổ tay ổn định.

SOLAS 1974, quy định II-1/22 và II-1/25-8; Nghị định thư LL 1988, qui định 10

Sổ tay kiểm soát tai nạn

Trên các tàu khách và tàu hàng, phải niêm yết thường xuyên các bản vẽ mô tả rõ ràng cho mỗi boong và vách của các khoang kín nước, các lỗ trên đó có phương tiện đóng kín và vị trí của bất kỳ thiết bị điều khiển các lỗ đó, và những trang bị để hiệu chỉnh độ nghiêng do ngập nước. Sổ tay chứa những thông tin nêu trên phải luôn sẵn sàng cho sĩ quan trên tàu sử dụng.

SOLAS 1974, các qui định II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919

Giấy chứng nhận định biên tối thiểu

Các tàu có áp dụng chương I của Công ước phải có một giấy chứng nhận định biên an toàn thích hợp hoặc một giấy chứng nhận tương đương do Chính quyền hàng hải cấp làm bằng chứng về định biên an toàn tối thiểu.

SOLAS 1974 (Bổ sung 2000)-quy định V/14.2

Sổ tay huấn luyện an toàn chống cháy

Một Sổ tay huấn luyện phải được viết bằng ngôn ngữ làm việc trên tàu và phải được bố trí ở tất cả các buồng tập trung thuyền viên và buồng giải trí. Sổ tay phải có những hướng dẫn và thông tin yêu cầu ở qui định II-2/15.2.3.4. Một phần các thông tin có thể được cung cấp dưới dạng thông tin nghe nhìn thay cho sổ tay.

SOLAS 1974 (Bổ sung 2000) quy định II-2/15.2.3

Tham khảo

Sơ đồ/ sổ tay kiểm soát chống cháy

Các bản vẽ bố trí chung phải được treo cố định để hướng dẫn cho các sỹ quan trên tàu, mô tả rõ ràng trên từng boong các trạm kiểm soát, các vùng chống cháy cùng với đặc tính của các hệ thống phát hiện và báo động cháy và các phương tiện chữa cháy... Theo cách khác, theo quyết định của Chính quyền hàng hải, các chi tiết nêu trên có thể lập ở dạng sổ tay, bản sao sổ tay này được cấp cho mỗi sỹ quan và một bản sao được để liên lạc ở vị trí dễ tiếp cận trên tàu. Sơ đồ và sổ tay phải được cập nhật; mọi thay đổi phải được ghi lại sớm nhất có thể. Hai sơ đồ hoặc sổ tay kiểm soát cháy phải được cất cố định trong hộp kín nước được đánh dấu để nhận biết và bố trí hai bên thượng tầng để hỗ trợ cho lực lượng chữa cháy trên bờ.

SOLAS 1974 (Bổ sung 2000) quy định II-2/15.2.4

Biên bản đào tạo và huấn luyện trên tàu

Các lần thực tập chữa cháy phải được thực hiện và ghi lại theo các điều khoản của qui định III/19.3 và III/19.5

SOLAS 1974 (Bổ sung 2000) quy định II-2/15.2.2.5

Sổ tay khai thác an toàn chống cháy

Sổ tay khai thác an toàn cháy phải bao gồm các thông tin và hướng dẫn cần thiết cho các hoạt động an toàn của tàu và an toàn của hoạt động làm hàng liên quan đến phòng chống cháy. Sổ tay này phải được viết bằng ngôn ngữ làm việc trên tàu và có tại mỗi buồng tập trung và giải trí của thuyền viên hoặc trong mỗi buồng ở của thuyền viên. Sổ tay này có thể kết hợp cùng với Sổ tay huấn luyện an toàn cháy yêu cầu ở qui định II-2/15.2.3

SOLAS 1974 (Bổ sung 2000) quy định II-2/16.2

Tham khảo

Các giấy chứng nhận của thuyền trưởng, các sĩ quan hoặc thủy thủ

Các giấy chứng nhận của thuyền trưởng, các sĩ quan hoặc thủy thủ phải được cấp cho những người, thoả mãn các yêu cầu của Chính quyền hàng hải, đáp ứng được các quy định về nghiệp vụ, tuổi tác, tình trạng sức khỏe, huấn luyện, năng lực và kiểm tra tuân theo các quy định của phụ lục của Công ước về các tiêu chuẩn đào tạo, chứng nhận và trực ca cho người đi biển, 1978. Mẫu các giấy chứng nhận được nêu ở phần A-1/2 của Bộ luật STCW. Các giấy chứng nhận phải được người được cấp lưu bản chính trên tàu.

STCW 1978 (Bổ sung 1995), điều VI, qui định 1/2; Bộ luật STCW, phần A-1/2

Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu do tàu gây ra

Sau khi kiểm tra theo quy định 4 của phụ lục I MARPOL 73/78, phải cấp Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu cho các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu hàng khác có tổng dung tích từ 400 trở lên thực hiện các chuyến đi tới các cảng hoặc các trạm ngoài khơi thuộc vùng chịu sự tài phán của các thành viên khác của MARPOL 73/78. Giấy chứng nhận phải được bổ sung bằng một danh mục kết cấu và trang bị cho tàu không phải là tàu dầu (mẫu A) hoặc danh mục kết cấu và trang bị cho tàu dầu (mẫu B), khi thích hợp.

MARPOL 73/78
phụ lục I, quy định 5

Sổ nhật ký dầu

Các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu không phải là tàu dầu có tổng dung tích từ 400 trở lên phải có sổ nhật ký dầu, phần I (hoạt động buồng máy). Các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải có sổ nhật ký dầu, phần II (làm hàng/dẫn)

MARPOL 73/78
phụ lục I, quy định 20

Tham khảo

Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu

Trên các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu hàng khác có tổng dung tích từ 400 trở lên phải có Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm được Chính quyền hàng hải duyệt.

MARPOL 73/78
Phụ lục I,
quy định 26

Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải

Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải phải được cấp, sau khi kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới phù hợp với các điều khoản của qui định 4 Phụ lục IV của MARPOL 73/78, đối với tàu bất kỳ yêu cầu áp dụng Phụ lục này và dự định thực hiện hành trình đến các cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc chủ quyền của một Thành viên khác của ông ước.

MARPOL 73/78
Phụ lục IV,
quy định 5
MEPC/Circ.408

Kế hoạch quản lý rác

Trên các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên phải có Kế hoạch quản lý rác để thuyền viên trên tàu tuân theo.

MARPOL 73/78
Phụ lục V,
quy định 9

Nhật ký rác

Trên các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên thực hiện những hành trình tới các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên Công ước và các công trình biển cố định hoặc di động thực hiện thăm dò hoặc khai thác tài nguyên đáy biển phải có Sổ nhật ký rác.

MARPOL 73/78
Phụ lục V,
quy định 9

Tham khảo

Hệ thống ghi dữ liệu hành trình - Giấy chứng nhận phù hợp

Hệ thống ghi dữ liệu hành trình, kể cả các đầu cảm biến, phải được thử hàng năm. Việc thử này phải được thực hiện bởi các cơ sở được duyệt cho việc thử và bảo dưỡng để thẩm tra độ chính xác, thời hạn và khả năng khôi phục dữ liệu ghi. Đồng thời, việc thử và kiểm tra phải được thực hiện để xác định khả năng hoạt động của tất cả các vỏ bảo vệ và thiết bị lắp đặt. Bản sao giấy chứng nhận phù hợp do cơ sở thử cấp, nêu rõ ngày thực hiện và các tiêu chuẩn phù hợp, phải được lưu lại trên tàu.

SOLAS 1974, các qui định VI/5, VII/6; MSC/Circ.745

Sổ tay chằng buộc hàng hoá

Tất cả các loại hàng, không phải hàng rắn hoặc hàng lỏng được chở xô và các đơn nguyên hàng hoá và đơn nguyên vận chuyển hàng hoá phải được xếp, bố trí và chằng buộc trong suốt hành trình phù hợp với Sổ tay chằng buộc hàng hoá được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Trên các tàu có không gian chở hàng ro-ro, như định nghĩa ở qui định II-2/3.41, mọi việc chằng buộc các loại hàng như vậy, các đơn nguyên hàng hoá và đơn nguyên vận chuyển hàng hoá, phù hợp với Sổ tay chằng buộc hàng hoá, phải hoàn thành trước khi tàu rời cảng. Sổ tay chằng buộc hàng hoá được yêu cầu đối với mọi loại tàu chở các loại hàng không phải là hàng rời rắn và hàng lỏng chở xô, phải được thiết lập theo tiêu chuẩn ít nhất tương đương với những hướng dẫn của Tổ chức.

SOLAS 1974, (Sửa đổi 2002) các qui định VI/5.6 VII/5; MSC/Circ.745

Giấy chứng nhận phù hợp

Giấy chứng nhận phù hợp phải được cấp cho các Công ty thoả mãn các yêu cầu của Bộ luật ISM. Bản sao của giấy chứng nhận này phải được lưu trên tàu.

SOLAS 1974, qui định IX/4; Bộ luật ISM, mục 13

Tham khảo

Giấy chứng nhận quản lý an toàn

Giấy chứng nhận quản lý an toàn phải được Chính quyền hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận cấp cho các tàu. Chính quyền hàng hải hoặc tổ chức được công nhận, trước khi cấp giấy chứng nhận quản lý an toàn cho tàu, phải thẩm tra xem Công ty và tàu do công ty quản lý khai thác phù hợp với hệ thống quản lý an toàn được duyệt.

SOLAS 1974, qui định IX/4; Bộ luật ISM, mục 13

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển (ISSC) hoặc Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển tạm thời

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển (ISSC) phải được Chính quyền hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận cấp cho các tàu để xác nhận tàu tuân thủ các yêu cầu về an ninh hàng hải của chương XI-2 SOLAS và phần A của Bộ luật ISPS. Giấy chứng ISSC tạm thời có thể cấp theo phần A của Bộ luật, phần 19.4.

SOLAS 1974 (sửa đổi 2002) qui định XI-2/9.1.1; Bộ luật ISPS phần A, phần 19 và phụ chương.

Tham khảo

Kế hoạch an ninh tàu và các biên bản kèm theo

Mỗi tàu phải có trên tàu Kế hoạch an ninh tàu được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Kế hoạch phải có các qui định đối với ba cấp độ an ninh như định nghĩa ở Phần A của Bộ luật ISPS. Các biên bản về các hoạt động sau đây được nêu trong kế hoạch an ninh tàu phải được lưu giữ trên tàu trong thời gian tối thiểu do Chính quyền hàng hải qui định:

SOLAS 1974
(sửa đổi 2002)
qui định XI-2/9;
Bộ luật ISPS phần A,
phần 9 và 10

- .1 đào tạo, thực tập và diễn tập;
- .2 đe dọa an ninh và sự cố an ninh;
- .3 vi phạm an ninh;
- .4 thay đổi cấp độ an ninh;
- .5 trao đổi thông tin liên quan trực tiếp đến an ninh tàu, ví dụ như các đe dọa an ninh đối với tàu hoặc bến cảng tàu đang ở đó hoặc tàu đã ở đó;
- .6 đánh giá nội bộ và soát xét các hoạt động an ninh;
- .7 kiểm tra an ninh định kỳ của hoạt động đánh giá an ninh;
- .8 soát xét định kỳ kế hoạch an ninh tàu;
- .9 triển khai áp dụng các bổ sung sửa đổi của kế hoạch an ninh tàu; và
- .10 bảo dưỡng, hiệu chuẩn và thử các thiết bị an ninh trang bị trên tàu, kể cả thử hệ thống báo động an ninh trên tàu.

Bản ghi lý lịch liên tục (CSR)

Các tàu áp dụng chương I của Công ước phải được cấp Bản ghi lý lịch liên tục. Bản ghi lý lịch liên tục cung cấp các thông tin về lịch sử tàu với các thông tin liên quan được ghi nhận

SOLAS 1974
(sửa đổi 2002)
qui định XI-2/5

Tham khảo

2 Ngoài các giấy chứng nhận được nêu ở mục 1 trên đây tàu khách phải có:

*Giấy chứng nhận an toàn tàu khách**

Sau khi giám sát và kiểm tra một tàu khách thoả mãn các quy định của chương II-1, II-2, III và IV và bất cứ quy định nào có liên quan đến SOLAS 1974 phải cấp Giấy chứng nhận an toàn tàu khách cho tàu. Bản danh mục trang thiết bị của Giấy chứng nhận an toàn tàu khách (mẫu P) phải luôn được đính kèm.

SOLAS 1974 quy định I/12 được sửa đổi bằng bổ sung sửa đổi GMDSS; Nghị định thư SOLAS 1988, qui định I/12, (sửa đổi 2000), phụ chương

*Giấy chứng nhận miễn giảm**

Khi một miễn giảm được chấp nhận cho tàu tuân theo và phù hợp với các quy định của SOLAS 1974, thì phải cấp giấy chứng nhận miễn giảm kèm theo giấy chứng nhận đã nêu ở trên.

SOLAS 1974, quy định I/12; Nghị định thư SOLAS 1988, qui định I/12

Giấy chứng nhận an toàn của tàu khác thương mại đặc biệt

Giấy chứng nhận không gian khách của tàu thương mại đặc biệt

Giấy chứng nhận an toàn cho tàu khách thương mại đặc biệt, được cấp theo các quy định của Hiệp định tàu khách thương mại đặc biệt, 1971.

Hiệp định STP, quy định 6

Giấy chứng nhận không gian khách của tàu thương mại đặc biệt được cấp theo các điều khoản của nghị định thư quy định cho không gian của tàu khách thương mại đặc biệt, 1973.

SSTP 73 điều 5

Kế hoạch phối hợp tìm cứu

Tàu khách áp dụng chương I của Công ước, hoạt động trên những tuyến cố định, phải có trên tàu kế hoạch phối hợp tương ứng với các dịch vụ tìm và cứu trong trường hợp sự cố.

SOLAS 1974 (Bổ sung sửa đổi 2000), qui định V/7.3

* Mẫu giấy chứng nhận và danh mục trang thiết bị có thể xem ở bổ sung sửa đổi GMDSS của SOLAS 1974.

* SLS. 14/Circ. 115 và Add. 1 đề cập tới việc cấp các giấy chứng nhận miễn giảm.

Tham khảo

Danh mục những hạn chế về khai thác

Tàu khách áp dụng chương I của Công ước phải lưu giữ trên tàu danh mục tất cả các hạn chế về khai thác của tàu, kể cả những miễn giảm bất kỳ quy định nào của SOLAS, những hạn chế về vùng hoạt động, hạn chế về thời tiết, trạng thái biển, tải trọng cho phép, những hạn chế về độ chúi, tốc độ và bất kỳ hạn chế nào khác, do Chính quyền hàng hải quy định hoặc được xác định trong quá trình thiết kế hoặc đóng tàu.

SOLAS 1974 (Bổ sung sửa đổi 2000),
qui định V/30

Hệ thống trợ giúp quyết định cho thuyền trưởng

Trên tất cả các tàu khách, hệ thống trợ giúp quyết định cho thuyền trưởng trong hoạt động kiểm soát sự cố phải được trang bị tại buồng lái.

SOLAS 1974, qui
định III/29

3 Ngoài các giấy chứng nhận được nêu ở mục 1 trên đây tàu hàng phải có:

*Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng**

Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng phải được cấp cho tàu sau khi kiểm tra tàu hàng có tổng dung tích từ 500 trở lên thoả mãn các quy định đối với tàu hàng trong kiểm tra, nêu ra ở quy định I/10 của SOLAS 1974, và thoả mãn các quy định áp dụng của chương I-1 và II-2, ngoài quy định có liên quan tới trang thiết bị chữa cháy và sơ đồ chống cháy.

SOLAS 1974, quy định
I/12 được bổ sung bằng
bổ sung sửa đổi
GMDSS; Nghị định thư
SOLAS 1988, qui định
I/12

* Mẫu giấy chứng nhận có thể xem trong bổ sung sửa đổi GMDSS của SOLAS 1974.

Tham khảo

*Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng**

Sau khi kiểm tra một tàu hàng có tổng dung tích từ 500 trở lên tuân theo các quy định tương ứng của chương II-1, II-2 và III và các quy định tương ứng khác của SOLAS 1974, phải cấp Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng cho tàu. Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị (mẫu E) luôn phải có một danh mục trang thiết bị kèm theo.

SOLAS 1974, quy định I/12 được bổ sung bằng bổ sung sửa đổi GMDSS; Nghị định thư SOLAS 1988, qui định I/12 (Bổ sung sửa đổi 2000), phụ chương

*Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng**

Sau khi kiểm tra tàu hàng có tổng dung tích từ 300 trở lên, được trang bị vô tuyến điện kể cả thiết bị vô tuyến điện dùng cho các phương tiện cứu sinh thoả mãn các yêu cầu tương ứng của chương III và chương IV và bất cứ yêu cầu tương ứng nào của SOLAS 1974, phải cấp Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng cho tàu. Bản danh mục trang thiết bị của giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng (mẫu R) phải được đính kèm theo.

SOLAS 1974, quy định I/12 được bổ sung bằng bổ sung sửa đổi GMDSS; Nghị định thư SOLAS 1988, qui định I/12

Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng

Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng phải được cấp sau khi kiểm tra tàu hàng thoả mãn các yêu cầu tương ứng của các chương II-1, II-2, III, IV và V và các yêu cầu khác của SOLAS 1974 được bổ sung sửa đổi bằng Nghị định thư SOLAS 1988, thay cho các giấy chứng nhận an toàn của tàu hàng nêu trên. Danh mục Trang thiết bị cho Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng (mẫu C) phải luôn đi kèm theo.

Nghị định thư SOLAS 1988, qui định I/12 (Bổ sung sửa đổi 2000), phụ chương

* Mẫu giấy chứng nhận và danh mục trang thiết bị có thể xem ở bổ sung sửa đổi GMDSS của SOLAS 1974.

Tham khảo

*Giấy chứng nhận miễn giảm**

Khi một miễn giảm được đồng ý cho tàu tuân theo và phù hợp với các quy định của SOLAS 1974, thì phải cấp giấy chứng nhận miễn giảm kèm theo giấy chứng nhận đã nêu ở trên.

SOLAS 1974 quy định I/12; Nghị định thư SOLAS 1988, qui định I/12

Hồ sơ cho phép chở hàng hạt

Hồ sơ cho phép chở hàng hạt được Chính quyền hàng hải hoặc một Tổ chức được Chính quyền hàng hải công nhận hay do một chính phủ ký kết cấp theo uỷ quyền của Chính quyền hàng hải cấp cho các tàu xếp hàng tuân theo bộ luật quốc tế về an toàn chở xô hàng hạt. Hồ sơ phải được để rời hoặc không được dính vào sổ tay Hướng dẫn xếp hàng hạt để giúp cho thuyền trưởng có khả năng đáp ứng được các yêu cầu về ổn định của Bộ luật.

SOLAS 1974, quy định VI/9. Bộ luật quốc tế về chở xô hàng hạt, phần 3

Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác đối với trách nhiệm dân sự do ô nhiễm dầu

Các tàu chở xô từ 2.000 tấn dầu hàng trở lên phải được cấp giấy chứng nhận chứng thực rằng việc bảo hiểm hay một bảo đảm tài chính khác đang có hiệu lực. Giấy chứng nhận này phải do cơ quan có thẩm quyền của quốc gia đăng ký tàu cấp hoặc xác nhận sau khi xác định rằng đã thoả mãn các yêu cầu của điều VII, mục 1 của Công ước CLC.

CLC 69, Điều VII

* SLS. 14/Circ.115 và Add. 1 đề cập tới việc cấp các giấy chứng nhận miễn giảm.

Tham khảo

Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác đối với trách nhiệm dân sự do ô nhiễm dầu

Các tàu chở xô từ 2.000 tấn dầu hàng trở lên phải được cấp giấy chứng nhận chứng thực rằng việc bảo hiểm hay một bảo đảm tài chính khác đang có hiệu lực phù hợp với các điều khoản của Công ước CLC 1992 sau khi được cơ quan có thẩm quyền của quốc gia thành viên xác nhận rằng các yêu cầu của điều VII, mục I của Công ước đã được thoả mãn. Nếu tàu reo cờ của quốc gia thành viên, giấy chứng nhận này phải do cơ quan có thẩm quyền của quốc gia tàu đăng ký cấp. Nếu tàu không đăng ký ở quốc gia thành viên, giấy chứng nhận này có thể do cơ quan có thẩm quyền của quốc gia thành viên bất kỳ cấp.

CLC 1992, Điều VII

Lưu trữ biên bản kiểm tra nâng cao

Một bộ hồ sơ biên bản kiểm tra và các hồ sơ giải trình kèm theo thoả mãn mục 6.2 và 6.3 của phụ lục A và B nghị quyết A.744(18), hướng dẫn về chương trình kiểm tra nâng cao trong quá trình kiểm tra tàu dầu và tàu chở hàng rời.

SOLAS 1974 (Bổ sung sửa đổi 2002), quy định XI-1/2; nghị quyết A.744(18)

Bản ghi của hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu trong hành trình chạy dẫn cuối cùng

Theo các điều khoản của các mục (4), (5) (6) và (7) của Phụ lục I của MARPOL 73/78, các tàu chở dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải được trang bị một hệ thống điều khiển và kiểm soát thải dầu được Chính quyền hàng hải phê duyệt. Hệ thống phải được lắp đặt một thiết bị ghi để cung cấp bản ghi liên tục về bao nhiêu lít thải trên một hải lý và tổng lượng thải hoặc hàm lượng dầu thải và tốc độ thải. Bản ghi này phải ghi rõ thời gian, ngày và phải được lưu trong ít nhất ba năm.

MARPOL 73/78, Phụ lục I, qui định 15(3)(a)

Tham khảo

Thông tin hàng

Chủ hàng phải cung cấp cho thuyền trưởng hoặc đại diện của thuyền trưởng những thông tin thích hợp, xác nhận bằng văn bản, về hàng hoá trước khi làm hàng. Đối với các tàu chở hàng rời, tỷ trọng của hàng phải được nêu trong thông tin kể trên.

SOLAS 1974, qui định VI/2 và XII/10; MSC/Circ.663

Sổ tay tàu chở hàng rời

Để thuyền trưởng có thể tránh được ứng suất quá mức trong kết cấu tàu, các hoạt động nhận và trả hàng rời rần phải được nêu trong sổ tay nêu ở qui định VI/7.2 của SOLAS. Sổ tay phải được Chính quyền hàng hải hoặc uỷ quyền của Chính quyền hàng hải xác nhận phù hợp với các qui định SOLAS XII/4, 5, 6 và 7. Có thể gộp nội dung này vào trong sổ tay ổn định nguyên vẹn mà không phải làm sổ riêng.

SOLAS 1974 (Sửa đổi 1996), qui định VI/7 và XII/8; Bộ luật thực hành an toàn nhận và trả hàng của tàu chở hàng rời (Bộ luật BLU)

Sổ tay khai thác kết dẫn sạch chuyên dụng

Các tàu dầu có khai thác các kết dẫn chuyên dụng phù hợp với các điều khoản của qui định 13(10) của Phụ lục I MARPOL 73/78 phải có trên tàu Sổ tay khai thác kết dẫn sạch chuyên dụng mô tả chi tiết về hệ thống và các qui trình khai thác. Sổ tay này phải thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải và phải có tất cả các thông tin nêu ở mục 2 của qui định 13A Phụ lục I của MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78, Phụ lục I Qui định 13A

Sổ tay khai thác và thiết bị hệ thống rửa bằng dầu thô (Sổ tay COW)

Các tàu dầu có khai thác hệ thống rửa bằng dầu thô phải được cung cấp Sổ tay khai thác và thiết bị hệ thống rửa bằng dầu thô (Sổ tay COW) mô tả chi tiết về hệ thống, thiết bị và các qui trình khai thác. Sổ tay này phải thoả mãn yêu cầu của Chính quyền hàng hải và phải có tất cả các thông tin nêu ở mục 2 của qui định 13B Phụ lục I của MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78, Phụ lục I Qui định 13B

Tham khảo

Giấy chứng nhận phù hợp về chương trình đánh giá trạng thái (CAS), Báo cáo CAS cuối cùng và Biên bản soát xét

Giấy chứng nhận phù hợp phải được Chính quyền hàng hải cấp tàu dầu đã được kiểm tra phù hợp các yêu cầu của Chương trình đánh giá trạng thái (CAS) (Nghị quyết MEPC.94(46), các bổ sung sửa đổi) và nhận thấy thoả mãn các yêu cầu này. Đồng thời, bản sao của Báo cáo CAS cuối cùng được Chính quyền hàng hải soát xét để cấp Giấy chứng nhận phù hợp và bản sao của các biên bản soát xét thích hợp phải có ở trên tàu cùng với Giấy chứng nhận phù hợp.

MARPOL 73/78,
Phụ lục I (bổ sung sửa
đổi 2001) (Nghị quyết
MEPC.95(46)),
Qui định 13G, Nghị
quyết MEPC.94(46),

Sổ tay khai thác cân bằng thuỷ tĩnh tải (HBL)

Các tàu dầu, phù hợp với qui định 13G(6)(b), có khai thác hệ thống cân bằng thuỷ tĩnh tải phải được cung cấp Sổ tay khai thác cân bằng thuỷ tĩnh tải phù hợp nghị quyết MEPC.64(36).

MARPOL 73/78,
Phụ lục I (bổ sung sửa
đổi 2001) (Nghị quyết
MEPC.95(46)),
Qui định 13G

Sổ tay khai thác hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu (ODMC)

Các tàu dầu được lắp đặt hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu phải được cung cấp những hướng dẫn khai thác hệ thống bằng Sổ tay khai thác được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

MARPOL 73/78,
Phụ lục I,
Qui định 15(3)(c)

Thông tin phân khoang và ổn định

Các tàu dầu áp dụng qui định 25 của Phụ lục I MARPOL 73/78 phải được cung cấp ở dạng mẫu được duyệt, gồm có những thông tin liên quan đến làm hàng và phân bố hàng cần thiết để đảm bảo phù hợp với các điều khoản của qui định này và các số liệu về khả năng của tàu đáp ứng tiêu chuẩn ổn định tai nạn như xác định bởi qui định này.

MARPOL 73/78,
Phụ lục I,
Qui định 25

Tham khảo

- 4 Ngoài các giấy chứng nhận được nêu ở mục 1 và 3 nói trên, nếu phù hợp, các tàu chở xô hoá chất độc lỏng phải có:

Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do việc chở xô chất độc lỏng (Giấy chứng nhận NLS)

Sau khi kiểm tra theo các điều khoản của quy định 10 của phụ lục II MARPOL 73/78, cho các tàu chở chất độc lỏng và được dự định đi tới các cảng hoặc các bến thuộc chủ quyền của các thành viên khác của MARPOL 73/78, phải cấp giấy chứng nhận Ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế cho việc chở xô hoá chất lỏng (giấy chứng nhận NLS) cho tàu. Đối với các tàu chở hoá chất, giấy chứng nhận phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm và giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm, được cấp theo các điều khoản của Bộ luật chở xô hoá chất và Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất, phải được công nhận tương đương với giấy chứng nhận NLS.

MARPOL 73/78
Phụ lục II,
quy định 11 và 12A

Nhật ký làm hàng

Các tàu áp dụng phụ lục II của MARPOL 73/78 phải có nhật ký làm hàng, hoặc là một phần của nhật ký tàu, hoặc ở mẫu được nêu trong Phụ bản IV của Phụ lục.

MARPOL 73/78
Phụ lục II,
quy định 9

Sổ tay qui trình và hệ thống (Sổ tay P & A)

Các tàu được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc phải có trên tàu Sổ tay qui trình và hệ thống được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

Nghị quyết MEPC.18(22),
chương 2; MARPOL
73/78, Phụ lục II, các qui
định 5, 5A và 8

Tham khảo

Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm chất lỏng độc

Các tàu có tổng dung tích từ 150 trở lên được chứng nhận chở xô chất lỏng độc phải có trên tàu bản kế hoạch ứng cứu ô nhiễm chất lỏng độc được Chính quyền hàng hải phê duyệt.

MARPOL 73/78, Phụ lục II, qui định 16

- 5** Ngoài các giấy chứng nhận được nêu ở phần 1 và 3 trên, nếu phù hợp, các tàu chở hoá chất phải có:

Giấy chứng nhận phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm

Sau khi kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra chu kỳ cho một tàu chở hoá chất dự định thực hiện các chuyến đi quốc tế phù hợp với các quy định liên quan của Bộ luật, phải cấp giấy chứng nhận phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm cho tàu, mẫu giấy chứng nhận được nêu trong phụ bản của Bộ luật chở xô hoá chất.

Bộ luật BCH, phần 1.6;
Bộ luật BCH được sửa đổi bằng nghị quyết MSC.18(58), phần 1.6

Lưu ý: Bộ luật là bắt buộc theo phụ lục I của MARPOL 73/78 cho các tàu chở hoá chất được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986.

hoặc

Giấy chứng nhận quốc tế phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm

Sau khi kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra chu kỳ một tàu chở xô hoá chất dự định các chuyến đi quốc tế tuân theo các quy định có liên quan của Bộ luật, phải cấp giấy chứng nhận phù hợp cho việc chở xô hoá chất nguy hiểm cho tàu, mẫu giấy chứng nhận được nêu trong phụ bản của Bộ luật quốc tế về chở xô hoá chất.

Bộ luật IBC, phần 1.5;
Bộ luật IBC được sửa đổi bằng nghị quyết MSC.16(58) và MEPC.40(29), phần 1.5

Lưu ý: Bộ luật là bắt buộc đối với cả chương VII của SOLAS 1974 và phụ lục II của MARPOL 73/78 cho các tàu chở xô hoá chất được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1986.

Tham khảo

- 6** Ngoài các giấy chứng nhận nêu ở phần 1 và 3 trên, nếu phù hợp, các tàu chở khí hoá lỏng phải có:

Giấy chứng nhận Phù hợp chở xô khí hoá lỏng

Sau khi kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra chu kỳ tàu chở khí hoá lỏng tuân theo các quy định có liên quan của Bộ luật, phải cấp Giấy chứng nhận phù hợp về chở xô khí hoá lỏng cho tàu, mẫu giấy chứng nhận này được nêu trong phụ bản của Bộ luật tàu chở khí.

Bộ luật GC, phần 1.6

hoặc

Giấy chứng nhận quốc tế Phù hợp chở xô khí hoá lỏng

Sau khi kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra chu kỳ tàu chở khí hoá lỏng tuân theo các quy định liên quan của Bộ luật quốc tế về tàu chở khí, phải cấp Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế về chở xô khí hoá lỏng cho tàu, mẫu giấy chứng nhận này được nêu trong phụ bản của Bộ luật.

Bộ luật IGC, phần 1, 5;
Bộ luật IGC được sửa
đổi bằng nghị quyết
MSC.17(58), phần 1.5

Lưu ý: Bộ luật là bắt buộc theo chương VII của SOLAS 1974 đối với các tàu chở khí được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1986.

- 7** Ngoài các giấy chứng nhận nêu ở phần 1 và 2 hoặc 3 trên, nếu phù hợp, tàu cao tốc phải có:

Giấy chứng nhận an toàn tàu cao tốc

Sau khi hoàn thành kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới tàu cao tốc thoả mãn các quy định của Bộ luật HSC 1994 hoặc Bộ luật HSC 2000, tùy Bộ luật nào thích hợp, phải cấp Giấy chứng nhận an toàn tàu cao tốc.

SOLAS 1974, quy định X/3; Bộ luật HSC 1994, phần 1.8; Bộ luật HSC 2000, phần 1.8

Tham khảo

Giấy phép khai thác tàu cao tốc

Giấy phép hoạt động của tàu cao tốc phải được cấp cho tàu thoả mãn các yêu cầu nêu ở các mục 1.2.2 tới 1.2.7 của Bộ luật HSC1994 hoặc Bộ luật HSC 2000, tuy Bộ luật này phù hợp.

Bộ luật HSC 1994, phần 1.9; Bộ luật HSC 2000, phần 1.9

8 Ngoài các giấy chứng nhận nêu ở phần 1 và 2 hoặc 3 trên, nếu phù hợp, tàu chở hàng nguy hiểm phải có:

Giấy chứng nhận phù hợp với các yêu cầu đặc biệt của tàu chở hàng nguy hiểm

Chính quyền hàng hải phải cấp cho tàu một tài liệu phù hợp làm bằng chứng về sự phù hợp của kết cấu và thiết bị với các yêu cầu của qui định II-2/19 của SOLAS 1974. Việc chứng nhận đối với hàng nguy hiểm, trừ loại hàng nguy hiểm rắn dạng xô, không yêu cầu đối với các loại hàng 6.2, 7 và các hàng nguy hiểm hạn chế về khối lượng

SOLAS 1974 (bổ sung sửa đổi 2000), qui định II-2/19.4

9 Ngoài các giấy chứng nhận nêu ở phần 1 và 2 hoặc 3 trên, nếu phù hợp, tàu chở hàng nguy hiểm ở dạng bao gói phải có:

Bản kê khai hoặc sơ đồ bố trí hàng nguy hiểm

Mỗi tàu chở hàng nguy hiểm ở dạng đóng gói phải có một danh mục hoặc bản kê khai đặc biệt về phân loại hàng nguy hiểm trên tàu, phù hợp với việc phân loại nêu ở Bộ luật IMDG. Mỗi tàu chở xô hàng nguy hiểm ở dạng rắn phải có một danh mục hoặc bản kê khai đặc biệt về phân loại hàng nguy hiểm trên tàu và vị trí của chúng. Sơ đồ chi tiết về bố trí nêu rõ về loại hàng và vị trí của tất cả hàng trên tàu có thể sử dụng thay cho danh mục hoặc bản kê khai đặc biệt. Bản sao của một trong các tài liệu này phải được cung cấp cho cá nhân hoặc tổ chức được Chính quyền cảng qui định trước khi tàu rời cảng.

SOLAS 1974 (bổ sung sửa đổi 2002), qui định VII/4.5 và VII/7-2; MARPOL 73/78, Phụ lục III, qui định 4

Tham khảo

- 10** Ngoài các giấy chứng nhận nêu ở phần 1 và 2 hoặc 3 trên, nếu phù hợp, tàu chở hàng INF phải có:

Giấy chứng nhận quốc tế về phù hợp chở hàng INF

Ngoài các yêu cầu áp dụng khác của các qui định SOLAS, tàu chở hàng INF phải thoả mãn các yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an toàn vận chuyển trên tàu nhiên liệu phóng xạ hạt nhân dạng đóng gói, các chất thải plutonium và mức phóng xạ cao (Bộ luật INF) và phải được kiểm tra, cấp giấy chứng nhận quốc tế về phù hợp chở hàng INF.

SOLAS 1974 (bổ sung 1999), qui định 16; Bộ luật INF (Nghị quyết MSC.88(71)), mục 1.3

- 11** Ngoài các giấy chứng nhận nêu ở phần 1 và 2 hoặc 3 trên, nếu phù hợp, tàu sử dụng năng lượng nguyên tử phải có:

Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng sử dụng năng lượng nguyên tử hoặc Giấy chứng nhận an toàn tàu khách sử dụng năng lượng nguyên tử, tùy giấy nào thích hợp

Các tàu sử dụng năng lượng nguyên tử phải được cấp giấy chứng nhận yêu cầu bởi SOLAS chương VIII.

SOLAS 1974, qui định VIII/10

Tham khảo

Các giấy chứng nhận và tài liệu khác không bắt buộc

Tàu có công dụng đặc biệt

Giấy chứng nhận an toàn tàu có công dụng đặc biệt

Ngoài các giấy chứng nhận theo SOLAS như nêu ở mục 7 phần giới thiệu của Bộ luật An toàn tàu có công dụng đặc biệt, sau khi kiểm tra theo các quy định của mục 1.6 của Bộ luật An toàn cho tàu có mục đích đặc biệt, phải cấp Giấy chứng nhận an toàn tàu có công dụng đặc biệt. Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận phải theo các quy định đối với tàu hàng trong SOLAS 1974. Nếu một giấy chứng nhận được cấp cho tàu có mục đích đặc biệt có tổng dung tích nhỏ hơn 500, giấy chứng nhận này phải chỉ ra những phạm vi nói lỏng theo 1.2 đã được chấp nhận.

Nghị quyết A.534(13);
được sửa đổi bằng
MSC/Circ.739;
SOLAS 1974, qui định
I/12; Nghị định thư
SOLAS 1988, qui định
I/12

Tàu dịch vụ ngoài khơi

Giấy chứng nhận phù hợp cho tàu dịch vụ ngoài khơi

Phải cấp giấy chứng nhận phù hợp cho các tàu dịch vụ ngoài khơi khi chuyên chở các loại hàng đó theo "Hướng dẫn cho việc vận chuyển và làm hàng những khối lượng giới hạn các chất lỏng độc hại và nguy hiểm được chở xô trên các tàu dịch vụ ngoài khơi". Nếu tàu dịch vụ ngoài khơi chỉ chuyên chở các chất lỏng độc hại, Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô hoá chất lỏng sẽ thay thế cho Giấy chứng nhận phù hợp kể trên.

Nghị quyết A.673(16)
MARPOL 73/78; Phụ
lục II, qui định 13(4)

Tham khảo

Hệ thống lặn

Giấy chứng nhận an toàn hệ thống lặn

Sau khi kiểm tra hoặc giám sát hệ thống lặn thoả mãn theo các quy định của Bộ luật An toàn hệ thống lặn Chính quyền hàng hải hoặc cá nhân hay Tổ chức được uỷ quyền cấp giấy chứng nhận cho hệ thống lặn. Trong mọi trường hợp, Chính quyền hàng hải phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về giấy chứng nhận này.

Nghị quyết A.536(13),
phần 1.6

Tàu được hỗ trợ động học

Giấy chứng nhận đóng mới và trang thiết bị tàu được hỗ trợ động học

Được cấp sau khi thực hiện kiểm tra theo mục 1.5.1 (a) của Bộ luật an toàn đối với tàu được hỗ trợ động học.

Nghị quyết A.373(X)
Phần 1.6

Các dàn khoan biển di động

Giấy chứng nhận an toàn dàn khoan biển di động

Được cấp sau khi thực hiện kiểm tra theo các quy định của Bộ luật đóng và trang thiết bị dàn khoan biển di động, 1979, hoặc với các dàn khoan biển được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 5 năm 1991, theo Bộ luật đóng và trang thiết bị dàn khoan biển di động, 1989.

Nghị quyết A.414(XI),
phần 1.6; Nghị quyết
A.696(16); phần 1.6;
Nghị quyết A.649,
được sửa đổi bằng
nghị quyết
MSC.38(63), phần 1.6

Tàu WIG (wing-in-ground)

Giấy chứng nhận an toàn tàu WIG

Giấy chứng nhận an toàn tàu WIG được cấp sau khi hoàn thành kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới tàu, tuân thủ các điều khoản của Hướng dẫn tạm thời đối với tàu WIG.

MSC/Circ.1054, phần
9

Tham khảo

Giấy phép khai thác tàu WIG

Giấy phép khai thác tàu WIG do Chính quyền hàng hải cấp để chứng nhận sự phù hợp với các điều khoản của Hướng dẫn tạm thời đối với tàu WIG.

MSC/Circ.1054, phần 10

Mức độ ổn

Biên bản kiểm tra mức độ ổn

Biên bản kiểm tra mức độ ổn được thực hiện đối với các tàu phù hợp với Bộ luật về mức độ ổn trên tàu.

Nghị quyết A.468(XII), phần 4.3