**MARPOL**

**ẤN BẢN HỢP NHẤT NĂM 2011**

**MARPOL**

**ẤN BẢN HỢP NHẤT NĂM 2011**

Các điều khoản, nghị định thư, phụ lục và cách diễn giải thống nhất của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 và 1997

|  |
| --- |
| **IMO**  TỔ CHỨC HÀNG  HẢI QUỐC TẾ  **www.imo.org** |

*Xuất bản lần đầu tiên vào năm 1991 bởi*

TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ

4 Albert Embankment, London SE1 7SR

www.imo.org

*Ấn bản thứ năm 2011*

In bởi Wheatons Exeter Ltd, Exeter, EX2 8RP



ISBN 978-92-801-1532-1

|  |
| --- |
| ẤN PHẨM CỦA IMO |
| Số bán hàng: ID520E |

Bản quyền © Tổ chức Hàng hải Quốc tế 2011

*Bảo lưu mọi quyền.*

*Không được sao chép bất kỳ phần nào của ấn phẩm này, lưu trữ trong hệ thống truy xuất, hoặc truyền qua bất kỳ hình thức hoặc bằng bất kỳ phương tiện nào mà không có văn bản cho phép trước của Tổ chức Hàng hải Quốc tế.*

*Quyền sao chép và/hoặc dịch thuật có thể có sẵn cho tiêu đề này.*

*Để biết thêm chi tiết, vui lòng liên hệ với IMO Publishing tại copyright@imo.org.*

Ấn phẩm này đã được soạn từ các tài liệu chính thức của IMO, và mọi nỗ lực đã được thực hiện để loại bỏ các lỗi và tái lập (các) văn bản gốc một cách trung thành. Độc giả cần lưu ý rằng trong trường hợp không nhất quán, văn bản IMO chính thức sẽ chiếm ưu thế.

081736

Mục lục

*Trang*

Giới thiệu 1

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 9

Nghị định thư năm 1978 liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 21

Nghị định thư I 27

Các quy định liên quan đến báo cáo về sự cố liên quan đến chất gây hại 27

Nghị định thư II 31

Trọng tài 31

Nghị định thư năm 1997 sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan 35

MARPOL Phụ lục I 41

Quy định về phòng ngừa ô nhiễm do dầu gây ra 41

Chương 1 – Khái quát

**Quy định 1** Định nghĩa 41

**Quy định 2** Áp dụng 49

**Quy định 3** Miễn trừ và từ bỏ 50

**Quy định 4** Các trường hợp ngoại lệ 51

**Quy định 5** Lựa chọn tương đương 51

Chương 2 – Kiểm tra và chứng nhận

**Quy định 6** Kiểm tra 52

**Quy định 7** Cấp hoặc chứng thực giấy chứng nhận 53

**Quy định 8** Cấp hoặc chứng thực giấy chứng nhận bởi một Chính phủ khác 54

**Quy định 9** Mẫu giấy chứng nhận 54

**Quy định 10** Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận 54

**Quy định 11** Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động 56

Chương 3 - Yêu cầu về khoang máy của tất cả các tàu

Phần A – Kết cấu

**Quy định 12** Két chứa cặn (bã) dầu 57

**Quy định 12A** Bảo vệ két chứa nhiên liệu dầu 57

**Quy định 13** Kết nối xả tiêu chuẩn 67

Phần B – Thiết bị

**Quy định 14** Thiết bị lọc dầu 68

Phần C – Kiểm soát xả dầu do hoạt động

**Quy định 15** Kiểm soát xả dầu 69

A Xả thải ngoài các khu vực đặc biệt

B Xả thải trong các khu vực đặc biệt

C Yêu cầu đối với các tàu có tổng trọng tải dưới 400 tấn trong tất cả các khu vực trừ khu vực Nam Cực

D Yêu cầu chung

**Quy định 16** Phân tách dầu và nước dằn và vận chuyển dầu trong két mũi 70

**Quy định 17** Sổ ghi chép dầu Phần I - Hoạt động trong khoang máy 71

Chương 4 - Yêu cầu đối với khu vực hàng hóa của tàu chở dầu

Phần A – Kết cấu

**Quy định 18** Két dằn tách biệt 73

**Quy định 19** Yêu cầu về đáy kép và thân kép đối với tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996 77

**Quy định 20** Yêu cầu về đáy kép và thân kép đối với tàu chở dầu được giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996 81

**Quy định 21** Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu từ các tàu chở dầu hạng nặng dưới dạng hàng hóa 83

**Quy định 22** Bảo vệ đáy khoang bơm nước 85

**Quy định 23** Hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn 85

**Quy định 24** Các giả định thiệt hại 93

**Quy định 25** Lượng dầu chảy ra giả định 94

**Quy định 26** Hạn chế về kích thước và bố cục của các két hàng 96

**Quy định 27** Độ ổn định trong tình trạng nguyên vẹn 98

**Quy định 29** Két lắng nhiều giai đoạn 102

**Quy định 30** Bố trí bơm, đường ống và xả thải 103

Phần B – Thiết bị

**Quy định 31** Hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu 105

**Quy định 32** Máy dò mặt phân cách nước/dầu 106

**Quy định 33** Yêu cầu về rửa bằng dầu thô 106

Phần C – Kiểm soát xả dầu do hoạt động

**Quy định 34** Kiểm soát xả dầu 106

A Xả thải ngoài các khu vực đặc biệt

B Xả thải trong các khu vực đặc biệt

C Yêu cầu đối với tàu chở dầu có tổng trọng tải dưới 150 tấn

D Yêu cầu chung

**Quy định 35** Hoạt động rửa bằng dầu thô 108

**Quy định 36** Sổ ghi chép dầu Phần II – Hoạt động dằn/hàng hóa 108

Chương 5 - Ngăn ngừa ô nhiễm phát sinh từ sự cố ô nhiễm dầu

**Quy định 37** Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu 110

Chương 6 – Các cơ sở tiếp nhận

**Quy định 38** Các cơ sở tiếp nhận 111

A Các cơ sở tiếp nhận bên ngoài khu vực đặc biệt

B Các cơ sở tiếp nhận trong khu vực đặc biệt

C Yêu cầu chung

Chương 7 - Yêu cầu đặc biệt đối với giàn cố định hoặc nổi

**Quy định 39** Yêu cầu đặc biệt đối với giàn cố định hoặc nổi 114

Chương 8 - Ngăn ngừa ô nhiễm trong quá trình chuyển hàng dầu giữa các tàu chở dầu trên biển

**Quy định 40** Phạm vi áp dụng 115

**Quy định 41** Các quy tắc chung về an toàn và bảo vệ môi trường 115

**Quy định 42** Thông báo 116

Chương 9 - Các yêu cầu đặc biệt đối với việc sử dụng hoặc vận chuyển dầu ở vùng Nam Cực

**Quy định 43** Các yêu cầu đặc biệt đối với việc sử dụng hoặc vận chuyển dầu ở vùng Nam Cực 117

Các văn bản đính kèm Phụ lục I

Văn bản đính kèm I Danh sách các loại dầu 119

Văn bản đính kèm II Mẫu giấy chứng nhận IOPP và các phần bổ sung 120

Văn bản đính kèm III Mẫu Sổ ghi chép dầu 132

Cách diễn giải thống nhất Phụ lục I

Văn bản đính kèm Cách diễn giải thống nhất của Phụ lục I

Văn bản đính kèm 1 Hướng dẫn cho các Chính quyền quản lý liên quan đến các tầm nước khuyến nghị cho các tàu chở dầu có tải trọng dằn tách biệt chiều dài dưới 150 m 161

Văn bản đính kèm 2 Khuyến nghị tạm thời cho cách diễn giải thống nhất các quy định 18.12 đến 18.15

"Vị trí bảo vệ các không gian dằn tách biệt" 162

Văn bản đính kèm 3 Kết nối đường ống có đường kính nhỏ với van đa năng 168

Văn bản đính kèm 4 Đặc tả kỹ thuật về thiết kế, lắp đặt và vận hành hệ thống dòng chảy một phần để kiểm soát quá trình xả xuống biển 169

Văn bản đính kèm 5 Xả thải từ giàn cố định hoặc nổi 172

MARPOL Phụ lục II

Các quy định về kiểm soát ô nhiễm do các chất lỏng độc hại chở dưới dạng hàng rời

Chương 1 – Khái quát

**Quy định 1** Định nghĩa 175

**Quy định 2** Áp dụng 177

**Quy định 3** Trường hợp ngoại lệ 177

**Quy định 4** Miễn trừ 178

**Quy định 5** Giá trị tương đương 180

Chương 2 - Phân loại các chất lỏng độc hại

**Quy định 6** Phân loại và liệt kê các chất lỏng độc hại và các chất khác 181

Chương 3 – Kiểm tra và chứng nhận

**Quy định 7** Kiểm tra và chứng nhận tàu chở hoá chất 182

**Quy định 8** Kiểm tra 182

**Quy định 9** Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận 184

**Quy định 10** Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận 184

Chương 4 – Thiết kế, kết cấu, bố cục và thiết bị

**Quy định 11** Thiết kế, kết cấu, thiết bị và hoạt động 187

**Quy định 12** Bố cục bơm, đường ống, dỡ hàng và két lắng nhiều giai đoạn 187

Chương 5 – Xả thải dư lượng chất lỏng độc hại do hoạt động

**Quy định 13** Kiểm soát xả thải dư lượng chất lỏng độc hại 189

**Quy định 14** Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục 191

**Quy định 15** Sổ ghi chép hàng hóa 192

Chương 6 - Biện pháp kiểm soát của các chính quyền cảng

**Quy định 16** Các biện pháp kiểm soát 193

Chương 7 - Ngăn ngừa ô nhiễm phát sinh từ sự cố liên quan đến chất lỏng độc hại

**Quy định 17** Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu đối với chất lỏng độc hại 195

Chương 8 – Các cơ sở tiếp nhận

**Quy định 18** Cơ sở tiếp nhận và bố cục bến dỡ hàng 196

Các văn bản đính kèm Phụ lục II

Văn bản đính kèm I Hướng dẫn phân loại chất lỏng độc hại 197

Văn bản đính kèm II Mẫu sổ ghi chép hàng hóa cho tàu chở chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời 200

Văn bản đính kèm III Mẫu Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời 204

Văn bản đính kèm IV Định dạng chuẩn cho Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục 208

Văn bản đính kèm V Đánh giá lượng chất cặn trong két hàng, máy bơm và đường ống liên kết 219

Văn bản đính kèm VI Quy trình rửa sơ bộ 221

Văn bản đính kèm VII Quy trình thông gió 225

MARPOL Phụ lục III

Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do các chất gây hại chở bằng đường biển dưới dạng đóng gói

**Quy định 1** Áp dụng 229

**Quy định 2** Đóng gói 229

**Quy định 3** Đánh dấu và ghi nhãn 229

**Quy định 4** Lập tài liệu 230

**Quy định 5** Cách xếp hàng hóa 230

**Quy định 6** Hạn chế về khối lượng 230

**Quy định 7** Trường hợp ngoại lệ 230

**Quy định 8** Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động 231

Văn bản đính kèm Phụ lục III

Văn bản đính kèm Tiêu chuẩn xác định các chất gây hại dưới dạng đóng gói 233

MARPOL Phụ lục IV

Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu biển gây ra

Chương 1 – Khái quát

**Quy định 1** Định nghĩa 237

**Quy định 2** Áp dụng 238

**Quy định 3** Trường hợp ngoại lệ 238

Chương 2 – Kiểm tra và chứng nhận

**Quy định 4** Kiểm tra 239

**Quy định 5** Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận 240

**Quy định 6** Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận bởi một Chính phủ khác 240

**Quy định 7** Mẫu giấy chứng nhận 241

**Quy định 8** Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận 241

Chương 3 - Thiết bị và kiểm soát xả thải

**Quy định 9** Hệ thống nước thải 243

**Quy định 10** Kết nối xả tiêu chuẩn 243

**Quy định 11** Xả nước thải/chất thải 244

Chương 4 – Cơ sở tiếp nhận

**Quy định 12** Các cơ sở tiếp nhận 245

Chương 5 – Kiểm soát của chính quyền cảng

**Quy định 13** Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động 246

Văn bản đính kèm Phụ lục IV

Văn bản đính kèm Mẫu Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế 247

Cách diễn giải thống nhất Phụ lục IV 251

MARPOL Phụ lục V

Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu gây ra

**Quy định 1** Định nghĩa 255

**Quy định 2** Áp dụng 255

**Quy định 3** Thải bỏ rác thải bên ngoài khu vực đặc biệt 255

**Quy định 4** Các yêu cầu đặc biệt về thải bỏ rác thải 256

**Quy định 5** Thải bỏ rác thải trong khu vực đặc biệt 256

**Quy định 6** Trường hợp ngoại lệ 258

**Quy định 7** Cơ sở tiếp nhận 258

**Quy định 8** Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động 258

**Quy định 9** Bảng áp phích, kế hoạch quản lý rác thải và lưu giữ sổ ghi chép rác thải 259

Văn bản đính kèm Phụ lục V

**Văn bản đính** kèm **Mẫu Sổ ghi chép rác thải** 261

# Giới thiệu

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973 (Công ước MARPOL) đã được thông qua bởi Hội nghị Quốc tế về Ô nhiễm Biển do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) triệu tập từ ngày 8 tháng 10 đến ngày 2 tháng 11 năm 1973. Nghị định thư I (Các điều khoản liên quan đến báo cáo về sự cố liên quan đến các chất gây hại) và Nghị định thư II (Trọng tài) đã được thông qua tại cùng Hội nghị. Công ước này sau đó được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan, được thông qua bởi Hội nghị Quốc tế về An toàn và Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu chở dầu (Hội nghị TSPP) do IMO triệu tập từ ngày 6 đến ngày 17 tháng 2 năm 1978. Công ước được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 được gọi là "Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan" hoặc ở dạng ngắn là "MARPOL 73/78". Các quy định bao gồm nhiều nguồn ô nhiễm khác nhau do tàu gây ra được nêu trong năm phụ lục của Công ước. Công ước này cũng đã được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1997, theo đó phụ lục thứ sáu đã được thêm vào. Có thể lưu ý rằng Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (MEPC) tại kỳ họp thứ 56 đã quyết định rằng khi đề cập tới Công ước và sáu phụ lục của nó như một toàn thể, thuật ngữ "MARPOL" phải được ưu tiên hơn "MARPOL 73/78", vì thuật ngữ sau sẽ rời khỏi Phụ lục VI về Ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu biển đã được thông qua theo Nghị định thư 1997 nằm ngoài phạm vi của nó.

Kể từ khi thành lập vào năm 1974, Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển đã xem xét các điều khoản khác nhau của Công ước MARPOL đã được nhận thấy yêu cầu phải làm rõ hoặc gây khó khăn trong việc thực hiện, để giải quyết những sự mơ hồ và khó khăn này một cách thống nhất, MEPC đã nhất trí rằng mong muốn phát triển các cách diễn giải thống nhất. Trong một số trường hợp, MEPC thừa nhận rằng cần phải sửa đổi các quy định hiện hành hoặc đưa ra các quy định mới nhằm giảm thiểu tình trạng ô nhiễm do hoạt động và tình cờ sau này do tàu biển gây ra. Các hoạt động này của MEPC đã dẫn đến một số sửa đổi và cách diễn giải thống nhất đối với Công ước.

Mục đích của ấn phẩm này là cung cấp sự tham khảo dễ dàng đến các điều khoản cập nhật và cách diễn giải thống nhất các điều khoản, giao thức và các phụ lục của Công ước MARPOL, bao gồm việc kết hợp tất cả các sửa đổi đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực, lên đến và bao gồm các sửa đổi năm 2010 (được thông qua theo nghị quyết MEPC.190(60) và MEPC.194(61)[[1]](#footnote-1)). Tuy nhiên, cần lưu ý rằng Ban thư ký không có ý định thay đổi các văn bản xác thực bằng xã luận hoặc bằng cách khác. Với mục đích pháp lý, cần luôn luôn tra cứu các văn bản xác thực của các điều khoản trong Công ước MARPOL.

Ngoài ra, các sửa đổi Phụ lục III được thông qua ngày 1 tháng 10 năm 2010 theo nghị quyết MEPC.193(61), cũng như các sửa đổi Phụ lục IV, V và VI được thông qua ngày 15 tháng 7 năm 2011 theo nghị quyết MEPC.200(62), MEPC.201(62), MEPC.202(62) và MEPC.203 (62) đã được đưa vào phần Thông tin bổ sung. Ngày chấp nhận ngầm định nghị quyết MEPC.193(61) là ngày 1 tháng 7 năm 2013 và, nếu được chấp nhận trước ngày đó, sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2014. Đối với những sửa đổi trong Phụ lục IV, V và VI, ngày sự chấp nhận ngầm định là ngày 1 tháng 7 năm 2012 và, nếu được chấp nhận vào ngày đó, chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2013. Tính đến ngày công bố ấn bản này, các tiêu chí để có hiệu lực của các sửa đổi này chưa được đáp ứng. Tuy nhiên, cảm thấy rằng những sửa đổi có thể có hiệu lực trước lần sửa đổi tiếp theo của ấn bản hợp nhất này. Vì vậy, các văn bản của các nghị quyết trên được sao chép trong phần Thông tin bổ sung của ấn phẩm này. Ngoài ra, để dễ tham khảo, cũng bao gồm các văn bản hợp nhất của cả Phụ lục VI và Phụ lục VI, bao gồm các sửa đổi được thông qua theo nghị quyết MEPC.200(62) và MEPC.203(62). Để nhất quán trong việc cung cấp thông tin, các hướng dẫn không bắt buộc theo Phụ lục áp dụng và có trong một ấn bản khác của IMO sẽ được bỏ ra khỏi Ấn bản hợp nhất năm 2011.

**Nghị định thư I - Các điều khoản liên quan đến báo cáo về sự cố liên quan đến các chất gây hại**

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

* các sửa đổi năm 1985 (nghị quyết MEPC.21(22)) theo đó Nghị định thư đã được thay thế bằng văn bản sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 6 tháng 4 năm 1987; và
* các sửa đổi năm 1996 (nghị quyết MEPC.68(38)) về các sửa đổi điều II(1): có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 1998.

**Phụ lục 1 - Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu**

Phụ lục I có hiệu lực từ ngày 2 tháng 10 năm 1983 và giữa các Bên trong MARPOL 73/78 thay thế Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu gây ra năm 1954, sửa đổi năm 1962 và 1969, sau đó đã có hiệu lực. Một số sửa đổi trong Phụ lục 1 đã được MEPC thông qua và có hiệu lực như được tóm tắt dưới đây:

* các sửa đổi năm 1984 (nghị quyết MEPC.14(20)) về kiểm soát xả dầu; giữ lại dầu trên tàu; bố trí bơm, đường ống và xả thải của tàu chở dầu; phân khoang và độ ổn định: có hiệu lực vào ngày 7 tháng 1 năm 1986;
* các sửa đổi năm 1987 (nghị quyết MEPC.29(25)) về việc chỉ định Vịnh Aden là một khu vực đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 4 năm 1989;
* các sửa đổi năm 1990 (nghị quyết MEPC.39(29)) về việc đưa ra hệ thống kiểm tra và chứng nhận hài hoà: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 2 năm 2000;
* các sửa đổi năm 1990 (nghị quyết MEPC.42(30)) về việc chỉ định vùng Nam Cực là một khu vực đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 17 tháng 3 năm 1992;
* các sửa đổi năm 1991 (nghị quyết MEPC.47(31)) về quy định mới 26, Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu và các sửa đổi khác đối với Phụ lục 1: có hiệu lực vào ngày 4 tháng 4 năm 1993;
* các sửa đổi năm 1992 (nghị quyết MEPC.51(32)) về tiêu chuẩn xả thải của Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993;
* các sửa đổi năm 1992 (nghị quyết MEPC.52 (32)) về quy định mới 13F và 13G và các sửa đổi liên quan đối với Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993;
* các sửa đổi năm 1994 (nghị quyết 1 được Hội nghị các Bên tham gia MARPOL 73/78 thông qua vào ngày 2 tháng 11 năm 1994) về kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
* các sửa đổi năm 1997 (nghị quyết MEPC.75(40)) về việc chỉ định vùng biển Tây Bắc châu Âu là một khu vực đặc biệt và quy định mới 25A: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 2 năm 1999;
* các sửa đổi năm 1999 (nghị quyết MEPC.78(43)) về các sửa đổi quy định 13G và 26 và Giấy chứng nhận IOPP: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2001;
* các sửa đổi năm 2001 (nghị quyết MEPC.95(46)) về các sửa đổi quy định 13G: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 9 năm 2002;
* các sửa đổi năm 2003 (nghị quyết MEPC.111(50)) về các sửa đổi quy định 13G, quy định mới 13H và các sửa đổi liên quan đối với Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 5 tháng 4 năm 2005;
* các sửa đổi năm 2004 (nghị quyết MEPC 17(52)) về Phụ lục I đã sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2007;
* các sửa đổi năm 2006 (nghị quyết MEPC.141(54)) về các sửa đổi quy định 1 và 21, bổ sung quy định 12A và các sửa đổi liên quan đối với Phụ lục I: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007;
* các sửa đổi năm 2006 (nghị quyết MEPC.154(55)) về việc chỉ định vùng biển Nam Phi phía Nam là một khu vực đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 3 năm 2008;
* các sửa đổi năm 2007 (nghị quyết MEPC.164(56)) về các sửa đổi quy định 38: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 12 năm 2008;
* các sửa đổi năm 2009 (nghị quyết MEPC.186(59)) về việc bổ sung chương 8 mới liên quan đến việc chuyển hàng hóa dầu giữa tàu chở dầu trên biển và các sửa đổi Giấy chứng nhận IOPP; và nghị quyết MEPC.187(59) về các sửa đổi quy định 1, 12, 13, 17 và 38 của Giấy chứng nhận IOPP và Sổ ghi chép dầu: cả hai đều có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2011; và
* các sửa đổi năm 2010 (nghị quyết MEPC.189(60)) về việc bổ sung chương 9 mới liên quan đến việc sử dụng hoặc vận chuyển dầu ở vùng Nam Cực: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2011.

**Phụ lục II - Các quy định về kiểm soát ô nhiễm do chất lỏng độc hại chở xô gây ra**

Để tạo điều kiện cho việc thực hiện Phụ lục, văn bản gốc đã trải qua các sửa đổi năm 1985 theo nghị quyết MEPC.16(22) về các yêu cầu về bơm, đường ống và kiểm soát. Tại phiên họp thứ 22, MEPC cũng quyết định rằng, theo điều II của Nghị định thư năm 1978, "Các bên sẽ bị ràng buộc bởi các quy định trong Phụ lục II của MARPOL 73/78 được sửa đổi từ ngày 6 tháng 4 năm 1987" (nghị quyết MEPC. 17(22)). Các sửa đổi bổ sung đã được MEPC thông qua và có hiệu lực như được tóm tắt dưới đây:

* các sửa đổi năm 1989 (nghị quyết MEPC.34(27)), cập nhật bản phụ lục II và III để phù hợp với 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;
* các sửa đổi năm 1990 (nghị quyết MEPC.39(29)) về việc đưa ra hệ thống kiểm tra và chứng nhận hài hoà: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 2 năm 2000;
* các sửa đổi năm 1992 (nghị quyết MEPC.57(33)) về việc chỉ định khu vực Nam Cực là một khu vực đặc biệt và danh mục các chất lỏng trong bản phụ lục của Phụ lục II: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1994;
* các sửa đổi năm 1994 (nghị quyết 1 được Hội nghị các Bên tham gia MARPOL 73/78 thông qua vào ngày 2 tháng 11 năm 1994) về kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
* các sửa đổi năm 1999 (nghị quyết MEPC.78(43)) về việc bổ sung quy định mới 16: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2001; và
* các sửa đổi năm 2004 (nghị quyết MEPC.118(52)) về Phụ lục II đã sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2007.

**Phụ lục III - Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do các chất gây hại vận chuyển bằng đường biển dưới dạng đóng gói**

Phụ lục III có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1992. Tuy nhiên, từ lâu trước ngày bắt đầu có hiệu lực này, với sự đồng thuận của Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC), MEPC đã thống nhất rằng Phụ lục này phải được thực hiện thông qua Bộ luật IMDG. Bộ luật IMDG đã có các sửa đổi về vấn đề ô nhiễm biển do MSC soạn thảo (Sửa đổi 25-89) và những sửa đổi này được thực hiện từ ngày 1 tháng 1 năm 1991. Các sửa đổi tiếp theo đã được MEPC thông qua và có hiệu lực như được tóm tắt dưới đây:

* các sửa đổi năm 1992 (nghị quyết MEPC.58(33)), sửa đổi hoàn toàn Phụ lục III như là sự làm rõ các yêu cầu trong bản gốc Phụ lục III thay vì thay đổi chất và kết hợp tham chiếu đến Bộ luật IMDG: có hiệu lực vào ngày 28 tháng 2 năm 1994;
* các sửa đổi năm 1994 (nghị quyết 2 được Hội nghị các Bên tham gia MARPOL 73/78 thông qua vào ngày 2 tháng 11 năm 1994) về kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
* các sửa đổi năm 2000 (MEPC.84 (44)), xóa một điều khoản liên quan đến việc làm hôi thối hải sản: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2002;
* các sửa đổi năm 2006 (nghị quyết MEPC.156(55)) về Phụ lục III đã sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2010; và
* các sửa đổi năm 2010 (nghị quyết MEPC.193(61)) về Phụ lục III đã sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2010; nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2013, thì chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2014.

**Phụ lục IV - Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu biển**

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

* các sửa đổi năm 2004 (nghị quyết MEPC.115(51)) về Phụ lục IV đã sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2005;
* các sửa đổi năm 2006 (nghị quyết MEPC.143(54)) về quy định 13 mới về kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 2 năm 2007, thì chúng có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2007;
* các sửa đổi năm 2007 (nghị quyết MEPC.164(56)) về sửa đổi quy định 11.1.1: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 12 năm 2008; và
* các sửa đổi năm 2011 (nghị quyết MEPC.200(62)) về các quy định khu vực đặc biệt và việc chỉ định Biển Baltic là một khu vực đặc biệt: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2012, thì chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2013.

**Phụ lục V - Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu biển**

Phụ lục V có hiệu lực vào ngày 31 tháng 12 năm 1988. Các sửa đổi tiếp theo đã được MEPC thông qua và có hiệu lực như được tóm tắt dưới đây:

* các sửa đổi năm 1989 (nghị quyết MEPC.36(28)) về việc chỉ định Biển Bắc là một khu vực đặc biệt và sửa đổi quy định 6, Các trường hợp ngoại lệ: có hiệu lực vào ngày 18 tháng 2 năm 1991;
* các sửa đổi năm 1990 (nghị quyết MEPC.42(30)) về việc chỉ định vùng Nam Cực là một khu vực đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 17 tháng 3 năm 1992;
* các sửa đổi năm 1991 (nghị quyết MEPC.48(31)) về việc chỉ định vùng Wider Caribbean là một khu vực đặc biệt: có hiệu lực vào ngày 4 tháng 4 năm 1993;
* các sửa đổi năm 1994 (nghị quyết 3 được Hội nghị các Bên tham gia MARPOL 73/78 thông qua vào ngày 2 tháng 11 năm 1994) về kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động: có hiệu lực vào ngày 3 tháng 3 năm 1996;
* các sửa đổi năm 1995 (nghị quyết MEPC.65(37)) về việc sửa đổi quy định 2 và bổ sung quy định 9 mới của Phụ lục V: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 1997;
* các sửa đổi năm 2000 (nghị quyết MEPC.89(45)) về các sửa đổi quy định 1, 3, 5 và 9 và Hồ sơ Xử lý Rác thải: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 3 năm 2002; ,
* các sửa đổi năm 2004 (nghị quyết MEPC.116(51) về các sửa đổi bản phụ lục của Phụ lục V: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2005; và
* các sửa đổi năm 2011 (nghị quyết MEPC.201(62)) về Phụ lục V đã sửa đổi: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2012, thì chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2013.

**Phụ lục VI - Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu biển**

Phụ lục VI được bổ sung vào Nghị định thư năm 1997 để sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu biển năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan, được Hội nghị quốc tế các bên tham gia Công ước MARPOL thông qua vào tháng 9 năm 1997. Phụ lục VI có hiệu lực vào ngày 19 tháng 5 năm 2005. MEPC đã thông qua các sửa đổi tiếp theo như được tóm tắt dưới đây:

* các sửa đổi năm 2005 (nghị quyết MEPC.132(53)) về việc đưa ra Hệ thống kiểm tra và chứng nhận hài hòa cho Phụ lục và về việc chỉ định Biển Bắc là khu vực kiểm soát khí thải SOx (SECA) mới: có hiệu lực vào ngày 22 tháng 11 năm 2006;
* các sửa đổi năm 2008 (nghị quyết MEPC.176 (58)) về Phụ lục VI đã sửa đổi: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 7 năm 2010;
* các sửa đổi năm 2010 (nghị quyết MEPC.190(60)) về khu vực kiểm soát khí thải Bắc Mỹ: có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2011;
* các sửa đổi năm 2010 (nghị quyết MEPC.194(61)) về mẫu sửa đổi bổ sung cho Giấy chứng nhận IAPP: sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 2 năm 2012; và
* các sửa đổi năm 2011 (nghị quyết MEPC.202(62)) về các sửa đổi quy định 13 và 14 của Phụ lục VI: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2012, thì chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2013; và nghị quyết MEPC.203(62) về các quy định về hiệu suất năng lượng cho tàu biển: nếu được chấp nhận vào ngày 1 tháng 7 năm 2012, thì chúng sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2013.

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 BÊN THAM GIA CÔNG ƯỚC,

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

NHẬN RA rằng việc thải dầu và các chất độc hại khác từ các tàu biển do cố ý, cẩu thả hoặc do tai nạn sẽ tạo thành một nguồn ô nhiễm nghiêm trọng,

CŨNG NHẬN RA ĐƯỢC tầm quan trọng của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu gây ra, 1954, là văn kiện đa phương đầu tiên được ký kết với mục tiêu chính là bảo vệ môi trường và đánh giá cao sự đóng góp to lớn mà Công ước đã thực hiện trong việc bảo vệ biển và môi trường ven biển khỏi ô nhiễm,

MONG MUỐN loại bỏ hoàn toàn sự ô nhiễm môi trường biển do dầu và các chất có hại khác do cố ý và giảm thiểu sự xả thải các chất này do tai nạn,

XEM XÉT rằng mục tiêu này có thể đạt được tốt nhất bằng cách thiết lập các quy tắc không giới hạn trong ô nhiễm do dầu có ý nghĩa phổ quát,

ĐÃ THỎA THUẬN như sau:

**Điều 1**

*Các nghĩa vụ chung theo Công ước*

**(1)** Các bên tham gia Công ước cam kết thực hiện các quy định của Công ước này và các Phụ lục mà các bên bị ràng buộc nhằm ngăn ngừa sự ô nhiễm môi trường biển do việc xả thải các chất độc hại hoặc nước thải chứa các chất này trái với Công ước.

**(2)** Trừ phi có quy định khác rõ ràng, sự tham chiếu đến Công ước này sẽ đồng thời tạo thành sự tham chiếu đến các Nghị định thư và Phụ lục của Công ước.

**Điều 2**

*Định nghĩa*

Theo mục đích của Công ước này, trừ khi có quy định rõ ràng khác:

**(1)** *Quy định* có nghĩa là các quy định trong các Phụ lục của Công ước này.

**(2)** *Chất gây hại* có nghĩa là bất kỳ chất nào nếu được đưa ra biển sẽ có thể gây nguy hiểm cho sức khoẻ con người, làm tổn hại đến các nguồn sống và sinh vật biển, làm hư hỏng các tiện nghi hoặc gây trở ngại cho các mục đích sử dụng biển hợp pháp khác và bao gồm bất kỳ chất nào chịu sự kiểm soát của Công ước này.

**(3)** **(a)** *Xả thải* liên quan đến các chất độc hại hoặc nước thải có chứa các chất như vậy có nghĩa là bất kỳ sự phát thải nào gây ra từ tàu và bao gồm mọi hoạt động thoát ra, thải bỏ, chảy ra, rò rỉ, bơm, phát thải hoặc tháo cạn;

**(b)** *Xả thải* không bao gồm:

**(i)**  trút đổ trong phạm vi ý nghĩa của Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do trút đổ các chất thải và các chất khác, được thực hiện tại London vào ngày 13 tháng 11 năm 1972; hoặc

**(ii)**  sự giải phóng các chất độc hại trực tiếp phát sinh từ việc thăm dò, khai thác và hoạt động xử lý tài nguyên khoáng sản đáy biển ngoài khơi có liên quan; hoặc

**(iii)** sự giải phóng các chất có hại cho mục đích nghiên cứu khoa học hợp pháp về giảm thiểu hoặc kiểm soát ô nhiễm.

**(4)** *Tàu* có nghĩa là một loại tàu nào đó hoạt động trong môi trường biển và bao gồm tàu cánh ngầm, phương tiện đệm khí, tàu ngầm, tàu nổi và các giàn cố định hoặc nổi.

**(5)** *Chính quyền* là Chính phủ của Nhà nước có thẩm quyền mà tàu đang hoạt động. Đối với tàu có quyền treo cờ của bất kỳ nước nào, Chính quyền là Chính phủ của nước đó. Đối với các giàn cố định hoặc nổi tham gia vào hoạt động thăm dò, khai thác đáy biển và tầng đất cát tiếp giáp với bờ biển mà Nhà nước ven biển thực hiện quyền chủ quyền cho mục đích thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên của mình, Chính quyền là Chính phủ của Nhà nước ven biển có liên quan.

**(6)** *Sự cố* là sự kiện liên quan đến việc xả thải thực tế hoặc có thể xảy ra chất độc hại, hoặc chất thải có chứa chất như vậy vào biển.

**(7)** *Tổ chức* có nghĩa là Tổ chức Tham vấn Hàng hải Liên Chính phủ.[[2]](#footnote-2)

**Điều 3**

*Áp dụng*

**(1)** Công ước này áp dụng cho:

**(a)** các tàu có quyền treo cờ của một Bên tham gia Công ước; và

**(b)** các tàu không có quyền treo cờ của một Bên nhưng hoạt động dưới thẩm quyền của một Bên.

**(2)** Không có quy định nào trong điều này được hiểu là làm cản trở hoặc mở rộng các quyền chủ quyền của các Bên theo luật pháp quốc tế đối với đáy biển và tầng đất cát tiếp giáp với bờ biển của họ cho mục đích thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên của mình.

**(3)** Công ước này sẽ không áp dụng đối với các tàu chiến, tàu phụ trợ hải quân hay tàu khác thuộc sở hữu hoặc vận hành bởi một quốc gia và hiện tại chỉ được sử dụng cho dịch vụ phi thương mại của chính phủ. Tuy nhiên, mỗi Bên phải đảm bảo bằng cách thông qua các biện pháp thích hợp không làm suy giảm các hoạt động hoặc khả năng hoạt động của các tàu đó do mình sở hữu hoặc vận hành, rằng các tàu đó hoạt động một cách nhất quán trong phạm vi hợp lý và khả thi với Công ước này.

**Điều 4**

*Vi phạm*

**(1)** Nghiêm cấm mọi hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước này và sẽ có các biện pháp trừng phạt theo luật của Chính quyền quản lý tàu liên quan bất cứ nơi nào xảy ra vi phạm. Nếu Chính quyền được thông báo về hành vi vi phạm đó và hài lòng rằng có đủ bằng chứng để cho phép tiến hành thủ tục tố tụng đối với vi phạm bị cáo buộc, thì thủ tục tố tụng đó phải được tiến hành càng sớm càng tốt theo luật pháp của Chính quyền.

**(2)** Nghiêm cấm mọi hành vi vi phạm các yêu cầu của Công ước này trong phạm vi quyền hạn của bất kỳ Bên nào tham gia Công ước và sẽ có các biện pháp trừng phạt theo luật pháp của Bên đó. Bất cứ khi nào vi phạm xảy ra, Bên đó phải:

**(a)** tiến hành thủ tục tố tụng theo đúng luật pháp của mình; hoặc

**(b)** cung cấp cho Chính quyền quản lý tàu thông tin và bằng chứng cho thấy vi phạm đã xảy ra mà mình có thể sở hữu.

**(3)** Trường hợp thông tin hoặc bằng chứng liên quan đến bất kỳ vi phạm nào của tàu đối với Công ước này được gửi cho Chính quyền quản lý của tàu đó thì Chính quyền phải thông báo ngay cho Bên đã cung cấp thông tin hoặc bằng chứng và Tổ chức về hành động được thực hiện.

**(4)** Các hình phạt được quy định theo luật của một Bên theo quy định tại điều này phải đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn cản các hành vi vi phạm Công ước này và phải nghiêm trọng như nhau bất kể nơi vi phạm xảy ra.

**Điều 5**

*Giấy chứng nhận và các quy tắc đặc biệt về kiểm tra tàu*

**(1)** Theo các quy định trong khoản (2) của điều này, giấy chứng nhận được cấp theo thẩm quyền của một Bên tham gia Công ước theo các quy định phải được các Bên khác chấp nhận và cho tất cả các mục đích được quy định trong Công ước này sẽ được coi là có cùng giá trị như giấy chứng nhận do các bên này cấp.

**(2)** Tàu được yêu cầu phải có giấy chứng nhận phù hợp với các quy định trong khi đang ở các cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của một Bên sẽ phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được ủy quyền hợp pháp của Bên đó. Bất kỳ sự kiểm tra nào như vậy sẽ được giới hạn trong việc xác minh rằng có giấy chứng nhận hợp lệ trên tàu, trừ khi có căn cứ rõ ràng cho rằng tình trạng của tàu hoặc thiết bị của tàu không tương ứng đáng kể với các thông tin chi tiết của giấy chứng nhận đó, trong trường hợp này hoặc nếu tàu không mang giấy chứng nhận hợp lệ, Bên thực hiện việc kiểm tra phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi có thể tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý đối với môi trường biển. Tuy nhiên, Bên đó có thể cấp phép cho tàu rời khỏi cảng hoặc bến ngoài khơi để tiến tới bãi sửa chữa thích hợp gần nhất có sẵn.

**(3)** Nếu một Bên từ chối một tàu nước ngoài vào cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của mình hoặc có hành động chống lại tàu đó vì lý do tàu không tuân thủ các quy định của Công ước này, thì Bên này phải thông báo ngay cho lãnh sự hoặc đại diện ngoại giao của Bên có cờ mà tàu đó có quyền treo, hoặc nếu điều này là không thể thì phải thông báo cho Chính quyền quản lý tàu có liên quan. Trước khi từ chối nhập cảng hoặc thực hiện hành động như vậy Bên đó có thể yêu cầu tham vấn với Chính quyền quản lý tàu có liên quan. Thông tin cũng phải được cung cấp cho Chính quyền khi tàu không mang giấy chứng nhận hợp lệ theo điều khoản của các quy định.

**(4)** Đối với tàu của các bên không tham gia Công ước, các Bên phải áp dụng các yêu cầu của Công ước này khi cần thiết để đảm bảo các tàu đó không còn được đối xử ưu đãi.

**Điều 6**

*Phát hiện vi phạm và thực thi Công ước*

**(1)** Các Bên tham gia Công ước phải hợp tác trong việc phát hiện các hành vi vi phạm và thực thi các quy định của Công ước này, sử dụng mọi biện pháp thích hợp và khả thi để phát hiện và kiểm soát môi trường, các thủ tục đầy đủ để báo cáo và tích lũy chứng cứ.

**(2)** Ở bất kỳ cảng hoặc bến ngoài khơi nào của một Bên, tàu mà Công ước này áp dụng có thể phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được chỉ định hoặc ủy quyền bởi Bên đó để xác minh xem tàu có xả thải các chất gây hại vi phạm các quy định hay không. Nếu việc kiểm tra chỉ ra một hành vi vi phạm Công ước, thì báo cáo phải được chuyển cho Chính quyền quản lý để có hành động phù hợp.

**(3)** Bất kỳ Bên nào cũng đều phải cung cấp bằng chứng (nếu có) cho Chính quyền cho thấy rằng tàu đã thải ra các chất gây hại hoặc nước thải có chứa các chất đó vi phạm các quy định. Nếu có thể, cơ quan có thẩm quyền của bên trước phải thông báo cho thuyền trưởng của tàu về hành vi vi phạm bị cáo buộc.

**(4)** Sau khi nhận được những bằng chứng đó, Chính quyền được thông báo phải điều tra vấn đề và có thể yêu cầu Bên kia cung cấp bằng chứng rõ hơn hoặc bổ sung về hành vi vi phạm bị cáo buộc. Nếu Chính quyền hài lòng rằng có đủ bằng chứng để cho phép tiến hành thủ tục tố tụng đối với vi phạm bị cáo buộc, thì thủ tục tố tụng đó phải được tiến hành đúng theo luật pháp của Chính quyền càng sớm càng tốt. Chính quyền phải thông báo ngay cho Bên đã thông báo vi phạm bị cáo buộc cũng như Tổ chức về hành động được thực hiện.

**(5)** Một Bên cũng có thể kiểm tra tàu mà Công ước này áp dụng khi tàu này vào cảng hoặc các bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của mình nếu nhận được yêu cầu điều tra từ bất kỳ Bên nào cùng với đủ bằng chứng cho thấy tàu đã thải ra các chất gây hại hoặc nước thải có chứa chất như thế ở bất cứ đâu. Báo cáo của cuộc điều tra này phải được gửi cho Bên yêu cầu và Chính quyền quản lý để có thể thực hiện hành động thích hợp theo Công ước này.

**Điều 7**

*Trì hoãn tàu không chính đáng*

**(1)** Mọi nỗ lực có thể phải được thực hiện để tránh cho tàu bị giam giữ hoặc trì hoãn không chính đáng theo điều 4, 5 hoặc 6 của Công ước này.

**(2)** Khi tàu bị giam giữ hoặc trì hoãn không chính đáng theo điều 4, 5 hoặc 6 của Công ước này thì sẽ được bồi thường mất mát hoặc thiệt hại phải gánh chịu.

**Điều 8**

*Báo cáo về sự cố liên quan đến chất gây hại*

**(1)** Báo cáo sự cố phải được thực hiện không chậm trễ trong mức độ đầy đủ nhất có thể phù hợp với các quy định trong Nghị định thư I của Công ước này.

**(2)** Mỗi ​​Bên tham gia Công ước phải:

**(a)** thực hiện tất cả các dàn xếp cần thiết để một sĩ quan hoặc cơ quan thích hợp tiếp nhận và xử lý tất cả các báo cáo về sự cố; và

**(b)** thông báo cho Tổ chức các thông tin chi tiết đầy đủ về các dàn xếp đó để thông báo cho các Bên khác và các Quốc gia thành viên của Tổ chức.

**(3)** Bất cứ khi nào một Bên nhận được báo cáo theo các quy định của điều này, thì Bên đó phải chuyển tiếp báo cáo không chậm trễ cho:

**(a)** Chính quyền quản lý tàu có liên quan; và

**(b)** bất kỳ Nước nào khác có thể bị ảnh hưởng.

**(4)** Mỗi ​​Bên tham gia Công ước cam kết ban hành hướng dẫn cho các tàu và máy bay kiểm tra hàng hải của mình và các dịch vụ thích hợp khác để báo cáo cho các cơ quan có thẩm quyền về mọi sự cố nêu trong Nghị định thư l của Công ước này. Nếu thấy hợp lý, Bên đó phải báo cáo cho Tổ chức và cho bất kỳ Bên nào khác có liên quan.

**Điều 9**

*Các hiệp ước và giải thích khác*

**(1)** Khi có hiệu lực, Công ước này thay thế cho Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu gây ra, 1954, với sự sửa đổi giữa các Bên tham gia Công ước đó.

**(2)** Không có quy định nào trong Công ước này gây tổn hại cho việc soạn thảo và phát triển luật biển của Hội nghị Liên hợp quốc về Luật Biển được triệu tập theo nghị quyết 2750 C(XXV) của Đại hội đồng LHQ cũng như các yêu sách hiện tại hoặc trong tương lai và quan điểm pháp lý của bất kỳ Nước nào liên quan đến luật biển và tính chất và phạm vi thẩm quyền của quốc gia ven biển và quốc gia tàu treo cờ.

**(3)** Thuật ngữ "thẩm quyền" trong Công ước này sẽ được diễn giải theo luật quốc tế có hiệu lực tại thời điểm áp dụng hoặc giải thích Công ước này.

**Điều 10**

*Giải quyết tranh chấp*

Bất kỳ tranh chấp nào giữa hai hoặc nhiều Bên tham gia Công ước liên quan đến cách diễn giải hoặc áp dụng Công ước này, nếu không thể giải quyết bằng đàm phán giữa các Bên liên quan và nếu các Bên này không có thoả thuận khác, phải được trình lên trọng tài theo yêu cầu của bất kỳ bên nào theo quy định trong Nghị định thư II của Công ước này.

**Điều 11**

*Truyền đạt thông tin*

**(1)** Các Bên tham gia Công ước cam kết truyền cho Tổ chức:

**(a)** văn bản luật, lệnh, nghị định và quy định và các văn kiện khác đã được ban hành về các vấn đề khác nhau trong phạm vi của Công ước này;

**(b)** danh sách các cơ quan phi chính phủ được uỷ quyền hành động thay mặt họ trong các vấn đề liên quan đến thiết kế, kết cấu và trang thiết bị của tàu chở chất gây hại theo các quy định;[[3]](#footnote-3)

**(c)** đủ số lượng mẫu giấy chứng nhận của họ được cấp theo quy định;

**(d)** danh sách các cơ sở tiếp nhận bao gồm vị trí, sức chứa và các phương tiện sẵn có và các đặc tính khác;

**(e)** các báo cáo chính thức hoặc tóm tắt của các báo cáo chính thức trong chừng mực chúng cho thấy kết quả của việc áp dụng Công ước này; và

**(f)** một báo cáo thống kê hàng năm theo mẫu do Tổ chức chuẩn hoá về những hình phạt thực sự áp đặt đối với sự vi phạm Công ước này.

**(2)** Tổ chức phải thông báo cho các Bên về việc nhận được bất kỳ thông tin liên lạc nào theo quy định tại điều này và truyền tới tất cả các Bên về bất kỳ thông tin nào được truyền tới Tổ chức theo tiểu mục (1)(b) đến (f) của điều này.

**Điều 12**

*Các tai nạn đối với tàu*

**(1)** Mỗi Chính quyền quản lý cam kết tiến hành điều tra về bất kỳ tai nạn nào xảy ra cho bất kỳ tàu nào của mình phụ thuộc vào các quy định nếu tai nạn đó đã gây ảnh hưởng có hại nghiêm trọng đến môi trường biển.

**(2)** Mỗi Bên tham gia Công ước cam kết cung cấp cho Tổ chức các thông tin liên quan đến những phát hiện của cuộc điều tra đó khi họ cho rằng những thông tin như vậy có thể giúp xác định có thể mong muốn những thay đổi nào trong Công ước này.

**Điều 13**

*Chữ ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập*

**(1)** Công ước này sẽ vẫn được mở để ký tại Trụ sở của Tổ chức từ ngày 15 tháng 1 năm 1974 đến ngày 31 tháng 12 năm 1974 và sau đó vẫn được mở để gia nhập. Các quốc gia có thể trở thành các Bên của Công ước này bằng:

**(a)** chữ ký không có điều kiện hạn chế là phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc

**(b)** chữ ký phải được phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt, sau đó là phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt; hoặc

**(c)** bằng cách gia nhập.

**(2)** Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được thực hiện bằng việc nộp lưu chiểu một văn kiện về việc đó cho Tổng Thư ký của Tổ chức.

**(3)** Tổng thư ký của Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các quốc gia đã ký kết Công ước này hoặc tham gia Công ước về chữ ký hoặc về việc nộp lưu chiểu bất kỳ văn kiện mới nào về việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập và ngày nộp lưu chiểu.

**Điều 14**

*Các phụ lục không bắt buộc*

**(1)** Tại thời điểm ký kết, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này một quốc gia có thể tuyên bố rằng không chấp nhận một hoặc tất cả các Phụ lục III, IV và V (sau đây gọi là "Các phụ lục không bắt buộc") của Công ước này. Theo các điều trên, các Bên tham gia Công ước sẽ bị ràng buộc bởi bất kỳ Phụ lục nào trong toàn bộ.

**(2)** Một quốc gia tuyên bố rằng không bị ràng buộc bởi một Phụ lục không bắt buộc vào bất cứ lúc nào đều có thể chấp nhận Phụ lục đó bằng cách nộp lưu chiểu cho Tổ chức một văn kiện thuộc loại quy định tại điều 13(2).

**(3)** Một quốc gia tuyên bố theo khoản (1) của điều này đối với Phụ lục không bắt buộc và sau đó không chấp nhận Phụ lục đó theo khoản 2 của Điều này sẽ không có nghĩa vụ cũng như không được yêu cầu bất kỳ quyền ưu đãi nào theo Công ước này liên quan đến các vấn đề liên quan đến Phụ lục đó và tất cả các tham chiếu đến các Bên trong Công ước này sẽ không bao gồm Nước đó trong chừng mực các vấn đề liên quan đến Phụ lục đó có liên quan.

**(4)** Tổ chức sẽ thông báo cho các quốc gia đã ký kết hoặc gia nhập Công ước này về bất kỳ tuyên bố nào theo quy định tại điều này cũng như việc tiếp nhận bất kỳ văn kiện nào được nộp lưu chiểu theo các quy định trong khoản (2) của điều này.

**Điều 15**

*Có hiệu lực*

**(1)** Công ước này sẽ bắt đầu có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày không dưới 15 quốc gia, có các đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng trọng tải tàu buôn của thế giới, đã trở thành các bên tham gia Công ước phù hợp với điều 13.

**(2)** Phụ lục không bắt buộc sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày các điều kiện quy định tại khoản (1) của điều này đã được đáp ứng liên quan đến Phụ lục đó.

**(3)** Tổ chức sẽ thông báo cho các quốc gia đã ký kết hoặc gia nhập Công ước này về ngày Công ước có hiệu lực và ngày Phụ lục không bắt buộc bắt đầu có hiệu lực theo khoản (2) của điều này.

**(4)** Đối với các quốc gia đã nộp lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập đối với Công ước này hoặc bất kỳ Phụ lục không bắt buộc nào sau khi các yêu cầu để có hiệu lực đã được đáp ứng nhưng trước ngày có hiệu lực, thì việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ có hiệu lực kể từ ngày Công ước này hoặc Phụ lục đó có hiệu lực hoặc ba tháng sau ngày nộp lưu chiểu văn kiện, tùy theo ngày nào muộn hơn.

**(5)** Đối với các quốc gia đã nộp lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sau ngày Công ước hoặc Phụ lục không bắt buộc có hiệu lực, thì Công ước hoặc Phụ lục không bắt buộc sẽ có hiệu lực sau ba tháng kể từ ngày nộp lưu chiểu văn kiện.

**(6)** Sau ngày tất cả các điều kiện yêu cầu theo điều 16 đưa ra sửa đổi đối với Công ước này hoặc một Phụ lục không bắt buộc đã được thực hiện, mọi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được nộp lưu chiểu sẽ được áp dụng cho Công ước hoặc Phụ lục được sửa đổi.

**Điều 16**

*Các sửa đổi*

**(1)** Công ước này có thể được sửa đổi bằng bất kỳ thủ tục nào được quy định trong các đoạn sau đây.

**(2)** Những sửa đổi sau khi được Tổ chức xem xét:

**(a)** bất kỳ sửa đổi nào do một Bên tham gia Công ước đề xuất sẽ được nộp cho Tổ chức và được Tổng Thư ký truyền tới tất cả các Thành viên của Tổ chức và tất cả các Bên ít nhất sáu tháng trước khi xem xét;

**(b)** bất kỳ sửa đổi nào được đề xuất và truyền đạt như đã nêu ở trên sẽ được Tổ chức trình lên cơ quan thích hợp để xem xét;

**(c)** các Bên tham gia Công ước dù là thành viên của Tổ chức hay không đều có quyền tham gia vào thủ tục tố tụng của cơ quan thích hợp;

**(d)** các sửa đổi sẽ chỉ được thông qua bởi hai phần ba đa số các Bên tham gia Công ước có mặt và bỏ phiếu;

**(e)** nếu được thông qua theo tiểu mục (d) ở trên, Tổng Thư ký của Tổ chức sẽ thông báo các sửa đổi cho tất cả các Bên tham gia Công ước để chấp nhận;

**(f)** sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp nhận trong các trường hợp sau:

**(i)** sửa đổi một điều khoản của Công ước sẽ được coi là đã được chấp nhận vào ngày được hai phần ba số Bên có đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng trọng tải đội tàu buôn thế giới chấp nhận;

**(ii)** sửa đổi một Phụ lục của Công ước sẽ được coi là đã được chấp nhận theo thủ tục quy định tại tiểu mục (f)(iii) trừ khi vào thời điểm được thông qua cơ quan thích hợp xác định rằng sửa đổi này sẽ được coi là đã được chấp nhận vào ngày được hai phần ba số Bên có đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng trọng tải đội tàu buôn thế giới chấp nhận. Tuy nhiên, vào bất kỳ thời điểm nào trước khi sửa đổi một Phụ lục của Công ước có hiệu lực, một Bên có thể thông báo cho Tổng Thư ký của Tổ chức rằng phải có sự chấp thuận rõ ràng của mình trước khi sửa đổi có hiệu lực. Thì Bên này phải đưa ra thông báo đó và ngày mình nhận được thông báo của các Bên;

**(iii)** sửa đổi một văn bản đính kèm của Phụ lục của Công ước sẽ được coi là đã được chấp nhận khi kết thúc thời hạn được xác định bởi cơ quan thích hợp tại thời điểm thông qua, thời hạn đó sẽ không dưới mười tháng, trừ khi trong khoảng thời gian đó Tổ chức được thông báo về sự phản đối của không dưới một phần ba các Bên hoặc của các Bên có đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng trọng tải đội tàu buôn trên toàn thế giới, bất kỳ điều kiện nào được đáp ứng;

**(iv)** sửa đổi Nghị định thư I của Công ước sẽ được áp dụng các thủ tục tương tự như sửa đổi các Phụ lục của Công ước theo quy định tại tiểu mục (f)(ii) hoặc (f)(iii) nêu trên;

**(v)** sửa đổi Nghị định thư II Công ước sẽ được áp dụng các thủ tục tương tự như sửa đổi một điều khoản của Công ước theo quy định tại tiểu mục (f)(i) nêu trên;

**(g)** sửa đổi sẽ bắt đầu có hiệu lực theo các điều kiện sau:

**(i)** trường hợp sửa đổi một điều khoản của Công ước, Nghị định thư II, hoặc Nghị định thư I hoặc một Phụ lục của Công ước không theo thủ tục quy định tại tiểu mục (f)(iii), sửa đổi được chấp nhận sự phù hợp với các điều khoản nói trên sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ ngày được chấp nhận đối với các Bên đã tuyên bố rằng họ đã chấp nhận sửa đổi;

**(ii)** trường hợp sửa đổi Nghị định thư 1, văn bản đính kèm Phụ lục hoặc Phụ lục của Công ước theo thủ tục quy định tại tiểu mục (f)(iii), sửa đổi được coi là đã được chấp nhận phù hợp với các điều kiện nói trên sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ ngày được chấp nhận đối với tất cả các Bên, ngoại trừ những Bên trước ngày đó đã tuyên bố rằng họ không chấp nhận sửa đổi này hoặc tuyên bố theo tiểu mục (f)(ii) rằng cần phải có sự chấp thuận rõ ràng của họ.

**(3)** Sửa đổi theo Hội nghị:

**(a)** Theo yêu cầu của một Bên, với sự đồng tình của ít nhất một phần ba các Bên, Tổ chức sẽ triệu tập một Hội nghị các Bên tham gia Công ước để xem xét các sửa đổi đối với Công ước này.

**(b)** Mọi sửa đổi được thông qua bởi Hội nghị như vậy của hai phần ba đa số các Bên có mặt và bỏ phiếu sẽ được Tổng Thư ký của Tổ chức thông báo cho tất cả các Bên ký kết để họ chấp nhận.

**(c)** Trừ khi Hội nghị quyết định khác, sửa đổi sẽ được coi là đã được chấp nhận và có hiệu lực theo các thủ tục quy định cho mục đích đó tại khoản (2)(f) và (g) nêu trên.

**(4)** **(a)** Trường hợp sửa đổi một Phụ lục không bắt buộc, tham chiếu trong điều này tới một "Bên tham gia Công ước" sẽ được coi có nghĩa là tham chiếu đến một Bên bị ràng buộc bởi Phụ lục đó,

**(b)** Bất kỳ Bên nào đã từ chối chấp nhận một sửa đổi Phụ lục sẽ được xem như là bên không liên quan chỉ với mục đích áp dụng sửa đổi đó.

**(5)** Việc thông qua và có hiệu lực của một Phụ lục mới sẽ được áp dụng các thủ tục tương tự như việc thông qua và có hiệu lực của một sửa đổi điều khoản của Công ước.

**(6)** Trừ khi có quy định rõ ràng khác, bất kỳ sửa đổi nào đối với Công ước này được thực hiện theo điều này liên quan đến cấu trúc của tàu sẽ chỉ áp dụng cho các tàu có hợp đồng đóng tàu, hoặc nếu không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống vào hoặc sau ngày sửa đổi có hiệu lực.

**(7)** Mọi sửa đổi Nghị định thư hoặc Phụ lục phải liên quan đến bản chất của Nghị định thư hoặc Phụ lục đó và phù hợp với các điều khoản của Công ước này.

**(8)** Tổng thư ký của Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Bên về bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo điều này cùng với ngày sửa đổi đó có hiệu lực.

**(9)** Mọi tuyên bố chấp nhận hoặc phản đối sửa đổi theo điều này phải được thông báo bằng văn bản cho Tổng thư ký của Tổ chức. Bên đó phải đưa thông báo và ngày mình nhận được thông báo của các Bên tham gia Công ước.

**Điều 17**

*Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật*

Với sự tham vấn Tổ chức và các tổ chức quốc tế khác cùng sự hỗ trợ và phối hợp của Giám đốc Điều hành Chương trình Môi trường Liên hợp quốc, các Bên tham gia Công ước phải thúc đẩy hỗ trợ cho các Bên có yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật cho việc:

**(a)** đào tạo cán bộ khoa học và kỹ thuật;

**(b)** cung cấp thiết bị và phương tiện cần thiết để tiếp nhận và giám sát;

**(c)** tạo thuận lợi cho các biện pháp và bố trí khác để ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ ô nhiễm môi trường biển do tàu gây ra; và

**(d)** khuyến khích nghiên cứu;

tốt hơn là trong phạm vi các nước có liên quan để thúc đẩy hơn nữa các mục tiêu và mục đích của Công ước này.

**Điều 18**

*Tuyên bố bãi bỏ*

**(1)** Công ước này hoặc bất kỳ Phụ lục không bắt buộc nào có thể bị tuyên bố bãi bỏ bởi bất kỳ Bên nào tham gia Công ước vào bất cứ lúc nào sau khi hết 5 năm kể từ ngày Công ước hoặc Phụ lục đó có hiệu lực đối với Bên đó.

**(2)** Việc tuyên bố bãi bỏ phải được thông báo bằng văn bản cho Tổng thư ký của Tổ chức, người sẽ thông báo cho tất cả các Bên khác về bất kỳ thông báo nào nhận được và về ngày nhận được cũng như ngày mà việc tuyên bố bãi bỏ đó có hiệu lực.

**(3)** Việc tuyên bố bãi bỏ sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày nhận được thông báo tuyên bố bãi bỏ của Tổng thư ký của Tổ chức hoặc sau khi hết bất kỳ thời hạn dài hơn nào khác có thể được chỉ ra trong thông báo.

**Điều 19**

*Nộp lưu chiểu và đăng ký*

**(1)** Công ước này sẽ được nộp lưu chiểu cho Tổng Thư ký của Tổ chức, người sẽ chuyển bản sao có chứng thực cho tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Công ước này.

**(2)** Ngay khi Công ước này bắt đầu có hiệu lực, văn bản sẽ được Tổng thư ký của Tổ chức chuyển đến Tổng thư ký Liên Hợp Quốc để đăng ký và công bố theo Điều 102 của Hiến chương Liên Hợp Quốc.

**Điều 20**

*Ngôn ngữ*

Công ước này được lập trong một bản sao duy nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp, tiếng Nga và tiếng Tây Ban Nha, mỗi văn bản đều có giá trị như nhau. Các bản dịch chính thức bằng tiếng Ả Rập, Đức, Ý và tiếng Nhật phải được soạn thảo và nộp lưu chiểu với bản gốc có chữ ký.

TRƯỚC SỰ CHỨNG KIẾN, những người ký tên dưới đây[[4]](#footnote-4) được chính phủ của họ ủy quyền hợp pháp cho mục đích đó đã ký vào Công ước này.

THỰC HIỆN TẠI LONDON vào ngày 2 tháng 11 năm 1973.

Nghị định thư năm 1978 liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973

# Nghị định thư năm 1978 liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973

CÁC BÊN THAM GIA NGHỊ ĐỊNH THƯ NÀY,

NHẬN THỨC ĐƯỢC sự đóng góp đáng kể có thể được thực hiện bởi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973 đối với việc bảo vệ môi trường biển do ô nhiễm do tàu gây ra,

CŨNG NHẬN RA ĐƯỢC sự cần thiết phải cải thiện hơn nữa việc phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển từ tàu, đặc biệt là tàu chở dầu,

NGOÀI RA, NHẬN THỨC ĐƯỢC sự cần thiết phải thực hiện các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra có trong Phụ lục I của Công ước đó càng sớm và càng rộng rãi càng tốt,

TUY NHIÊN THỪA NHẬN sự cần thiết phải hoãn việc áp dụng Phụ lục II của Công ước đó cho đến khi một số vấn đề kỹ thuật nhất định đã được giải quyết thỏa đáng,

XEM XÉT rằng có thể đạt được các mục tiêu này tốt nhất bằng việc ký kết Nghị định thư liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973,

ĐÃ THỎA THUẬN như sau:

**Điều I**

*Các nghĩa vụ chung*

**1**  Các Bên tham gia Nghị định thư này cam kết thực hiện các quy định của:

**(a)**  Nghị định thư này và Phụ lục kèm theo tạo thành một phần không tách rời của 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"), tùy thuộc vào những sửa đổi và bổ sung được quy định trong Nghị định thư này.

**2**  Các quy định của Công ước và Nghị định thư này sẽ được đọc và giải thích cùng nhau như một văn kiện duy nhất

**3**  Mọi tham chiếu đến Nghị định thư này sẽ đồng thời tạo thành tham chiếu đến Phụ lục kèm theo.

**Điều II**

*Thực hiện Phụ lục II của Công ước*

**1**  Bất kể các quy định trong điều 14(1) của Công ước, các Bên tham gia Nghị định thư này đồng ý rằng họ sẽ không bị ràng buộc bởi các quy định trong Phụ lục II của Công ước trong thời hạn ba năm kể từ ngày Nghị định thư này có hiệu lực hoặc trong khoảng thời gian dài hơn có thể được quyết định bởi hai phần ba đa số các Bên tham gia Nghị định thư này trong Uỷ ban Bảo vệ Môi trường Biển (sau đây gọi tắt là "Uỷ ban") của Tổ chức Tham vấn Hàng hải Liên Chính phủ ( sau đây gọi là "Tổ chức").[[5]](#footnote-5)

**2**  Trong khoảng thời gian quy định tại khoản 1 của điều này, các Bên tham gia Nghị định thư này sẽ không có nghĩa vụ và không có quyền yêu cầu bất kỳ quyền ưu đãi nào theo Công ước liên quan đến các vấn đề liên quan đến Phụ lục II của Công ước và tất cả các tham chiếu đến các Bên trong Công ước sẽ không bao gồm các Bên tham gia Nghị định thư này trong chừng mực những vấn đề liên quan đến Phụ lục đó có liên quan.

**Điều III**

*Truyền đạt thông tin*

Văn bản của điều 11(1 (b) của Công ước được thay thế bằng những điều sau:

"danh sách các giám định viên được chỉ định hoặc các tổ chức được công nhận được ủy quyền hành động thay mặt họ trong việc quản lý các vấn đề liên quan đến thiết kế, kết cấu, trang thiết bị và hoạt động của tàu chở chất gây hại theo các quy định về truyền tới các Bên để thông tin cho các sĩ quan của họ. Do đó Chính quyền quản lý phải thông báo cho Tổ chức về những trách nhiệm cụ thể và điều kiện của thẩm quyền được giao cho các giám định viên được chỉ định hoặc các tổ chức được công nhận;".

**Điều IV**

*Chữ ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập*

**1** Nghị định thư này sẽ được mở để ký tại Trụ sở của Tổ chức từ ngày 1 tháng 6 năm 1978 đến ngày 31 tháng 5 năm 1979 và sau đó vẫn được mở để gia nhập. Các quốc gia có thể trở thành các Bên của Nghị định thư này bằng:

**(a)** chữ ký không có điều kiện hạn chế là phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc

**(b)** chữ ký phải được phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt, sau đó là phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt; hoặc

**(c)** bằng cách gia nhập.

**2** Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được thực hiện bằng việc nộp lưu chiểu một văn kiện về việc đó cho Tổng Thư ký của Tổ chức.

**Điều V**

*Có hiệu lực*

**1** Nghị định thư này sẽ bắt đầu có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày không dưới 15 quốc gia, có các đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng trọng tải tàu buôn của thế giới, đã trở thành các bên tham gia Nghị định thư phù hợp với điều IV của Nghị định thư này.

**2**  Mọi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được nộp lưu chiểu sau ngày Nghị định thư này có hiệu lực sẽ có hiệu lực sau 3 tháng kể từ ngày nộp lưu chiểu.

**3**  Sau ngày sửa đổi Nghị định thư này được coi là đã được chấp nhận theo điều 16 của Công ước, mọi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được nộp lưu chiểu sẽ được áp dụng cho Nghị định thư được sửa đổi này.

**Điều VI**

*Các sửa đổi*

Các thủ tục quy định tại điều 16 của Công ước về các sửa đổi điều khoản, Phụ lục và văn bản đính kèm Phụ lục của Công ước sẽ được áp dụng tương ứng đối với các sửa đổi điều khoản, Phụ lục và văn bản đính kèm Phụ lục của Nghị định thư này.

**Điều VII**

*Tuyên bố bãi bỏ*

**1** Nghị định thư này có thể bị tuyên bố bãi bỏ bởi bất kỳ Bên nào tham gia Nghị định thư này vào bất cứ lúc nào sau khi hết 5 năm kể từ ngày Nghị định thư có hiệu lực đối với Bên đó.

**2** Việc tuyên bố bãi bỏ phải được thực hiện bằng cách nộp lưu chiểu một văn kiện tuyên bố bãi bỏ cho Tổng thư ký của Tổ chức.

**3** Việc tuyên bố bãi bỏ sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày nhận được thông báo của Tổng thư ký của Tổ chức hoặc sau khi hết bất kỳ thời hạn dài hơn nào khác có thể được chỉ ra trong thông báo.

**Điều VIII**

*Người giữ văn kiện*

**1** Nghị định thư này sẽ được nộp lưu chiểu cho Tổng thư ký của Tổ chức (sau đây gọi là "Người giữ văn kiện").

**2**  Người giữ văn kiện có trách nhiệm:

**(a)**  thông báo cho tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc gia nhập Nghị định thư này về:

**(i)**  mọi chữ ký mới hoặc việc nộp lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập cùng với ngày tháng;

**(ii)**  ngày có hiệu lực của Nghị định thư này;

**(iii)**  việc nộp lưu chiểu văn kiện tuyên bố bãi bỏ Nghị định thư này cùng với ngày nhận được và ngày việc tuyên bố bãi bỏ có hiệu lực;

**(iv)**  bất kỳ quyết định nào được đưa ra theo điều 11(1) của Nghị định thư này;

**(b)**  chuyển các bản sao có công chứng của Nghị định thư này tới tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Nghị định thư này.

**3** Ngay khi Nghị định thư này có hiệu lực, bản sao có công chứng phải được Người giữ văn kiện gửi cho Ban Thư ký Liên hợp quốc để đăng ký và công bố theo Điều 102 của Hiến chương Liên Hợp Quốc.

**Điều IX**

*Ngôn ngữ*

Nghị định thư này được lập trong một bản sao duy nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp, tiếng Nga và tiếng Tây Ban Nha, mỗi văn bản đều có giá trị như nhau. Các bản dịch chính thức bằng tiếng Ả Rập, Đức, Ý và tiếng Nhật phải được soạn thảo và nộp lưu chiểu với bản gốc có chữ ký.

TRƯỚC SỰ CHỨNG KIẾN, những người ký tên dưới đây[[6]](#footnote-6) được chính phủ của họ ủy quyền hợp pháp cho mục đích đó đã ký vào Nghị định thư này.

THỰC HIỆN TẠI LONDON vào ngày 17 tháng 2 năm 1978.

Nghị định thư I

Các quy định liên quan đến báo cáo về sự cố liên quan đến chất gây hại

# 

# Nghị định thư I

# Các quy định liên quan đến báo cáo về sự cố liên quan đến chất gây hại

*(theo điều 8 của Công ước)*

**Điều I**

*Nghĩa vụ báo cáo*

**(1)** Thuyền trưởng hoặc người khác chịu trách nhiệm đối với bất kỳ tàu nào có liên quan đến một sự cố nêu tại điều II của Nghị định thư này phải báo cáo thông tin chi tiết của sự cố đó không chậm trễ và trong mức độ đầy đủ nhất có thể phù hợp với các quy định của Nghị định thư này.

**(2)** Trường hợp tàu được nêu trong khoản (1) của điều này bị bỏ rơi, hoặc trong trường hợp báo cáo từ tàu đó là không đầy đủ hoặc không thể có được, thì chủ tàu, người thuê tàu, người quản lý hoặc người vận hành tàu, hoặc người đại diện của họ trong mức độ đầy đủ nhất có thể phải đảm nhận các nghĩa vụ đối với thuyền trưởng theo các quy định của Nghị định thư này.

**Điều II**

*Thời điểm cần lập báo cáo*

**(1)**  Báo cáo phải được thực hiện khi xảy ra sự cố liên quan đến:

**(a)**  sự xả thải vượt quá mức cho phép hoặc có thể đã xả thải dầu hoặc các chất lỏng độc hại vì bất cứ lý do gì kể cả lý do nhằm mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc để cứu mạng trên biển; hoặc

**(b)**  sự xả thải hoặc có thể đã xả thải các chất gây hại dưới dạng đóng gói, kể cả các chất trong container chứa hàng, bể di động, phương tiện đường bộ và đường sắt và sà lan trên tàu; hoặc

**(c)**  hư hỏng, trục trặc hoặc sự cố của tàu có chiều dài 15 mét trở lên mà:

**(i)** ảnh hưởng đến sự an toàn của con tàu; bao gồm nhưng không giới hạn va chạm, mắc cạn, cháy, nổ, hư hỏng cấu trúc, ngập nước và dịch chuyển hàng hóa; hoặc

**(ii)** dẫn đến sự suy giảm tính an toàn hàng hải; bao gồm nhưng không giới hạn trục trặc hoặc sự cố cơ cấu lái, máy móc thiết bị đẩy, hệ thống phát điện và các thiết bị hỗ trợ hàng hải trên tàu cần thiết; hoặc

**(d)** sự xả thải dầu hoặc các chất lỏng độc hại vượt quá khối lượng hoặc tốc độ tức thời được cho phép theo Công ước này trong quá trình vận hành tàu.

**(2)** Theo mục đích của Nghị định thư này:

**(a)** *Dầu* được nêu trong tiểu mục (1)(a) của điều này nghĩa là dầu được định nghĩa trong quy định 1.1, Phụ lục I của Công ước.

**(b)** *Chất lỏng độc hại* được đề cập trong tiểu mục (1)(a) của điều này có nghĩa các chất lỏng độc hại được định nghĩa trong quy định 1.10, Phụ lục II của Công ước.

**(c)** *Chất gây hại* dưới dạng đóng gói nêu ở tiểu mục (1)(b) của điều này có nghĩa là các chất được xác định là các chất gây ô nhiễm biển trong Bộ luật Hàng nguy hiểm Hàng hải Quốc tế (Bộ luật IMDG).

**Điều III**

*Nội dung báo cáo*

Trong mọi trường hợp, các báo cáo phải bao gồm:

**(a)** đặc điểm nhận dạng của các tàu có liên quan;

**(b)** thời gian, loại và địa điểm xảy ra sự cố;

**(c)** khối lượng và loại chất gây hại có liên quan;

**(d)** các biện pháp hỗ trợ và cứu hộ.

**Điều IV**

*Báo cáo bổ sung*

Khi có thể, bất kỳ người nào theo quy định của Nghị định thư này có nghĩa vụ phải gửi báo cáo đều phải:

**(a)** bổ sung báo cáo ban đầu khi cần thiết và cung cấp thông tin liên quan đến các diễn biến tiếp theo; và

**(b)** tuân thủ càng đầy đủ càng tốt các yêu cầu từ các quốc gia bị ảnh hưởng về thông tin bổ sung.

**Điều V**

*Thủ tục báo cáo*

**(1)** Các báo cáo phải được thực hiện bằng các kênh viễn thông nhanh nhất có sẵn với mức ưu tiên cao nhất có thể cho Quốc gia ven biển gần nhất.

**(2)** Để thực hiện các quy định của Nghị định thư này, các Bên tham gia Công ước này phải ban hành hoặc cho người ban hành các quy định hoặc hướng dẫn về các thủ tục phải được tuân theo trong việc báo cáo các sự cố liên quan đến chất gây hại dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[7]](#footnote-7)

Nghị định thư II

Trọng tài

# Nghị định thư II

# Trọng tài

*(theo điều 10 của Công ước)*

**Điều I**

Trừ khi các Bên tranh chấp quyết định khác, thủ tục trọng tài sẽ tuân thủ các quy tắc được nêu trong Nghị định thư này.

**Điều II**

**(1)** Toà án Trọng tài sẽ được thành lập theo yêu cầu của một Bên tham gia Công ước nhắm đến một bên khác với sự áp dụng điều 10 của Công ước này. Yêu cầu trọng tài phải bao gồm một bản tuyên bố vụ việc cùng với các tài liệu hỗ trợ.

**(2)** Bên yêu cầu phải thông báo cho Tổng thư ký của Tổ chức về việc họ đã nộp đơn xin thành lập Toà án, tên của các Bên tranh chấp, và các điều khoản của Công ước hoặc các Quy định mà theo ý kiến của họ có bất đồng về cách diễn giải hoặc áp dụng. Tổng thư ký sẽ chuyển thông tin này đến tất cả các Bên.

**Điều III**

Toà án sẽ bao gồm ba thành viên: một Trọng tài viên do mỗi Bên tranh chấp chỉ định và Trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định theo thoả thuận giữa hai Trọng tài viên nêu trên và sẽ đóng vai trò là Chủ tọa.

**Điều IV**

**(1)** Nếu khi kết thúc thời hạn 60 ngày kể từ ngày chỉ định Trọng tài viên thứ hai mà chưa chỉ định Chủ tọa của Toà án, thì theo yêu cầu của một trong hai Bên trong khoảng thời gian 60 ngày nữa Tổng thư ký của Tổ chức sẽ tiến hành việc chỉ định như vậy, lựa chọn Chủ tọa từ danh sách những người đủ điều kiện được Hội đồng Tổ chức soạn thảo trước đó.

**(2)** Nếu trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu, một trong các Bên chưa chỉ định thành viên của Toà án mà Bên đó có trách nhiệm chỉ định, thì Bên còn lại có thể trực tiếp thông báo cho Tổng thư ký của Tổ chức, Tổng thư ký sẽ chỉ định Chủ tọa của Tòa án trọng tài trong thời hạn 60 ngày, lựa chọn từ danh sách quy định tại khoản (1) của điều này.

**(3)** Khi được chỉ định, Chủ tọa của Toà án có trách nhiệm yêu cầu Bên chưa đưa ra Trọng tài viên phải xúc tiến theo cách tương tự và trong cùng điều kiện. Nếu Bên này không chỉ định theo yêu cầu, thì Chủ tọa Toà án sẽ yêu cầu Tổng Thư ký của Tổ chức chỉ định theo hình thức và điều kiện quy định tại khoản trên.

**(4)** Nếu được chỉ định theo quy định của điều này, thì Chủ tọa của Toà án sẽ không được hoặc đã là công dân của một trong các Bên liên quan, trừ khi có sự đồng ý của Bên kia.

**(5)** Trong trường hợp Trọng tài viên mà một trong các Bên có trách nhiệm chỉ định qua đời hoặc vắng mặt, thì Bên đó phải chỉ định người thay thế trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày qua đời hoặc vắng mặt. Nếu Bên đó không chỉ định, thì sẽ tiến hành phán quyết trọng tài theo các Trọng tài viên còn lại. Trong trường hợp Chủ tọa của Tòa án qua đời hoặc vắng mặt thì người thay thế sẽ được chỉ định theo quy định tại điều III nêu trên hoặc trong trường hợp không có sự đồng ý giữa các thành viên của Toà án trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày qua đời hoặc vắng mặt thì sẽ theo các quy định của điều này.

**Điều V**

Toà án có thể nghe và quyết định các yêu cầu phản tố phát sinh trực tiếp từ vấn đề tranh chấp.

**Điều VI**

Mỗi Bên sẽ chịu trách nhiệm về tiền thù lao của Trọng tài viên của mình và chi phí liên quan và các chi phí cho việc chuẩn bị hồ sơ của mình. Tiền thù lao của Chủ tọa Tòa án trọng tài và tất cả các chi phí chung phát sinh từ việc phân xử trọng tài sẽ do các Bên cùng chịu. Toà án sẽ lưu giữ hồ sơ tất cả các khoản chi phí của mình và sẽ đưa ra tuyên bố cuối cùng.

**Điều VII**

Mọi Bên tham gia Công ước có lợi ích mang tính chất pháp lý và có thể bị ảnh hưởng bởi quyết định trong vụ việc sau khi gửi văn bản thông báo cho các Bên đã khởi xướng thủ tục thì có thể tham gia vào thủ tục trọng tài với sự đồng ý của Toà án.

**Điều VIII**

Bất kỳ Tòa án Trọng tài nào được thành lập theo quy định của Nghị định thư này đều sẽ quyết định các quy tắc thủ tục của riêng mình.

**Điều IX**

**(1)** Các quyết định của Toà án về thủ tục và nơi họp cũng như những vấn đề đặt ra trước Tòa án sẽ được đưa ra theo đa số phiếu của các thành viên; sự vắng mặt hoặc không tham gia bỏ phiếu của một trong các thành viên của Toà án mà các Bên chịu trách nhiệm chỉ định sẽ không gây trở ngại cho việc đạt được quyết định của Tòa án, trong các trường hợp bỏ phiếu bình đẳng thì phiếu của Chủ tọa sẽ mang tính quyết định.

**(2)** Các Bên phải tạo điều kiện thuận lợi cho công việc của Toà án và đặc biệt phải phù hợp với luật pháp của họ, và sử dụng tất cả các phương tiện theo ý của họ:

**(a)** cung cấp cho Toà án các tài liệu và thông tin cần thiết;

**(b)** cho phép Toà án đi vào lãnh thổ của họ, nghe các nhân chứng hoặc chuyên gia, và đến thăm hiện trường.

**(3)** Sự vắng mặt hoặc sai hẹn của một Bên sẽ không được coi là một trở ngại cho thủ tục.

**Điều X**

**(1)** Toà án sẽ đưa ra phán quyết của mình trong khoảng thời gian năm tháng kể từ thời điểm được thành lập, trừ khi trong trường hợp cần thiết, Tòa án quyết định gia hạn thêm thời gian không quá ba tháng. Phán quyết của Toà án phải kèm theo một bản tuyên bố lý do. Đây sẽ là quyết định cuối cùng và không có quyền kháng cáo và sẽ được thông báo cho Tổng thư ký của Tổ chức. Các Bên phải ngay lập tức tuân thủ phán quyết.

**(2)** Bất kỳ tranh cãi nào có thể xảy ra giữa các Bên liên quan đến cách diễn giải hoặc thi hành phán quyết đều có thể được một trong hai Bên trình lên Toà án đã đưa ra phán quyết để phân xử hoặc nếu không có Toà án khác được thành lập cho mục đích này thì sẽ theo cách tương tự như Toà án ban đầu.

Nghị định thư năm 1997 sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan

# 

# Nghị định thư năm 1997 sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan

CÁC BÊN THAM GIA NGHỊ ĐỊNH THƯ NÀY,

LÀ các bên tham gia Nghị định thư năm 1978 liên quan đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973,

NHẬN THỨC ĐƯỢC sự cần thiết phải ngăn chặn và kiểm soát ô nhiễm không khí từ tàu biển,

NHẮC LẠI nguyên tắc 15 của Tuyên bố về Môi trường và Phát triển tại Rio kêu gọi áp dụng phương pháp tiếp cận phòng ngừa,

XEM XÉT rằng có thể đạt được mục tiêu này tốt nhất bằng việc ký kết Nghị định thư năm 1997 để sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan,

ĐÃ THỎA THUẬN như sau:

**Điều 1**

*Văn kiện được sửa đổi*

Văn kiện mà Nghị định thư này sửa đổi chính là Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi là "Công ước").

**Điều 2**

*Bổ sung Phụ lục VI vào Công ước*

Phụ lục VI gồm các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu biển có văn bản được nêu trong phụ lục của Nghị định thư này sẽ được thêm vào.

**Điều 3**

*Các nghĩa vụ chung*

**1** Công ước và Nghị định thư này, như giữa các Bên tham gia Nghị định thư này, phải được đọc và giải thích với nhau như là một văn kiện duy nhất.

**2** Mọi tham chiếu đến Nghị định thư này sẽ đồng thời tạo thành tham chiếu tới phụ lục đính kèm.

**Điều 4**

*Thủ tục sửa đổi*

Khi áp dụng điều 16 của Công ước đối với sửa đổi Phụ lục VI và các văn bản đính kèm của nó, tham chiếu đến "một Bên tham gia Công ước" sẽ được coi có nghĩa là tham chiếu đến một Bên bị ràng buộc bởi Phụ lục đó.

**ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG**

**Điều 5**

*Chữ ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập*

**1** Nghị định thư này sẽ được mở để ký tại Trụ sở của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (sau đây gọi là “Tổ chức”) từ ngày 1 tháng 1 năm 1998 đến ngày 31 tháng 12 năm 1998 và sau đó vẫn được mở để gia nhập. Chỉ các quốc gia ký kết Nghị định thư 1978 liên quan đến 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 các Bên của Nghị định thư này bằng:

**(a)** chữ ký không có điều kiện hạn chế là phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt; hoặc

**(b)** chữ ký phải được phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt, sau đó là phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt; hoặc

**(c)** bằng cách gia nhập.

**2** Việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ được thực hiện bằng việc nộp lưu chiểu một văn kiện về việc đó cho Tổng Thư ký của Tổ chức (sau đây gọi là “Tổng thư ký”).

**Điều 6**

*Có hiệu lực*

**1** Nghị định thư này sẽ bắt đầu có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày không dưới 15 quốc gia, có các đội tàu buôn kết hợp chiếm không dưới 50% tổng trọng tải tàu buôn của thế giới, đã trở thành các bên tham gia Nghị định thư phù hợp với điều 5 của Nghị định thư này.

**2**  Mọi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được nộp lưu chiểu sau ngày Nghị định thư này có hiệu lực sẽ có hiệu lực sau 3 tháng kể từ ngày nộp lưu chiểu.

**3**  Sau ngày sửa đổi Nghị định thư này được coi là đã được chấp nhận theo điều 16 của Công ước, mọi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được nộp lưu chiểu sẽ được áp dụng cho Nghị định thư được sửa đổi này.

**Điều 7**

*Tuyên bố bãi bỏ*

**1** Nghị định thư này có thể bị tuyên bố bãi bỏ bởi bất kỳ Bên nào tham gia Nghị định thư này vào bất cứ lúc nào sau khi hết 5 năm kể từ ngày Nghị định thư có hiệu lực đối với Bên đó.

**2** Việc tuyên bố bãi bỏ phải được thực hiện bằng cách nộp lưu chiểu một văn kiện tuyên bố bãi bỏ cho Tổng thư ký.

**3** Việc tuyên bố bãi bỏ sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ ngày nhận được thông báo của Tổng thư ký hoặc sau khi hết bất kỳ thời hạn dài hơn nào khác có thể được chỉ ra trong thông báo.

**4**  Việc tuyên bố bãi bỏ Nghị định thư 1978 theo điều VII sẽ được coi là bao gồm việc tuyên bố bãi bỏ Nghị định thư này theo điều này. Việc tuyên bố bãi bỏ sẽ có hiệu lực vào ngày mà việc tuyên bố bãi bỏ Nghị định thư 1978 có hiệu lực theo điều VII của Nghị định thư đó.

**Điều 8**

*Người giữ văn kiện*

**1** Nghị định thư này sẽ được nộp lưu chiểu cho Tổng thư ký (sau đây gọi là "Người giữ văn kiện").

**2**  Người giữ văn kiện có trách nhiệm:

**(a)**  thông báo cho tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc gia nhập Nghị định thư này về:

**(i)**  mọi chữ ký mới hoặc việc nộp lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập cùng với ngày tháng;

**(ii)**  ngày có hiệu lực của Nghị định thư này;

**(iii)**  việc nộp lưu chiểu văn kiện tuyên bố bãi bỏ Nghị định thư này cùng với ngày nhận được và ngày việc tuyên bố bãi bỏ có hiệu lực; và

**(b)**  chuyển các bản sao có công chứng của Nghị định thư này tới tất cả các Quốc gia đã ký kết hoặc tham gia Nghị định thư này.

**3** Ngay khi Nghị định thư này có hiệu lực, bản sao có công chứng phải được Người giữ văn kiện gửi cho Ban Thư ký Liên hợp quốc để đăng ký và công bố theo Điều 102 của Hiến chương Liên Hợp Quốc.

**Điều 9**

*Ngôn ngữ*

NGHỊ ĐỊNH THƯ NÀY được lập trong một bản sao duy nhất bằng tiếng Ả Rập, Trung Quốc, tiếng Anh, Pháp, Nga và tiếng Tây Ban Nha, mỗi văn bản đều có giá trị như nhau.

TRƯỚC SỰ CHỨNG KIẾN, những người ký tên dưới đây được chính phủ của họ ủy quyền hợp pháp cho mục đích đó đã ký[[8]](#footnote-8) vào Nghị định thư này.

THỰC HIỆN TẠI LONDON vào ngày 26 tháng 9 năm 1997.

MARPOL Phụ lục I

Quy định về phòng ngừa ô nhiễm do dầu gây ra

# MARPOL Phụ lục I

# Quy định về phòng ngừa ô nhiễm do dầu gây ra

## Chương 1 – Khái quát

### **Quy định 1**

*Định nghĩa*

Theo mục đích của Phụ lục này:

**1** *Dầu* có nghĩa là dầu mỏ dưới bất kỳ hình thức nào bao gồm dầu thô, dầu nhiên liệu, cặn dầu, bã dầu và các sản phẩm tinh chế (trừ các sản phẩm hóa dầu phải tuân theo các quy định trong Phụ lục II của Công ước này) và không hạn chế tính tổng quát của các điều trên, bao gồm các chất được liệt kê trong văn bản đính kèm l của Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 1.1

**2**  *Dầu thô* có nghĩa là bất kỳ hỗn hợp hydrocarbon lỏng nào xảy ra tự nhiên trong đất được hoặc không được xử lý để làm cho nó thích hợp để vận chuyển và bao gồm:

**.1** dầu thô mà một số phân đoạn chưng cất có thể đã được loại bỏ; và

**.2** dầu thô mà một số phân đoạn chưng cất có thể đã được thêm vào.

**3**  *Hỗn hợp có dầu* có nghĩa là một hỗn hợp có bất kỳ hàm lượng dầu nào.

**4**  *Nhiên liệu dầu* là bất kỳ loại dầu nào được sử dụng làm nhiên liệu gắn liền với máy móc thiết bị đẩy và máy móc phụ trợ của tàu mà dầu đó được vận chuyển.

**5**  *Tàu chở dầu* có nghĩa là tàu được đóng hoặc điều chỉnh chủ yếu để vận chuyển dầu dưới dạng hàng rời trong khoang hàng của tàu và bao gồm tàu chở dầu và các khoáng sản, mọi "tàu chở dầu NLS" theo quy định tại Phụ lục II của Công ước này và bất kỳ tàu chở khí nào theo quy định 3.20 trong chương II-1 của SOLAS 74 (đã được sửa đổi) khi vận chuyển hàng hoá hoặc một phần hàng hoá dầu dưới dạng hàng rời.

XEM GIẢI THÍCH 1.2

**6**  *Tàu chở dầu thô* có nghĩa là tàu chở dầu chuyên chở dầu thô.

**7** *Tàu chở sản phẩm* có nghĩa là tàu chở dầu chuyên chở dầu không phải là dầu thô.

**8**  *Tàu chở dầu và các khoáng sản* có nghĩa là tàu được thiết kế để chở dầu hoặc hàng rắn dưới dạng hàng rời.

**9**  *Chuyển đổi lớn:*

XEM GIẢI THÍCH 2

**.1** có nghĩa là sự chuyển đổi của một con tàu:

**.1.1** làm thay đổi đáng kể kích thước hoặc khả năng vận chuyển của tàu; hoặc

**.1.2** làm thay đổi loại tàu; hoặc

**.1.3**  có ý định mà theo quan điểm của Chính quyền quản lý là đáng kể để kéo dài vòng đời của tàu; hoặc

**.1.4** nếu không vì thế làm thay đổi con tàu, nếu đó là một con tàu mới thì nó sẽ phải phụ thuộc các quy định có liên quan của Công ước này không áp dụng đối với tàu như một tàu hiện có.

**.2** Bất kể các quy định của định nghĩa này:

**.2.1** sự chuyển đổi tàu chở dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982; như được định nghĩa trong quy định 1.28.3, để đáp ứng các yêu cầu trong quy định 18 của Phụ lục này sẽ không được coi là tạo thành sự chuyển đổi lớn cho mục đích của Phụ lục này; và

**.2.2** sự chuyển đổi tàu chở dầu được giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996, như được định nghĩa trong quy định 1.28.5, để đáp ứng các yêu cầu trong quy định 19 hoặc 20 của Phụ lục này sẽ không được coi là tạo thành sự chuyển đổi lớn cho mục đích của Phụ lục này.

**10**  *Vùng đất gần nhất*. Thuật ngữ "từ vùng đất gần nhất" có nghĩa là từ đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ được xác lập theo luật quốc tế, ngoại trừ theo mục đích của Công ước này "từ vùng đất gần nhất" ngoài khơi bờ biển đông bắc nước Úc sẽ có nghĩa là từ đường rút ra từ một điểm trên bờ biển Úc trong:

vĩ độ 11°00' S, kinh độ 142°08' E

đến một điểm ở vĩ độ 10°35' S, kinh độ 141°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°00' S, kinh độ 142°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°10' S, kinh độ 143°52' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°00' S, kinh độ 144°30' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°41' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 13°00' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 15°00' S, kinh độ 146°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 17°30' S, kinh độ 147°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 21°00' S, kinh độ 152°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 24°30' S, kinh độ 154°00' E,

từ đó đến một điểm trên bờ biển nước Úc

ở vĩ độ 24°42' S, kinh độ 153°15' E.

**11**  *Khu vực đặc biệt* là vùng biển nơi vì các lý do kỹ thuật được công nhận liên quan đến điều kiện hải dương và sinh thái của nó và đặc tính lưu thông riêng nên cần phải áp dụng các biện pháp bắt buộc đặc biệt để ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu gây ra.

Theo mục đích của Phụ lục này, các khu vực đặc biệt được định nghĩa như sau:

**.1** *vùng biển Địa Trung Hải* có nghĩa là Biển Địa Trung Hải proper bao gồm các vịnh và biển trong đó có ranh giới giữa Địa Trung Hải và Biển Đen được tạo thành bởi vĩ tuyến 41° N và giáp về phía tây eo biển Gibraltar ở kinh tuyến 005°36' W;

**.2** *vùng biển Baltic* có nghĩa là biển Baltic proper với Vịnh Bothnia, Vịnh Phần Lan và lối vào Biển Baltic giáp vĩ tuyến của Skaw trong Skagerrak ở 57°44'.8 N;

**.3**  *vùng biển Đen* có nghĩa là biển Đen proper với ranh giới giữa Biển Địa Trung Hải và Biển Đen được tạo thành bởi vĩ tuyến 41° N;

**.4** *vùng biển Đỏ* có nghĩa là biển Đỏ proper bao gồm các Vịnh Suez và Aqaba giáp phía nam bởi đường tà hành giữa Ras Si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) và Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E);

**.5** *vùng Vịnh* có nghĩa là vùng biển nằm ở phía tây bắc đường tà hành giữa Ras al Hadd (22°30 'N, 059°48' E) và Ras al Fasteh (25°04' N, 061°25' E);

**.6** *vùng Vịnh Aden* có nghĩa là một phần của Vịnh Aden giữa Biển Đỏ và Biển Ả Rập được giáp phía tây bởi đường tà hành giữa Ras Si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) và Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E) và về phía đông bởi đường tà hành giữa Ras Asir (11°50' N, 051°16'.9 E) và Ras Fartak (15°35' N, 052°13'.8 E);

**.7** *vùng Nam Cực* có nghĩa là vùng biển phía nam vĩ độ 60° S; và

**.8** *vùng biển Tây Bắc châu Âu* bao gồm Biển Bắc và các lối vào, Biển Ai-len và các lối vào, Biển Celtic, biển Măng Sơ và các lối vào và một phần Đông Bắc Đại Tây Dương ngay phía tây Ireland. Khu vực này được bao quanh bởi các đường nối các điểm sau:

48°27' N trên bờ biển nước Pháp

48°27' N; 006°25' W

49°52' N; 007°44' W

50°30' N; 012°W

56°30' N; 012° W

62° N; 003° W

62° N trên bờ biển Na Uy

57°44'.8 N trên bờ biển Đan Mạch và Thụy Điển

**.9** *khu vực Oman* của biển Ả Rập có nghĩa là vùng biển bao quanh bởi các tọa độ sau:

22°30'.00 N; 059°48'.00 E

23°47'27 N; 060°35'.73 E

22°40'. 62 N; 062°25'29 E

21°47'.40 N; 063°22'.22 E

20°30'.37 N; 062°52'.41 E

19°45'90 N; 062°25'.97 E

18°49'.92 N; 062°02'.94 E

17°44'.36 N; 061°05'.53 E

16°43'.71 N; 060°25'.62 E

16°03'.90 N; 059°32'.24 E

15°15'.20 N; 058°58'.52 E

14°36'.93 N; 058°10'.23 E

14°18'.93 N; 057°27'.03 E

14°11'.53 N; 056°53'.75 E

13°53'.80 N; 056°19'.24 E

13°45'.86 N; 055°54'.53 E

14°27'.38 N; 054°51'.42 E

14°40'10 N; 054°27'.35 E

14'46'.21 N; 054°08'.56 E

15°20'.74 N; 053°38'.33 E

15°48'.69 N; 053°32'.07 E

16°23'.02 N; 053°14'.82 E

16°39'.06 N; 053°06'.52 E

**.10** *vùng biển Nam Phi phía Nam* có nghĩa là vùng biển bao quanh bởi các tọa độ sau:

31°14' S; 017°50' E

31°30' S; 017°12' E

32°00' S; 017°06' E

32°32' S; 016°52' E

34°06' S; 017°24' E

36°58' S; 020°54' E

36°00' S; 022°30' E

35°14' S; 022°54' E

34°30' S; 026°00' E

33°48' S; 027°25' E

33°27' S; 027°12' E

**12** *Tốc độ xả hàm lượng dầu tức thời* là tốc độ xả dầu theo lít mỗi giờ vào bất kỳ thời điểm nào chia cho tốc độ của con tàu theo hải lý cùng một lúc.

**13**  *Két* có nghĩa là không gian kín được hình thành bởi cấu trúc vĩnh cửu của một con tàu và được thiết kế để vận chuyển chất lỏng dưới dạng hàng rời.

**14**  *Két mạn (wing tank)* có nghĩa là bất kỳ két nào bên cạnh lớp mạ vỏ bên.

**15**  *Két trung tâm (centre tank)* có nghĩa là bất kỳ két nào bên trong vách ngăn dọc.

**16**  *Két lắng nhiều giai đoạn (slop tank)* có nghĩa là két được thiết kế đặc biệt cho việc thu gom nước thoát từ két, nước rửa thải két và các hỗn hợp có dầu khác.

**17**  *Nước dằn sạch (clean ballast)* có nghĩa là nước dằn trong két mà, kể từ khi dầu được vận chuyển lần cuối trong đó, đã được làm sạch sao cho nước thải từ đó nếu được thải ra từ tàu không chuyển động vào nước lặng sạch vào ngày quang đãng sẽ không tạo ra các dấu vết dầu có thể nhìn thấy trên bề mặt nước hoặc trên các bờ biển liền kề hoặc khiến cho bùn hoặc nhũ tương lắng đọng bên dưới bề mặt nước hoặc trên các bờ biển liền kề. Nếu nước dằn được xả thông qua hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu đã được Chính quyền quản lý phê duyệt thì bằng chứng dựa trên hệ thống như vậy cho thấy hàm lượng dầu của nước thải không vượt quá 15 ppm phải xác định rõ là nước dằn sạch, bất kể sự hiện diện các dấu vết có thể nhìn thấy.

**18**  *Nước dằn tách biệt (segregated ballast)* có nghĩa là nước dằn được đưa vào một két được tách hoàn toàn khỏi hệ thống dầu nhiên liệu và dầu hàng và được cấp phát vĩnh viễn để vận chuyển nước dằn hoặc để vận chuyển nước dằn hoặc hàng hoá không phải dầu hoặc các chất lỏng độc hại được định nghĩa khác nhau trong các Phụ lục của Công ước này.

XEM GIẢI THÍCH 3

**19** Chiều dài (L) có nghĩa là 96% tổng chiều dài trên đường mớn nước tại 85% độ sâu đúc ít nhất đo từ đỉnh sống tàu, hoặc chiều dài từ phía trước thân tới trục của trục lái trên đường mớn nước đó, nếu lớn hơn, trong các tàu được thiết kế với độ nghiêng sống tàu thì đường mớn nước mà chiều dài này được đo phải song song với đường mớn nước thiết kế. Chiều dài (L) phải được đo bằng mét.

**20**  *Đường vuông góc mũi và lái (Forward and after perpendiculars)* phải được lấy ở đầu trước và sau của chiều dài (L). Đường vuông góc mũi phải trùng với mặt trước của thân trên đường mớn nước mà chiều dài được đo.

**21**  *Ở giữa tàu* là ở giữa chiều dài (L).

**22** *Bề rộng (B)* là bề rộng tối đa của con tàu, được đo ở giữa tàu tới đường đúc khung của một chiếc tàu có vỏ kim loại và tới bề mặt ngoài của thân tàu trong tàu có vỏ làm bằng bất kỳ vật liệu nào khác. Bề rộng (B) phải được đo bằng mét.

**23** *Trọng tải toàn phần/Trọng lượng chết (DW)* có nghĩa là chênh lệch theo tấn giữa trọng lượng nước rẽ của tàu trong nước có mật độ tương đối 1.025 tại đường mớn nước tải tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định và trọng lượng nhẹ của tàu.

**24** *Trọng lượng nhẹ (Lightweight)* có nghĩa là trọng lượng nước rẽ của tàu theo tấn nếu không có hàng hoá, nhiên liệu, dầu bôi trơn, nước dằn tàu, nước ngọt và nước cấp trong két, kho vật tư tiêu hao, hành khách và thuyền viên và các ảnh hưởng của họ.

**25** *Độ thấm (Permeability)* của một không gian/khoang là tỷ lệ thể tích trong không gian đó được giả định là bị nước chiếm đóng với tổng thể tích của không gian đó.

**26** *Khối lượng và diện tích (Volumes and areas)* trên tàu phải được tính trong mọi trường hợp đối với các đường đúc.

**27** *Ngày kỷ niệm* có nghĩa là ngày và tháng của từng năm; sẽ tương ứng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm Dầu Quốc tế.

**28.1** *Tàu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979* có nghĩa là một con tàu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc trước ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc

**.3** có thời gian giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu bắt đầu vào hoặc trước ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc

**.4.3** được hoàn thành vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979.

XEM GIẢI THÍCH 4 VÀ 5

**28.2** *Tàu được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979* có nghĩa là một con tàu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập sau ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự sau ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc

**.3** có thời gian giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập sau ngày 31 tháng 12 năm 1975; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu được bắt đầu sau ngày 30 tháng 6 năm 1976; hoặc

**.4.3** được hoàn thành sau ngày 31 tháng 12 năm 1979.

XEM GIẢI THÍCH 5 VÀ 6

**28.3** *Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982* có nghĩa là tàu chở dầu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc

**.3** có thời gian giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu bắt đầu vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc

**.4.3** được hoàn thành vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982.

**28.4** *Tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982* có nghĩa là tàu chở dầu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập sau ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự sau ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc

**.3** có thời gian giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập sau ngày 1 tháng 6 năm 1979; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu được bắt đầu sau ngày 1 tháng 1 năm 1980; hoặc

**.4.3** được hoàn thành sau ngày 1 tháng 6 năm 1982.

XEM GIẢI THÍCH 5 VÀ 6

**28.5** *Tàu chở dầu được giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996* có nghĩa là tàu chở dầu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập trước ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự trước ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc

**.3** có thời gian giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập trước ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu được bắt đầu trước ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc

**.4.3** được hoàn thành trước ngày 6 tháng 7 năm 1996.

**28.6** *Tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996* có nghĩa là tàu chở dầu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc

**.3** có thời gian giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1993; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu bắt đầu vào hoặc sau ngày 6 tháng 1 năm 1994; hoặc

**.4.3** được hoàn thành vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996.

XEM GIẢI THÍCH 5 VÀ 6

**28.7** *Tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002* có nghĩa là tàu chở dầu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 1999; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 1999; hoặc

**.3** có thời gian giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 1999; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu bắt đầu vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 1999; hoặc

**.4.3** được hoàn thành vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002.

XEM GIẢI THÍCH 5 VÀ 6

**28.8** *Tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010* có nghĩa là tàu chở dầu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2007; hoặc

**.3** có thời gian giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:

**.4.1** mà hợp đồng được lập vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu bắt đầu vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 2007; hoặc

**.4.3** được hoàn thành vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010.

XEM GIẢI THÍCH 5 VÀ 6

**28.9** *Tàu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2010* có nghĩa là một con tàu:

**.1** mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2007; hoặc

**.2** trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2008; hoặc

**.3** có thời gian giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2010; hoặc

**.4** đã trải qua một sự chuyển đổi lớn:[[9]](#footnote-9)

**.4.1** mà hợp đồng được lập sau ngày 1 tháng 8 năm 2007; hoặc

**.4.2** trường hợp không có hợp đồng, công tác đóng tàu bắt đầu sau ngày 1 tháng 2 năm 2008; hoặc

**.4.3** được hoàn thành sau ngày 1 tháng 8 năm 2010.

XEM GIẢI THÍCH 5 VÀ 6

**29**  *Phần triệu (ppm)* có nghĩa là phần dầu trên một triệu phần nước theo thể tích.

**30** *Tàu đóng* nghĩa là một con tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự.

XEM GIẢI THÍCH 5

**31**  *Cặn (bã) dầu* có nghĩa là sản phẩm dầu phế thải còn sót lại được tạo ra trong quá trình hoạt động bình thường của con tàu như các sản phẩm từ việc lọc nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn cho máy móc chính hoặc phụ trợ, dầu thải tách biệt từ thiết bị lọc dầu, dầu thải thu được trong khay hứng dầu và dầu thải thủy lực và bôi trơn.

**32**  *Két chứa cặn (bã) dầu* có nghĩa là két chứa cặn (bã) dầu từ đó bùn cặn có thể được thải bỏ trực tiếp thông qua kết nối xả thải tiêu chuẩn hoặc các phương tiện thải bỏ khác đã được phê duyệt.

**33**  *Nước đáy tàu có dầu* có nghĩa là nước có thể bị nhiễm dầu do những điều như rò rỉ hoặc công tác bảo trì trong khoang máy. Bất kỳ chất lỏng nào chảy vào hệ thống đáy tàu bao gồm hố la canh, đường ống đáy tàu, mái bể dầu hoặc két chứa đáy tàu đều sẽ được coi là nước đáy tàu có dầu.

**34**  *Két chứa nước đáy tàu có dầu* có nghĩa là két thu gom nước đáy có dầu trước khi xả, chuyển hoặc thải bỏ.

### **Quy định 2**

### Áp dụng

**1** Trừ khi có quy định rõ ràng khác, các quy định của Phụ lục này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu.

**2**  Ở các tàu không phải là tàu chở dầu có khoang chứa hàng được đóng và sử dụng để vận chuyển dầu dưới dạng hàng rời có tổng dung tích từ 200 m3 trở lên, yêu cầu của các quy định 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 và 36 của Phụ lục này đối với tàu chở dầu cũng sẽ áp dụng cho việc đóng tàu và vận hành các khoang đó, trừ trường hợp tổng dung tích dưới 1.000 m3 thì các yêu cầu của quy định 34.6 trong Phụ lục này có thể áp dụng thay cho các quy định 29, 31 và 32.

**3** Trường hợp hàng hóa phải tuân theo các quy định trong Phụ lục II của Công ước này được vận chuyển trong một khoang hàng của tàu chở dầu, thì các yêu cầu thích hợp trong Phụ lục II của Công ước này cũng sẽ được áp dụng.

**4**  Các yêu cầu của các quy định 29, 31 và 32 của Phụ lục này sẽ không áp dụng cho tàu chở dầu vận chuyển nhựa đường hoặc các sản phẩm khác phải tuân theo các quy định của Phụ lục này mà thông qua tính chất vật lý của chúng làm ức chế việc phân tách và giám sát sản phẩm/nước hiệu quả, mà việc kiểm soát xả thải theo quy định 34 của Phụ lục này sẽ được thực hiện bằng cách lưu giữ dư lượng trên tàu với việc xả tất cả nước rửa thải bị nhiễm bẩn vào các cơ sở tiếp nhận.

XEM GIẢI THÍCH 7

**5** Theo quy định tại khoản 6 của quy định này, quy định 18.6 đến 18.8 của Phụ lục này sẽ không áp dụng cho tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 được xác định trong quy định 1.28.3 chỉ thực hiện các giao dịch cụ thể giữa:

**.1** các cảng hoặc bến cuối trong một quốc gia thành viên của Công ước; hoặc

**.2** các cảng hoặc bến cuối của các quốc gia thành viên của Công ước này, nơi mà:

**.2.1** hành trình hoàn toàn nằm trong một Khu vực đặc biệt; hoặc

**.2.2** hành trình hoàn toàn nằm trong các giới hạn khác do Tổ chức chỉ định.

**6**  Các quy định trong khoản 5 của quy định này chỉ áp dụng khi các cảng hoặc bến nơi hàng hóa được nạp trên các hành trình đó được cung cấp các cơ sở tiếp nhận đủ để tiếp nhận và xử lý tất cả các nước dằn và nước rửa két từ các tàu chở dầu sử dụng chúng và tất cả các điều kiện sau được tuân thủ:

**.1** trừ những trường hợp ngoại lệ trong quy định 4 của Phụ lục này, tất cả nước dằn tàu, kể cả nước dằn sạch và dư lượng rửa két được giữ lại trên tàu và chuyển sang các cơ sở tiếp nhận và mục thích hợp trong Sổ ghi chép dầu Phần II nêu trong quy định 36 của Phụ lục này được xác nhận bởi cơ quan có thẩm quyền của chính quyền cảng;

**.2** đã đạt được thoả thuận giữa Chính quyền quản lý và Chính phủ của các chính quyền cảng quy định tại khoản 5.1 hoặc 5.2 của quy định này liên quan đến việc sử dụng tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 được xác định trong quy định 1.28.3 cho một giao dịch cụ thể;

**.3** tính đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận phù hợp với các quy định liên quan của Phụ lục này tại các cảng hoặc bến nêu trên theo mục đích của quy định này được phê duyệt bởi Chính phủ các quốc gia thành viên tham gia Công ước này mà các cảng hoặc bến này nằm tại đó; và

**.4** Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm Dầu Quốc tế được xác nhận cho thấy tàu chở dầu chỉ tham gia vào một giao dịch cụ thể như vậy.

### **Quy định 3**

### Miễn trừ và từ bỏ

**1** Bất kỳ tàu nào như tàu cánh ngầm, phương tiện đệm khí, tàu gần bề mặt và tàu ngầm v.v có tính năng kết cấu để áp dụng bất kỳ điều khoản nào trong chương 3 và 4 của Phụ lục này liên quan đến kết cấu và thiết bị không hợp lý hoặc không thể thực hiện có thể được Chính quyền quản lý miễn trừ khỏi những quy định đó, với điều kiện kết cấu và trang thiết bị của tàu đó cung cấp sự bảo vệ tương đương chống lại ô nhiễm do dầu gây ra, liên quan đến dịch vụ mà tàu được thiết kế.

**2**  Thông tin chi tiết của bất kỳ sự miễn trừ nào do Chính quyền quản lý cấp phải được ghi trong Giấy chứng nhận đề cập trong quy định 7 của Phụ lục này.

**3** Càng sớm càng tốt nhưng không được quá 90 ngày sau đó, Chính quyền quản lý cho phép sự miễn trừ như vậy phải thông báo cho Tổ chức về các thông tin chi tiết này và lý do, sau đó Tổ chức sẽ truyền tới các Bên tham gia Công ước này để biết thông tin và có hành động thích đáng, nếu có.

**4**  Chính quyền quản lý có thể từ bỏ yêu cầu của các quy định 29, 31 và 32 của Phụ lục này đối với bất kỳ tàu chở dầu nào chỉ tham gia vào các hành trình có thời lượng 72 giờ hoặc ít hơn và trong phạm vi 50 hải lý từ vùng đất gần nhất với điều kiện tàu chở dầu này chỉ tham gia vào giao dịch giữa các cảng hoặc bến cuối trong một quốc gia thành viên của Công ước này. Mọi sự miễn trừ như vậy phải đảm bảo rằng tàu chở dầu sẽ giữ lại trên tàu tất cả các hỗn hợp có dầu để xả sau vào các cơ sở tiếp nhận và theo quyết định của Chính quyền quản lý rằng các cơ sở có sẵn để tiếp nhận các hỗn hợp có dầu này là đầy đủ.

XEM GIẢI THÍCH 8, 9 VÀ 10

**5**  Chính quyền quản lý có thể miễn trừ các yêu cầu trong quy định 31 và 32 của Phụ lục này đối với các tàu chở dầu không phải tàu được nêu tại khoản 4 của quy định này trong trường hợp:

**.1** tàu là tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3, có trọng tải toàn phần 40.000 tấn trở lên, được đề cập trong quy định 2.5 của Phụ lục này, chỉ tham gia vào các giao dịch cụ thể và các điều kiện trong quy 2.6 của Phụ lục này được tuân thủ; hoặc

**.2** tàu chở dầu chỉ tham gia vào một hoặc nhiều loại hành trình sau đây:

**.2.1** các hành trình trong các khu vực đặc biệt; hoặc

**.2.2** các hành trình trong phạm vi 50 hải lý từ vùng đất gần nhất bên ngoài các khu vực đặc biệt mà tàu chở dầu hoạt động:

**.2.2.1** giao dịch giữa các cảng hoặc bến cuối của một quốc gia thành viên của Công ước; hoặc

**.2.2.2** các hành trình bị hạn chế do Chính quyền quản lý xác định, và có thời lượng 72 giờ hoặc ít hơn;

XEM GIẢI THÍCH 9

với điều kiện phải tuân thủ tất cả các điều kiện sau:

**.2.3** tất cả các hỗn hợp có dầu được giữ lại trên tàu để xả sau vào các cơ sở tiếp nhận;

XEM GIẢI THÍCH 10

**.2.4** đối với các hành trình quy định tại khoản 5.2.2 của quy định này, Chính quyền quản lý đã xác định rằng có đủ cơ sở tiếp nhận để tiếp nhận các hỗn hợp có dầu này trong các cảng nạp dầu hoặc các bến cuối mà tàu chở dầu ghé tới;

**.2.5** nếu được yêu cầu, Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm Dầu Quốc tế được xác nhận cho thấy tàu chỉ tham gia vào một hoặc nhiều loại hành trình được quy định trong khoản 5.2.1 và 5.2.2.2 của quy định này; và

**.2.6** khối lượng, thời gian và cảng xả được ghi trong Sổ ghi chép dầu.

XEM GIẢI THÍCH 8

### **Quy định 4**

### Các trường hợp ngoại lệ

Quy định 15 và 34 của Phụ lục này sẽ không áp dụng đối với trường hợp:

**.1** xả thải dầu hoặc hỗn hợp có dầu vào biển cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc cứu mạng trên biển; hoặc

**.2** xả thải dầu hoặc hỗn hợp có dầu vào biển do hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu:

**.2.1** với điều kiện tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện sau khi xảy ra hư hỏng hoặc phát hiện ra việc xả cho mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả; và

**.2.2** trừ trường hợp chủ tàu hoặc thuyền trưởng hành động với ý định gây ra thiệt hại hoặc thiếu thận trọng và biết rằng thiệt hại có thể xảy ra; hoặc

**.3** xả vào biển các chất có chứa dầu được Chính quyền quản lý phê duyệt khi được sử dụng cho mục đích chống lại các sự cố ô nhiễm cụ thể để giảm thiểu thiệt hại do ô nhiễm gây ra. Mọi sự xả thải đều phải có sự phê duyệt của bất kỳ Chính phủ nào có thẩm quyền mà tàu dự tính sẽ xả thải.

### **Quy định 5**

### Lựa chọn tương đương

XEM GIẢI THÍCH 11

1 Chính quyền quản lý có thể cho phép lắp đặt các bộ phận nối, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc trên tàu như là sự thay thế cho yêu cầu của Phụ lục này nếu các bộ phận nối, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc đó ít nhất có hiệu quả như yêu cầu của Phụ lục này. Quyền này của Chính quyền quản lý sẽ mở rộng cho việc thay thế các phương pháp vận hành để thực hiện việc kiểm soát xả dầu tương đương với các tính năng thiết kế và kết cấu trong các quy định trong Phụ lục này.

2 Chính quyền quản lý cho phép lắp đặt các bộ phận nối, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc trên tàu như là sự thay thế cho yêu cầu của Phụ lục này phải thông báo cho Tổ chức về thông tin chi tiết của việc này để truyền tới các Bên tham gia Công ước để biết thông tin và có hành động thích hợp, nếu có.

## Chương 2 – Kiểm tra và chứng nhận

### **Quy định 6**

### Kiểm tra

**1**  Mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên, và mọi tàu khác có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên đều phải trải qua các cuộc kiểm tra được quy định dưới đây:

**.1** kiểm tra ban đầu trước khi tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi Giấy chứng nhận yêu cầu theo quy định 7 của Phụ lục này được ban hành lần đầu tiên, bao gồm một cuộc kiểm tra hoàn chỉnh về cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu trong chừng mực tàu được quy định theo Phụ lục này. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này;

**.2** kiểm tra cấp mới theo khoảng thời gian do Chính quyền quản lý quy định nhưng không quá 5 năm, trừ khi áp dụng quy định 10.2.2, 10.5, 10.6 hoặc 10.7 của Phụ lục này. Kiểm tra cấp mới phải đảm bảo rằng cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố trí và vật liệu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này;

**.3** kiểm tra trung gian trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm thứ hai hoặc trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm lần thứ ba của Giấy chứng nhận sẽ thay thế cho một trong các cuộc kiểm tra hàng năm được quy định tại khoản 1.4 của quy định này. Kiểm tra trung gian phải đảm bảo rằng trang thiết bị và hệ thống bơm và đường ống liên quan, bao gồm hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu, các hệ thống rửa bằng dầu thô, thiết bị tách nước có dầu và hệ thống lọc dầu, tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục và đang hoạt động tốt. Các cuộc kiểm tra trung gian như vậy phải được xác nhận trên Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 7 hoặc 8 của Phụ lục này;

XEM GIẢI THÍCH 12

**.4** kiểm tra hàng năm trong vòng ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày kỷ niệm của Giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra chung về cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu được đề cập trong đoạn 1.1 của quy định này để đảm bảo rằng chúng đã được duy trì phù hợp với khoản 4.1 và 4.2 của quy định này và rằng chúng vẫn đạt yêu cầu cho mục đích sử dụng mà tàu được thiết kế. Các cuộc kiểm tra hàng năm này phải được xác nhận trên Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 7 hoặc 8 của Phụ lục này; và

XEM GIẢI THÍCH 12

**.5** kiểm tra bổ sung khát quát hoặc một phần tùy theo hoàn cảnh sẽ được thực hiện sau khi sửa chữa do các cuộc điều tra quy định tại khoản 4.3 của quy định này hoặc bất cứ khi nào thực hiện các sửa chữa hoặc đổi mới quan trọng. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng việc sửa chữa hoặc đổi mới cần thiết đã được thực hiện hiệu quả, rằng vật liệu và chất lượng tay nghề của việc sửa chữa hoặc đổi mới đó là thỏa đáng trong mọi khía cạnh và tàu tuân thủ tất cả các yêu cầu của Phụ lục này.

**2** Chính quyền quản lý sẽ thiết lập các biện pháp thích hợp cho các tàu không phụ thuộc vào các quy định trong khoản 1 của quy định này để đảm bảo rằng các quy định áp dụng của Phụ lục này được tuân thủ.

**3.1** Các cuộc kiểm tra tàu về việc thi hành các quy định của Phụ lục này sẽ do các sĩ quan của Chính quyền quản lý thực hiện. Tuy nhiên, Chính quyền có thể ủy thác các cuộc kiểm tra cho người kiểm tra được chỉ định cho mục đích này hoặc cho các tổ chức được Chính quyền công nhận. Các tổ chức này phải tuân thủ các hướng dẫn được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.739(18), có thể được Tổ chức sửa đổi và các đặc tả kỹ thuật được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.789(19), có thể được Tổ chức sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi đó được thông qua và có hiệu lực theo các điều khoản trong điều 16 của Công ước này liên quan đến các thủ tục sửa đổi áp dụng cho Phụ lục này.

**3.2** Chính quyền chỉ định người kiểm tra hoặc công nhận các tổ chức để tiến hành các cuộc kiểm tra được nêu trong đoạn 3.1 của quy định này tối thiểu phải trao quyền cho người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để:

**.1** yêu cầu sửa chữa tàu; và

**.2** tiến hành các cuộc kiểm tra nếu có yêu cầu của các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của một chính quyền cảng.

Chính quyền phải thông báo cho Tổ chức về những trách nhiệm cụ thể và điều kiện của thẩm quyền được giao cho người kiểm tra được chỉ định hoặc các tổ chức được công nhận để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này để thông tin cho các sĩ quan của họ.

**3.3** Khi người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng tình trạng của tàu hoặc thiết bị của tàu không tương xứng đáng kể với các thông tin chi tiết của Giấy chứng nhận hoặc tàu không phù hợp để tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển, thì người kiểm tra hoặc tổ chức đó phải ngay lập tức đảm bảo thực hiện hành động khắc phục và phải thông báo kịp thời cho Chính quyền quản lý. Nếu hành động khắc phục không được thực hiện thì Giấy chứng nhận sẽ bị thu hồi và phải thông báo ngay cho Chính quyền quản lý; và nếu tàu đang ở cảng của một Bên khác, thì các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của chính quyền cảng cũng phải được thông báo ngay lập tức. Khi sĩ quan của Chính quyền quản lý, người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của chính quyền cảng, thì Chính phủ của chính quyền cảng liên quan phải cung cấp mọi hỗ trợ cần thiết cho sĩ quan, người kiểm tra hoặc tổ chức đó để thực hiện các nghĩa vụ của mình theo quy định này . Khi áp dụng, Chính phủ của chính quyền cảng liên quan phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi có thể tiến ra biển hoặc rời cảng để tiến tới bãi sửa chữa gần nhất mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển.

**3.4** Trong mọi trường hợp, Chính quyền quản lý có liên quan phải đảm bảo đầy đủ tính đầy đủ và hiệu quả của cuộc kiểm tra và phải cam kết đảm bảo các sắp xếp cần thiết để hoàn thành nghĩa vụ này.

**4.1** Tình trạng của tàu và thiết bị của tàu phải được duy trì để phù hợp với các quy định của Công ước này để đảm bảo trong mọi khía cạnh tàu sẽ vẫn phù hợp để tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển.

**4.2** Sau khi hoàn thành bất kỳ cuộc kiểm tra nào của tàu theo khoản 1 của quy định này, không được thay đổi trong cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí hoặc vật liệu thuộc phạm vi của cuộc kiểm tra mà không có sự phê chuẩn của Chính quyền quản lý, trừ trường hợp thay thế trực tiếp các thiết bị và phụ tùng đó.

**4.3** Bất cứ khi nào tai nạn xảy ra với tàu hoặc phát hiện ra khuyết tật gây ra ảnh hưởng đáng kể đến tính toàn vẹn của tàu hoặc tính hiệu quả hoặc tính đầy đủ của các thiết bị thuộc phạm vi điều chỉnh của Phụ lục này thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo cáo ngay cho Chính quyền quản lý, tổ chức được công nhận hoặc người kiểm tra được chỉ định chịu trách nhiệm ban hành Giấy chứng nhận liên quan, người sẽ tiến hành các cuộc điều tra để xác định xem cuộc kiểm tra theo yêu cầu của khoản 1 trong quy định này có cần thiết hay không, nếu tàu ở cảng của một Bên khác, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu cũng phải báo cáo ngay cho các cơ quan chức năng phù hợp của chính quyền cảng và người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải xác định rằng báo cáo đó đã được thực hiện.

### **Quy định 7**

### Cấp hoặc chứng thực giấy chứng nhận

XEM GIẢI THÍCH 13

**1** Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế phải được cấp sau khi kiểm tra ban đầu hoặc cấp mới theo quy định 6 của Phụ lục này đối với tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên và các tàu khác có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên tham gia vào các hành trình đến các cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước này.

**2**  Khi thích hợp, giấy chứng nhận này phải được Chính quyền quản lý hoặc bất kỳ người nào hoặc tổ chức nào được Chính quyền uỷ quyền hợp lệ cấp hoặc chứng thực. Trong mọi trường hợp, Chính quyền quản lý đều phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về giấy chứng nhận này.

### **Quy định 8**

### Cấp hoặc chứng thực giấy chứng nhận bởi một Chính phủ khác

**1**  Theo yêu cầu của Chính quyền quản lý, Chính phủ của một Bên tham gia Công ước này có thể cho người kiểm tra tàu và nếu hài lòng rằng các quy định của Phụ lục này đã được tuân thủ thì sẽ cấp hoặc ủy quyền cấp Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế cho tàu và, khi thích hợp, chứng thực hoặc ủy quyền chứng thực giấy chứng nhận đó trên tàu phù hợp với Phụ lục này.

**2**  Bản sao của giấy chứng nhận và bản sao của báo cáo kiểm tra phải được chuyển càng sớm càng tốt tới Chính quyền quản lý yêu cầu.

**3** Giấy chứng nhận được cấp phải có một bản tuyên bố cho thấy nó đã được cấp theo yêu cầu của Chính quyền quản lý và sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận giống như giấy chứng nhận được cấp theo quy định 7 của Phụ lục này.

**4**  Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế sẽ không được cấp cho tàu có quyền treo cờ của Quốc gia không phải là một Bên.

### **Quy định 9**

### Mẫu giấy chứng nhận

XEM GIẢI THÍCH 14

Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế phải được lập theo mẫu tương ứng với mẫu quy định tại văn bản đính kèm II của Phụ lục này và phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp tranh chấp hoặc bất đồng.

### **Quy định 10**

*Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận*

XEM GIẢI THÍCH 15

**1** Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế sẽ được cấp trong khoảng thời gian được Chính quyền quản lý quy định, không quá 5 năm.

**2.1** Bất kể các yêu cầu trong khoản 1 của quy định này, khi cuộc kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày kết thúc cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không được vượt quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có.

**2.2** Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành sau ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có, thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có.

**2.3** Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành hơn ba tháng trước ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có, thì giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới.

**3** Nếu giấy chứng nhận được cấp trong khoảng thời gian dưới 5 năm, thì Chính quyền quản lý có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận vượt quá ngày hết hạn đến thời hạn tối đa quy định tại khoản 1 của quy định này, với điều kiện các cuộc kiểm tra được đề cập trong quy định 6.1.3 và 6.1.4 của Phụ lục này áp dụng khi giấy chứng nhận được cấp trong khoảng thời gian 5 năm được thực hiện khi thích hợp.

**4** Nếu cuộc kiểm tra cấp mới đã được hoàn thành và giấy chứng nhận mới không thể được cấp hoặc đặt trên tàu trước ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có, thì người hoặc tổ chức được Chính quyền quản lý ủy quyền có thể chứng thực giấy chứng nhận hiện có và giấy chứng nhận đó sẽ được chấp nhận có hiệu lực trong một khoảng thời gian nữa không quá năm tháng kể từ ngày hết hạn.

**5** Nếu tại thời điểm giấy chứng nhận hết hạn, tàu không ở trong cảng mà nó sẽ được kiểm tra, thì Chính quyền quản lý có thể kéo dài thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận nhưng việc gia hạn này chỉ được cấp cho mục đích cho phép tàu hoàn thành hành trình của mình đến cảng mà tàu sẽ được kiểm tra, và sau đó chỉ trong trường hợp tàu xuất hiện đúng cách và hợp lý để làm như vậy. Giấy chứng nhận sẽ không được gia hạn trong khoảng thời gian dài hơn ba tháng, và tàu được gia hạn khi đến cảng mà nó sẽ được kiểm tra sẽ không được hưởng nguyên tắc gia hạn để rời cảng đó mà không có giấy chứng nhận mới. Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành, thì giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có trước khi gia hạn.

**6** Giấy chứng nhận được cấp cho tàu tham gia các hành trình ngắn chưa được gia hạn theo các điều khoản nêu trên của quy định này có thể được Chính quyền quản lý ân hạn trong khoảng thời gian lên đến một tháng kể từ ngày hết hạn ghi trên giấy chứng nhận. Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành, thì giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có trước khi gia hạn.

**7** Trong trường hợp đặc biệt, theo quyết định của Chính quyền quản lý, thì giấy chứng nhận mới không cần phải được ghi ngày kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có theo yêu cầu của khoản 2.2, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong trường hợp đặc biệt này, giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày kết thúc cuộc kiểm tra cấp mới.

**8**  Nếu cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn theo quy định 6 của Phụ lục này, thì:

**.1** ngày kỷ niệm ghi trên giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng cách chứng thực đến ngày không được quá ba tháng sau ngày hoàn thành cuộc kiểm tra;

**.2** cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian tiếp theo theo yêu cầu trong quy định 6.1 của Phụ lục này phải được hoàn thành theo khoảng thời gian theo quy định đó bằng cách sử dụng ngày kỷ niệm mới; và

**.3** ngày hết hạn có thể vẫn không thay đổi nếu có một hoặc nhiều cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được thực hiện khi thích hợp sao cho không vượt quá khoảng thời gian tối đa giữa các cuộc kiểm tra theo quy định 6.1 của Phụ lục này.

**9**  Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 7 hoặc 8 của Phụ lục này sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

**.1** nếu các cuộc kiểm tra có liên quan không được hoàn thành trong các khoảng thời gian theo quy định 6.1 của Phụ lục này;

**.2** nếu giấy chứng nhận không được chứng thực theo quy định 6.1.3 hoặc 6.1.4 của Phụ lục này; hoặc

**.3** khi chuyển tàu sang lá cờ của một Quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi Chính phủ cấp giấy chứng nhận mới hoàn toàn hài lòng rằng tàu tuân thủ các yêu cầu trong quy định 6.4.1 và 6.4.2 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Bên, nếu được yêu cầu trong vòng ba tháng sau khi diễn ra việc chuyển giao, thì càng sớm càng tốt Chính phủ của Bên có cờ mà tàu trước đây được quyền treo phải chuyển cho Chính quyền quản lý các bản sao của giấy chứng nhận tàu mang theo trước khi chuyển giao và bản sao của các báo cáo kiểm tra có liên quan nếu có sẵn.

### **Quy định 11**

### Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động[[10]](#footnote-10)

**1**  Tàu khi ở cảng hoặc bến ngoài khơi của một Bên khác phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được Bên đó ủy quyền hợp pháp liên quan đến các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này, khi có cơ sở rõ ràng cho rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các thủ tục cần thiết trên tàu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra.

**2** Trong các trường hợp quy định tại khoản 1 của quy định này, Bên này phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi tình hình được đưa vào trật tự theo yêu cầu của Phụ lục này.

**3**  Các thủ tục liên quan đến việc kiểm soát của chính quyền cảng được quy định tại điều 5 của Công ước này sẽ áp dụng cho quy định này.

**4**  Không điều gì trong quy định này sẽ được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của một Bên thực hiện việc kiểm soát các yêu cầu hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước này.

## Chương 3 - Yêu cầu về khoang máy của tất cả các tàu

## Phần A – Kết cấu

### **Quy định 12**

### Két chứa cặn (bã) dầu

**1** Mọi tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên phải được cung cấp một két hoặc các két chứa có dung tích đầy đủ liên quan đến loại máy móc và thời lượng của hành trình để tiếp nhận cặn (bã) dầu mà không thể xử lý theo cách khác theo các yêu cầu của Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 16

**2**  Cặn (bã) dầu có thể được thải ra trực tiếp từ các két chứa cặn (bã) dầu thông qua kết nối xả tiêu chuẩn được đề cập trong quy định 13 hoặc bất kỳ phương tiện thải bỏ được chấp thuận nào khác. Các két chứa cặn (bã) dầu:

**.1** phải được cung cấp máy bơm thải bỏ được chỉ định có khả năng hút từ các két chứa cặn (bã) dầu; và

**.2** không được có các kết nối xả vào hệ thống đáy tàu, két chứa nước đáy tàu có dầu, mái bể dầu hoặc máy tách nước có dầu, ngoại trừ các két có thể được lắp ống dẫn, có van tự đóng vận hành bằng tay và các bố cục để giám sát nước lắng bằng mắt sau này, dẫn đến két chứa nước đáy tàu có dầu hoặc hố la canh, hoặc một bố cục thay thế, với điều kiện bố cục như vậy không kết nối trực tiếp với hệ thống đường ống ở đáy tàu.

XEM GIẢI THÍCH 17

**3** Đường ống dẫn đến và từ két chứa cặn (bã) dầu không được có kết nối trực tiếp từ trên mạn tàu xuống biển, trừ các kết nối xả tiêu chuẩn được đề cập trong quy định 13.

XEM GIẢI THÍCH 18

**4**  Trên các tàu được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979 như được định nghĩa trong quy định 1.28.2, các két chứa cặn dầu phải được thiết kế và có kết cấu để thuận tiện cho việc làm sạch và xả chất cặn vào các cơ sở tiếp nhận. Các tàu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979 như được định nghĩa trong quy định 1.28.1 phải tuân theo yêu cầu này trong phạm vi hợp lý và có thể thực hiện được.

XEM GIẢI THÍCH 19

### **Quy định 12A[[11]](#footnote-11)**

*Bảo vệ két chứa nhiên liệu dầu*

**1**  Quy định này áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích nhiên liệu dầu từ 600 m3 trở lên được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 8 năm 2010 theo quy định 1.28.9 của Phụ lục này.

**2**  Việc áp dụng quy định này để xác định vị trí của các két được sử dụng để chứa nhiên liệu dầu sẽ không chi phối các điều khoản trong quy định 19 của Phụ lục này.

**3**  Theo mục đích của quy định này, các định nghĩa sau đây sẽ được áp dụng:

**.1** *Nhiên liệu dầu là* bất kỳ loại dầu nào được sử dụng làm dầu nhiên liệu gắn liền với máy móc thiết bị đẩy và máy móc phụ trợ của tàu mà dầu đó được vận chuyển.

**.2** *Tầm nước vạch tải (Load line draught) (ds)* là khoảng cách thẳng đứng tính bằng mét từ đường cơ sở đúc ở giữa chiều dài đến đường mớn nước tương ứng với tầm nước mạn khô mùa hè được ấn định cho tàu.

**.3** *Tầm nước tàu nhẹ (Light ship draught)* là tầm nước đúc ở giữa tàu tương ứng với trọng lượng nhẹ.

**.4** *Tầm nước vạch tải một phần (Tầm nước vạch tải một phần) (dP)* là tầm nước tàu nhẹ cộng với 60% chênh lệch giữa tầm nước tàu nhẹ và tầm nước vạch tải (dS). Tầm nước vạch tải một phần (dP) được đo bằng mét.

**.5** *Đường mớn nước (waterline) (dB)* là khoảng cách thẳng đứng tính theo mét từ đường cơ sở đúc ở giữa chiều dài đến đường mớn nước tương ứng với 30% độ sâu DS.

**.6** *Bề rộng (BS)* là bề rộng đúc lớn nhất của tàu tính bằng mét tại hoặc dưới tầm nước vạch tải sâu nhất ds.

**.7** *Bề rộng (BB)* là bề rộng đúc lớn nhất của tàu tính bằng mét tại hoặc dưới đường mớn nước dB.

**.8** *Độ sâu (DS)* là độ sâu đúc tính theo mét được đo ở giữa chiều dài tới boong trên ở bên. Theo mục đích áp dụng, "boong trên" có nghĩa là boong cao nhất mà các vách ngăn ngang kín nước mở rộng, trừ các vách ngăn mỏm đuôi tàu.

**.9** *Chiều dài (L)* có nghĩa là 96% tổng chiều dài trên đường mớn nước tại 85% độ sâu đúc ít nhất đo được từ đỉnh sống tàu, hoặc chiều dài từ phía trước của thân đến trục của trục lái trên đường mớn nước đó, nếu nó lớn hơn. Trên các tàu được thiết kế với độ nghiêng sống tàu thì đường mớn nước mà chiều dài này được đo phải song song với đường mớn nước thiết kế. Chiều dài (L) phải được đo bằng mét.

**.10** *Bề rộng (B)* có nghĩa là bề rộng tối đa của con tàu tính theo mét được đo ở giữa tàu tới đường đúc khung của tàu có vỏ kim loại và tới bề mặt ngoài của thân tàu trên tàu có vỏ được làm bằng bất kỳ vật liệu nào khác.

**.11** *Két chứa nhiên liệu dầu* có nghĩa là két mà nhiên liệu dầu được chứa, nhưng không bao gồm các két không chứa nhiên liệu dầu trong quá trình hoạt động bình thường như két chứa nước tràn.

**.12** *Két chứa nhiên liệu dầu nhỏ* là két chứa nhiên liệu dầu có dung tích riêng tối đa không lớn hơn 30 m3.

**.13**  *C* là tổng thể tích nhiên liệu dầu của tàu, bao gồm các két chứa nhiên liệu dầu nhỏ tính bằng mét khối ở mức đổ đầy két 98%.

**.14** *Dung tích nhiên liệu dầu* có nghĩa là thể tích két chứa tính bằng mét khối ở mức đổ đầy 98%.

**4** Các điều khoản của quy định này sẽ áp dụng cho tất cả các két chứa nhiên liệu dầu, trừ két chứa nhiên liệu dầu nhỏ được định nghĩa trong 3.12, với điều kiện tổng dung tích của các két bị loại trừ này không lớn hơn 600 m3.

**5** Két chứa nhiên liệu dầu riêng biệt không được có dung tích trên 2.500 m3.

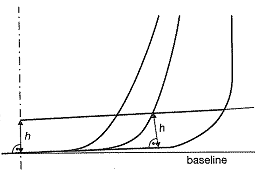
**6**  Đối với các tàu, trừ các thiết bị khoan tự nâng, có tổng dung tích nhiên liệu dầu từ 600 m3 trở lên, thì các két chứa nhiên liệu dầu phải được đặt trên đường đúc của lớp mạ vỏ đáy không nhỏ hơn khoảng cách *h* được quy định dưới đây:

 hoặc

 lấy giá trị nhỏ hơn.

Giá trị tối thiểu của *h* = 0.76 m.

Ở chỗ ngoặt của khu vực đáy tàu và tại các vị trí không có chỗ ngoặt đáy tàu được xác định rõ ràng, thì đường ranh giới của két chứa nhiên liệu dầu phải chạy song song với đường của đáy phẳng ở giữa tàu như trong hình 1.



đường cơ sở

**Hình 1** - *Đường ranh giới của két chứa nhiên liệu dầu*

**7**  Đối với các tàu có tổng dung tích nhiên liệu dầu từ 600 m3 trở lên nhưng dưới 5.000 m3, thì các két chứa nhiên liệu dầu phải được bố trí bên trong đường đúc của lớp mạ vỏ bên, không nhỏ hơn khoảng cách *w* như trong hình 2 được đo tại bất kỳ mặt cắt ngang nào ở góc phải của vỏ bên, như được xác định dưới đây:



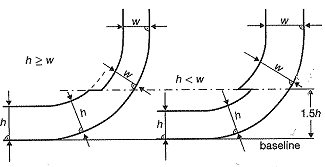
Giá trị tối thiểu của *w* = 1.0 m; tuy nhiên đối với các két riêng có dung tích nhiên liệu dầu dưới 500 m3 thì giá trị tối thiểu là 0.76 m.

**8**  Đối với các tàu có tổng dung tích nhiên liệu dầu từ 5.000 m3 trở lên, thì các két chứa nhiên liệu dầu phải được bố trí bên trong đường đúc của lớp mạ vỏ bên, không nhỏ hơn khoảng cách *w* như trong hình 2 được đo tại bất kỳ mặt cắt ngang nào ở góc phải của vỏ bên, như được xác định dưới đây:

 hoặc

 lấy giá trị nhỏ hơn.

Giá trị tối thiểu của *w* = 1.0 m.



đường cơ sở

**Hình 2** - *Đường ranh giới của két chứa nhiên liệu dầu*

**9**  Các đường ống dẫn nhiên liệu dầu đặt ở khoảng cách từ đáy của tàu nhỏ hơn h, như được định nghĩa trong đoạn 6, hoặc từ phía bên của tàu nhỏ hơn w, như được định nghĩa trong đoạn 7 và 8, phải được lắp van hoặc các thiết bị đóng tương tự trong hoặc ngay liền kề với két chứa nhiên liệu dầu. Các van này phải có khả năng đưa vào hoạt động từ một không gian kín có thể tiếp cận dễ dàng mà vị trí của nó có thể tiếp cận từ boong hoa tiêu hoặc vị trí kiểm soát máy móc thiết bị đẩy mà không cần đi qua boong thượng tầng hoặc mạn khô lộ ra ngoài. Các van này phải đóng trong trường hợp có trục trặc hệ thống điều khiển từ xa (trục trặc ở vị trí đóng) và phải được đóng kín trên biển vào mọi lúc khi két chứa nhiên liệu dầu, trừ trường hợp chúng có thể được mở trong quá trình chuyển nhiên liệu dầu.

**10**  Các giếng hút trong két chứa nhiên liệu dầu có thể nhô ra vào đáy kép dưới đường ranh giới được xác định bởi khoảng cách *h*, miễn là các giếng này phải càng nhỏ càng tốt và khoảng cách giữa đáy giếng và lớp mạ vỏ đáy không nhỏ hơn 0.5*h*.

**11** Ngoài các khoản 6 và 7 hoặc 8, tàu phải tuân theo tiêu chuẩn hiệu suất lượng nhiên liệu dầu chảy ra do tai nạn được quy định cụ thể dưới đây:

**.1** Mức độ bảo vệ chống ô nhiễm do nhiên liệu dầu trong trường hợp va chạm hoặc mắc cạn phải được đánh giá trên cơ sở tham số lượng dầu chảy ra trung bình như sau:

 đối với 

 đối với 

trong đó:

 = tham số lượng dầu chảy ra trung bình;

*C* = tổng thể tích nhiên liệu dầu.

**.2** Giả thiết chung sau đây phải được áp dụng khi tính toán tham số lượng dầu chảy ra trung bình:

**.2.1** tàu phải được giả định có tải đến tầm nước vạch tải một phần (dP) mà không có độ chao hoặc độ chênh;

**.2.2** tất cả các két chứa nhiên liệu dầu phải được giả định nạp tới 98% dung tích thể tích của chúng;

**.2.3** mật độ danh định của nhiên liệu dầu (pn) nhìn chung phải được tính là 1.000 kg/m3. Nếu mật độ nhiên liệu dầu bị hạn chế cụ thể trong giá trị nhỏ hơn, thì giá trị nhỏ hơn có thể được áp dụng; và

**.2.4** theo mục đích của các tính toán lượng chảy ra này, độ thẩm thấu của mỗi két nhiên liệu dầu phải là 0.99 trừ khi được chứng minh khác.

**.3** Các giả định sau đây phải được sử dụng khi kết hợp các tham số lượng dầu chảy ra:

**.3.1** Lượng dầu chảy ra trung bình phải được tính toán độc lập đối với thiệt hại ở bên và thiệt hại ở đáy và sau đó được kết hợp thành tham số lượng dầu chảy ra không thứ nguyên OM như sau:



trong đó:

 = lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở bên, bằng m3

 = lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở đáy, bằng m3

*C* = tổng thể tích nhiên liệu dầu.

**.3.2** Đối với thiệt hại ở đáy, tính toán độc lập đối với lượng chảy ra trung bình phải được thực hiện đối với điều kiện thủy triều 0 m và 2.5 m và sau đó được kết hợp như sau:



trong đó:

 = lượng chảy ra trung bình đối với điều kiện thủy triều 0 m, và

 = lượng chảy ra trung bình đối với điều kiện thủy triều 2.5 m trừ, bằng m3.

**.4** Lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở bên OMS phải được tính như sau:



trong đó:

*i* = mỗi két nhiên liệu dầu được xem xét;

*n* = tổng số két nhiên liệu dầu;

 = xác suất thâm nhập két nhiên liệu dầu *i* từ thiệt hại ở bên, được tính toán theo khoản 11.6 của quy định này;

 = lượng chảy ra tính bằng m3 từ thiệt hại ở bên đối với két nhiên liệu dầu *i,* được giả định bằng tổng thể tích của két nhiên liệu dầu *i* ở mức đổ đầy 98%.

**.5** Lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở đáy phải được tính cho mỗi điều kiện thủy triều như sau:

**.5.1** 

trong đó:

*i* = mỗi két nhiên liệu dầu được xem xét;

*n* = tổng số két nhiên liệu dầu;

 = xác suất thâm nhập két nhiên liệu dầu *i* từ thiệt hại ở đáy, được tính toán theo khoản 11.7 của quy định này;

 = lượng chảy ra từ két nhiên liệu dầu *i* tính bằng m3 được tính theo khoản 11.5.3 của quy định này; và

 = hệ số để tính sự thu nạp dầu như được định nghĩa trong đoạn 11.5.4.

**.5.2** 

trong đó:

 và  = như được định nghĩa trong tiểu mục .5.1 ở trên

 = lượng chảy ra từ két nhiên liệu dầu *i* tính bằng m3 sau khi thay đổi thủy triều.

**.5.3** Lượng dầu chảy ra  đối với mỗi két nhiên liệu dầu phải được tính toán dựa trên nguyên tắc cân bằng áp suất theo các giả định sau:

**.5.3.1** Tàu phải được giả định là bị mắc cạn mà không có độ chao hoặc độ chênh, với tầm nước mắc cạn trước khi thay đổi thủy triều bằng với tầm nước vạch tải một phần dP.

**.5.3.2** Mức nhiên liệu dầu sau khi tai nạn phải được tính như sau:



trong đó:

hF = chiều cao của bề mặt nhiên liệu dầu trên Zl theo mét;

tc = sự thay đổi thủy triều tính bằng mét. Các mức giảm thủy triều phải được thể hiện dưới dạng giá trị âm;

Zl = chiều cao của điểm thấp nhất trong két nhiên liệu dầu trên đường cơ sở, tính bằng mét;

ρs = mật độ nước biển, được tính là 1.025 kg/m3; và

ρn = mật độ danh định của nhiên liệu dầu, như được định nghĩa trong 11.2.3.

**.5.3.3** Lượng dầu chảy ra  đối với bất kỳ két nào bao quanh lớp mạ vỏ đáy phải được tính không nhỏ hơn công thức sau, nhưng không vượt quá dung tích két chứa:



trong đó:

 = 1.0 m, khi 

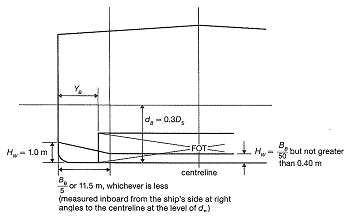
 =  nhưng không lớn hơn 0.4 m, khi  lớn hơn  hoặc 11.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn

HW sẽ được đo lên từ vạch đáy phẳng giữa tàu. Ở chỗ ngoặt của khu vực đáy tàu và tại các vị trí không có chỗ ngoặt đáy tàu được xác định rõ ràng, thì HW sẽ được đo từ đường song song với đáy phẳng ở giữa tàu như được trình bày cho khoảng cách *h* trong hình 1.

Đối với các giá trị YB ở phía ngoài tàu  hoặc 11.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn, HW sẽ được nội suy tuyến tính.

YB = giá trị YB tối thiểu trên chiều dài của két nhiên liệu dầu, trong đó tại bất kỳ vị trí nào, YB là khoảng cách ngang giữa vỏ bên tại đường mớn nước dB và két chứa tại hoặc dưới đường mớn nước dB.

A = diện tích nhô ra tối đa theo chiều ngang của két nhiên liệu dầu lên đến mức HW từ đáy két.



 hoặc 11.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn

(được đo bên trong từ phía bên của tàu ở góc phải đến đường trung tâm ở mức dB)

đường trung tâm

HW =  nhưng không lớn hơn 0.40 m

**Hình 3** - *Kích thước để tính toán lượng dầu chảy ra tối thiểu*

**.5.4** Trong trường hợp thiệt hại ở đáy, một phần từ lượng chảy ra từ két nhiên liệu dầu có thể được thu nạp bởi các khoang không có dầu. Tác động này được ước lượng bằng cách áp dụng hệ số CDB(i) cho mỗi két, được tính như sau:

CDB(i) = 0.6 đối với các két chứa nhiên liệu dầu được bao bọc từ bên dưới bởi các khoang không có dầu;

nếu không thì CDB(i) = 1.

**.6** Xác suất PS làm nứt một khoang do thiệt hại ở bên phải được tính như sau:

**.6.1** 

trong đó:

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng dọc được bao bọc bởi Xa và Xf;

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng thẳng đứng được bao bọc bởi Zl và Zu;

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng theo chiều ngang vượt ra ngoài ranh giới được xác định bởi y;

**.6.2** PSa, PSf, PSu và PSl sẽ được xác định bằng phép nội suy tuyến tính từ các bảng xác suất đối với thiệt hại ở bên được cung cấp trong 11.6.3, và PSy sẽ được tính từ các công thức được cung cấp trong 11.6.3, trong đó:

PSa = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía sau vị trí 

PSf = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía trước vị trí 

PSl = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn dưới két;

PSu = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn trên két; và

PSy = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn bên ngoài két.

Các ranh giới khoang Xa, Xf, Zl, Zu và y phải được phát triển như sau:

Xa = khoảng cách dọc từ đầu cuối phía sau của L đến điểm gần đuôi tàu nhất trên khoang đang được xem xét, tính theo mét;

Xf = khoảng cách dọc từ đầu cuối phía sau của L đến điểm trước nhất trên khoang đang được xem xét, tính theo mét;

Zl = khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở đúc đến điểm thấp nhất trên khoang đang được xem xét tính theo mét. Trường hợp Zl lớn hơn DS, Zl sẽ được tính như DS;

Zu = khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở đúc đến điểm cao nhất trên khoang đang được xem xét tính theo mét. Trường hợp Zu lớn hơn DS, Zu sẽ được tính như DS; và

y = khoảng cách ngang tối thiểu được đo ở góc phải tới đường trung tâm giữa khoang được xem xét và vỏ bên, tính bằng mét.[[12]](#footnote-12)

Ở chỗ ngoặt của đáy tàu, y không cần phải được xem xét dưới khoảng cách *h* trên đường cơ sở, trong đó h nhỏ hơn , 3 m hoặc đầu két.

**.6.3** Bảng xác suất đối với thiệt hại ở bên

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | PSa |  |  | PSf |  |  | PSl |  |  | PSu |
| 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 |

PSy phải được tính như sau:

 đối với 

 đối với 

 đối với 

PSy sẽ không được tính lớn hơn 1.

**.7** Xác suất PB làm nứt một khoang do thiệt hại ở đáy phải được tính như sau:

**.7.1** 

trong đó:

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng dọc được bao bọc bởi Xa và Xf;

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng ngang được bao bọc bởi YP và YS; và

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng theo chiều thẳng đứng phía trên ranh giới được xác định bởi z;

**.7.2** PBa, PBf, PBp và PBs sẽ được xác định bằng phép nội suy tuyến tính từ các bảng xác suất đối với thiệt hại ở đáy được cung cấp trong 11.7.3, và PBz sẽ được tính từ các công thức được cung cấp trong 11.7.3, trong đó:

PBa = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía sau vị trí 

PBf = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía trước vị trí 

PBp = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về mạn trái của két;

PBs = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về mạn phải của két; và

PBz = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn bên dưới két.

Các ranh giới khoang Xa, Xf, Yp, Ys và z phải được phát triển như sau:

Xa và Xf như được định nghĩa trong 11.6.2;

Yp = khoảng cách ngang từ điểm vô cùng của mạn trái trên khoang nằm tại hoặc dưới đường mớn nước dB, đến mặt phẳng thẳng đứng nằm  ở mạn phải đường trung tâm của tàu;

Ys = khoảng cách ngang từ điểm vô cùng của mạn phải trên khoang nằm tại hoặc dưới đường mớn nước dB, đến mặt phẳng thẳng đứng nằm  ở mạn phải đường trung tâm của tàu; và

z = giá trị z tối thiểu qua chiều dài khoang, trong đó ở bất kỳ vị trí theo chiều dọc nào, z là khoảng cách thẳng đứng từ điểm dưới của vỏ đáy tại vị trí dọc đó đến điểm dưới của khoang ở vị trí dọc đó.

**.7.3** Bảng xác suất đối với thiệt hại ở đáy

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | PBa |  |  | PBf |  |  | PBp |  |  | PBs |
| 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 |

PBz phải được tính như sau:

 đối với 

 đối với 

PBz sẽ không được tính lớn hơn 1.

**.8** Nhằm mục đích bảo trì và kiểm tra, bất kỳ két nhiên liệu dầu nào không tiếp giáp với lớp mạ vỏ ngoài đều không được đặt gần hơn giá trị h tối thiểu trong đoạn 6 với lớp mạ vỏ đáy và không gần hơn giá trị w tối thiểu áp dụng trong đoạn 7 hoặc 8 với lớp mạ vỏ bên.

**12** Trong việc phê duyệt thiết kế và kết cấu các tàu sẽ được đóng theo quy định này, các Chính quyền quản lý phải quan tâm thích đáng đến các khía cạnh an toàn chung, bao gồm sự cần thiết phải bảo trì và kiểm tra các không gian hoặc két đáy kép và mạn.

XEM GIẢI THÍCH 20, 21 VÀ 22

### **Quy định 13**

### Kết nối xả tiêu chuẩn

Để cho phép đường ống của các cơ sở tiếp nhận được kết nối với đường ống xả của tàu để lấy cặn từ máy móc thiết bị ở đáy tàu và từ két chứa cặn (bã) dầu, cả hai đường đều phải được lắp đầu nối xả tiêu chuẩn theo bảng sau:

**Kích thước tiêu chuẩn của mặt bích cho các kết nối xả**

|  |  |
| --- | --- |
| **Mô tả** | **Kích thước** |
| Đường kính ngoài | 215 mm |
| Đường kính trong | Theo đường đường kính ngoài của ống |
| Đường kính vòng tròn bu lông | 183 mm |
| Các khe trong mặt bích | 6 lỗ đường kính 22 mm đặt cách đều nhau trên vòng tròn bu lông của đường kính trên, được cắt rãnh vào chu vi ngoại biên của mặt bích. Chiều rộng khe là 22 mm |
| Độ dày mặt bích | 20 mm |
| Bu lông và đai ốc: số lượng, đường kính | 6, mỗi bu lông/đai ốc có đường kính 20 mm và có chiều dài thích hợp |
| Mặt bích được thiết kế để chấp nhận các đường ống có đường kính trong tối đa là 125 mm và phải bằng thép hoặc vật liệu tương đương khác có mặt phẳng. Mặt bích này cùng với miếng đệm bằng vật liệu chống dầu phải phù hợp với áp suất dịch vụ là 600 kPa. | |

## *Phần B – Thiết bị*

### **Quy định 14**

### Thiết bị lọc dầu

XEM GIẢI THÍCH 23

**1**  Trừ khi được quy định tại khoản 3 của quy định này, bất kỳ tàu nào có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên nhưng dưới 10.000 tấn đều phải được lắp thiết bị lọc dầu phù hợp với khoản 6 của quy định này. Bất kỳ tàu nào có thể xả vào biển nước dằn được giữ lại trong két nhiên liệu dầu theo quy định 16.2 đều phải tuân theo đoạn 2 của quy định này.

XEM GIẢI THÍCH 24 VÀ 25

**2**  Trừ khi được quy định tại khoản 3 của quy định này, bất kỳ tàu nào có tổng trọng tải từ 10.000 tấn trở lên đều phải được lắp thiết bị lọc dầu phù hợp với khoản 7 của quy định này.

XEM GIẢI THÍCH 25

**3**  Các tàu như tàu khách sạn, tàu lưu trữ v.v, đứng yên một chỗ ngoại trừ những chuyến di dời không mang hàng không cần phải có thiết bị lọc dầu. Các tàu này phải được cung cấp két chứa có thể tích đầy đủ đáp ứng Chính quyền quản lý để giữ lại toàn bộ nước đáy tàu có dầu trên tàu. Tất cả nước đáy tàu có đầu phải được giữ lại trên tàu để tiếp tục xả vào các cơ sở tiếp nhận.

**4**  Chính quyền quản lý phải đảm bảo rằng tàu có tổng trọng tải dưới 400 tấn phải được trang bị càng nhiều càng tốt để giữ lại trên tàu dầu hoặc hỗn hợp có dầu hoặc xả thải theo yêu cầu trong quy định 15.6 của Phụ lục này.

**5**  Chính quyền quản lý có thể miễn trừ các yêu cầu trong khoản 1 và 2 của quy định này đối với:

**.1** bất kỳ tàu nào chỉ tham gia vào các hành trình trong những khu vực đặc biệt, hoặc

**.2** bất kỳ tàu nào được chứng nhận theo Bộ luật An toàn Quốc tế đối với Tàu cao tốc (hoặc trong phạm vi của Bộ luật này đối với kích thước và thiết kế) tham gia vào dịch vụ theo lịch trình với thời gian quay vòng không quá 24 giờ và cũng bao gồm các chuyến di dời không chở hành khách/hàng hoá đối với các tàu đó,

**.3** đối với quy định tại khoản .1 và .2 ở trên, phải tuân thủ các điều kiện sau:

**.3.1** tàu phải được trang bị két chứa có thể tích đầy đủ đáp ứng Chính quyền quản lý để giữ lại toàn bộ nước đáy tàu có dầu trên tàu;

**.3.2** tất cả nước đáy tàu có đầu phải được giữ lại trên tàu để tiếp tục xả vào các cơ sở tiếp nhận;

**.3.3** Chính quyền quản lý đã xác định rằng có đủ cơ sở tiếp nhận để tiếp nhận nước đáy tàu có dầu trong đủ số cảng hoặc bến cuối mà tàu ghé tới;

**.3.4** khi được yêu cầu, Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế phải được xác nhận cho thấy tàu chỉ tham gia vào các hành trình trong các khu vực đặc biệt hoặc đã được chấp nhận như là tàu cao tốc cho mục đích của quy định này và dịch vụ được xác định; và

XEM GIẢI THÍCH 26

**.3.5** khối lượng, thời gian, và cảng xả phải được ghi trong Sổ ghi chép dầu Phần I.

XEM GIẢI THÍCH 8

**6**  Thiết bị lọc dầu đề cập tại khoản 1 của quy định này phải có thiết kế được Chính quyền quản lý chấp thuận và phải đảm bảo rằng mọi hỗn hợp có dầu được thải ra biển sau khi đi qua hệ thống đều có hàm lượng dầu không vượt quá 15 ppm. Khi xem xét việc thiết kế các thiết bị như vậy, Chính quyền quản lý phải xem xét đặc tả kỹ thuật được Tổ chức đề xuất.[[13]](#footnote-13)

**7**  Thiết bị lọc dầu được đề cập trong đoạn 2 của quy định này phải tuân theo đoạn 6 của quy định này. Ngoài ra, thiết bị phải được cung cấp các bố cục báo động để cho biết khi nào mức này không thể duy trì. Hệ thống cũng phải được cung cấp các bố cục để đảm bảo rằng việc xả thải các hỗn hợp có dầu sẽ tự động dừng lại khi hàm lượng dầu trong nước thải vượt quá 15 ppm. Khi xem xét việc thiết kế các thiết bị như vậy và phê duyệt, Chính quyền quản lý phải xem xét đặc tả kỹ thuật được Tổ chức đề xuất.\*

## *Phần C – Kiểm soát xả dầu do hoạt động*

### **Quy định 15**

### Kiểm soát xả dầu

XEM GIẢI THÍCH 23 VÀ 27

**1**  Theo các điều khoản trong quy định 4 của Phụ lục này và khoản 2, 3, và 6 của quy định này, nghiêm cấm việc thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu từ tàu.

#### A Xả thải ngoài các khu vực đặc biệt

**2**  Nghiêm cấm mọi hoạt động xả thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu từ tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên trừ khi các điều kiện sau được đáp ứng:

**.1** tàu đang xuất phát *trên đường*;

XEM GIẢI THÍCH 28

**.2** hỗn hợp có dầu được xử lý thông qua thiết bị lọc dầu đáp ứng yêu cầu trong quy định 14 của Phụ lục này;

**.3** hàm lượng dầu trong nước thải không pha loãng không vượt quá 15 ppm;

**.4** hỗn hợp có dầu không bắt nguồn từ đáy tàu khoang bơm nước hàng hoá trên tàu chở dầu; và

**.5** trong trường hợp tàu chở dầu, hỗn hợp có dầu không được trộn lẫn với dư lượng hàng hoá dầu.

#### B Xả thải trong các khu vực đặc biệt

**3**  Nghiêm cấm mọi hoạt động xả thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu từ tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên trừ khi các điều kiện sau được đáp ứng:

**.1** tàu đang xuất phát *trên đường*;

**.2** hỗn hợp có dầu được xử lý thông qua thiết bị lọc dầu đáp ứng yêu cầu trong quy định 14.7 của Phụ lục này;

**.3** hàm lượng dầu trong nước thải không pha loãng không vượt quá 15 ppm;

**.4** hỗn hợp có dầu không bắt nguồn từ đáy tàu khoang bơm nước hàng hoá trên tàu chở dầu; và

**.5** trong trường hợp tàu chở dầu, hỗn hợp có dầu không được trộn lẫn với dư lượng hàng hoá dầu.

**4**  Đối với vùng Nam Cực, nghiêm cấm mọi hoạt động xả thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu từ bất kỳ tàu nào.

**5**  Không điều gì trong quy định này sẽ ngăn cấm tàu trên hành trình mà chỉ có một phần trong khu vực đặc biệt được xả thải bên ngoài khu vực đặc biệt theo khoản 2 của quy định này.

#### C Yêu cầu đối với các tàu có tổng trọng tải dưới 400 tấn trong tất cả các khu vực trừ khu vực Nam Cực

**6** Trường hợp tàu tổng trọng tải dưới 400 tấn, thì dầu và tất cả các hỗn hợp có dầu phải được giữ lại trên tàu để tiếp tục thải vào các cơ sở tiếp nhận hoặc thải ra biển theo các quy định sau:

**.1** tàu đang xuất phát trên đường;

**.2** tàu có thiết bị vận hành theo thiết kế được Chính quyền quản lý chấp thuận đảm bảo rằng hàm lượng dầu trong nước thải không pha loãng không vượt quá 15 ppm;

**.3** hỗn hợp có dầu không bắt nguồn từ đáy tàu khoang bơm nước hàng hoá trên tàu chở dầu; và

**.4** trong trường hợp tàu chở dầu, hỗn hợp có dầu không được trộn lẫn với dư lượng hàng hoá dầu.

#### D Yêu cầu chung

**7**  Bất cứ khi nào quan sát thấy các vết dầu có thể nhìn thấy được trên hoặc dưới bề mặt nước trong vùng lân cận trực tiếp của tàu hoặc đường rẽ nước của tàu, thì trong phạm vi hợp lý có thể Chính phủ của các Bên tham gia Công ước này phải kịp thời điều tra các sự kiện có liên quan đến vấn đề liệu đã có vi phạm các điều khoản của quy định này hay không. Cụ thể, việc điều tra phải bao gồm các điều kiện gió và biển, đường đi và tốc độ của tàu, các nguồn dấu vết có thể nhìn thấy khác trong vùng lân cận và bất kỳ hồ sơ xả dầu nào có liên quan.

**8**  Mọi hoạt động xả thải ra biển không được chứa hoá chất hoặc các chất khác về số lượng hoặc nồng độ gây nguy hiểm cho môi trường biển hoặc hoá chất hoặc các chất khác được đưa vào sử dụng để phá vỡ các điều kiện xả thải theo quy định này.

**9**  Cặn dầu không thể thải ra biển theo quy định này phải được giữ lại trên tàu để tiếp tục thải vào các cơ sở tiếp nhận.

### **Quy định 16**

### Phân tách dầu và nước dằn và vận chuyển dầu trong két mũi

**1**  Trừ khi được quy định tại khoản 2 của quy định này, trên các tàu được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.2, có tổng trọng tải 4.000 tấn trở lên không phải là tàu chở dầu và trong tàu chở dầu được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.2, có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên, thì không được vận chuyển nước dằn trong bất cứ két nhiên liệu dầu nào.

**2**  Trường hợp cần phải chở lượng lớn nhiên liệu dầu nên cần phải chở nước dằn không phải là nước dằn sạch trong két nhiên liệu dầu, thì nước dằn phải được thải vào các cơ sở tiếp nhận hoặc xuống biển theo quy định 15 của Phụ lục này bằng cách sử dụng các thiết bị trong quy định 14.2 của Phụ lục này, và phải tạo mục trong Sổ ghi chép dầu về việc này.

XEM GIẢI THÍCH 29

**3**  Trên tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên mà hợp đồng đóng tàu được lập sau ngày 1 tháng 1 năm 1982 hoặc, nếu không có hợp đồng đóng tàu, sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự sau ngày 1 tháng 7 năm 1982, thì không được vận chuyển dầu trong két mũi hoặc két phía trước vách ngăn va chạm.

**4**  Tất cả các tàu không thuộc đối tượng quy định tại khoản 1 và 3 của quy định này phải tuân thủ các quy định của các khoản này trong phạm vi hợp lý và có thể thực hiện được.

XEM GIẢI THÍCH 30

### **Quy định 17**

*Sổ ghi chép dầu Phần I - Hoạt động trong khoang máy*

**1**  Mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên và mọi tàu có tổng trọng tải 400 tấn trở lên không phải tàu chở dầu đều phải được cung cấp Sổ ghi chép dầu Phần I (Hoạt động trong khoang máy). Sổ ghi chép dầu, dù là một phần của sổ nhật ký chính thức của tàu hoặc bằng cách khác, phải theo mẫu quy định tại văn bản đính kèm III của Phụ lục này.

**2**  Sổ ghi chép dầu Phần I phải được hoàn thành trên cơ sở két tới két nếu thích hợp vào mỗi lần bất cứ khi nào một trong các hoạt động trong khoang máy sau đây diễn ra trên tàu:

**.1** dằn hoặc làm sạch két chứa nhiên liệu dầu;

**.2** xả nước làm sạch hoặc nước dằn bẩn từ két chứa nhiên liệu dầu;

**.3** thu gom và thải bỏ cặn (bã) dầu;

**.4** xả từ trên mạn tàu xuống biển hoặc thải bỏ nước đáy tàu tích tụ trong khoang máy; và

**.5** tiếp nhận dầu nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn hàng loạt.

**3** Trường hợp xả dầu hoặc hỗn hợp có dầu như đã đề cập trong quy định 4 của Phụ lục này hoặc trường hợp xả dầu do tai nạn hoặc ngoại lệ khác không được loại trừ theo quy định đó thì phải tạo một bản báo cáo trong Sổ ghi chép dầu Phần l về hoàn cảnh và lý do của việc xả.

**4** Mọi hoạt động được mô tả trong đoạn 2 của quy định này đều phải được ghi lại đầy đủ không chậm trễ trong Sổ ghi chép dầu Phần I để tất cả các mục trong sổ phù hợp với hoạt động đó sẽ được hoàn thành. Mọi hoạt động đã được hoàn thành phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan phụ trách các hoạt động liên quan ký và mỗi trang đã hoàn thành phải được thuyền trưởng ký. Các mục trong Sổ ghi chép dầu Phần I, đối với tàu có Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm Dầu Quốc tế, phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ quốc gia chính thức của Nhà nước có cờ mà tàu có quyền treo cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.

**5**  Bất kỳ sự cố nào của thiết bị lọc dầu đều phải được ghi lại trong Sổ ghi chép dầu Phần I.

**6**  Sổ ghi chép dầu Phần I phải được cất giữ ở nơi sẵn sàng để kiểm tra vào mọi thời điểm hợp lý và phải được giữ trên tàu, trừ trường hợp tàu được kéo không có người điều khiển. Sổ này phải được bảo quản trong khoảng thời gian ba năm kể từ ngày tạo mục cuối cùng.

**7** Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ của một Bên tham gia Công ước này có quyền kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần I trên bất kỳ tàu nào mà Phụ lục này áp dụng trong khi tàu đang ở các cảng hoặc bến ngoài khơi của mình và có thể tạo bản sao của bất kỳ mục nào trong sổ đó và có quyền yêu cầu thuyền trưởng xác nhận rằng bản sao này là bản sao y của mục đó. Bất kỳ bản sao nào được tạo mà đã được thuyền trưởng của tàu xác nhận là bản sao y của một mục trong Sổ ghi chép dầu Phần I đều phải được chấp nhận trong bất kỳ thủ tục tố tụng pháp lý nào làm bằng chứng về các sự kiện nêu trong mục. Việc kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần I và việc lấy bản sao có chứng thực của cơ quan có thẩm quyền theo khoản này phải được tiến hành càng khẩn trương càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn không chính đáng.

## Chương 4 - Yêu cầu đối với khu vực hàng hóa của tàu chở dầu

## *Phần A – Kết cấu*

### **Quy định 18**

*Két dằn tách biệt*

XEM GIẢI THÍCH 31

*Tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982*

**1**  Mọi tàu chở dầu thô có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên và mọi tàu chở sản phẩm có trọng tải toàn phần từ 30.000 tấn trở lên được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như được định nghĩa trong quy định 1.28.4, đều phải được cung cấp các két dằn tách biệt và phải tuân thủ các khoản 2, 3 và 4, hoặc 5 nếu thích hợp của quy định này.

**2**  Dung tích của các két dằn tách biệt phải được xác định sao cho tàu có thể hoạt động an toàn trên các hành trình dằn mà không cần trông cậy vào việc sử dụng các két hàng cho nước dằn trừ khi được quy định tại khoản 3 hoặc 4 của quy định này. Tuy nhiên trong mọi trường hợp, dung tích của các két dằn tách biệt phải ít nhất sao cho, trong mọi điều kiện dằn tại bất kỳ phần nào của hành trình, bao gồm các điều kiện gồm trọng tải nhẹ chỉ cộng với tải trọng dằn tách biệt, tầm nước và độ mớn nước của tàu có thể đáp ứng các yêu cầu sau:

**.1** tầm nước đúc ở giữa tàu (dm) theo mét (không tính đến bất kỳ biến dạng nào của tàu) không được nhỏ hơn:

dm = 2.0 + 0.02L

**.2** tầm nước ở đường vuông góc mũi và lái phải tương ứng với tầm nước được xác định theo tầm nước ở giữa tàu (dm) như đã nêu trong đoạn 2.1 của quy định này, kết hợp với độ mớn nước của đuôi tàu không lớn hơn 0,015L; và

**.3** trong bất kỳ trường hợp nào thì tầm nước ở đường vuông góc lái không được nhỏ so với mức cần thiết để có thể nhấn chìm toàn bộ chân vịt.

**3** Trong mọi trường hợp, không được chở nước dằn trong két hàng, ngoại trừ:

**.1** trong những hành trình hiếm hoi khi điều kiện thời tiết khắc nghiệt đến mức mà theo ý kiến của thuyền trưởng, cần phải chở thêm nước dằn trong két hàng để đảm bảo an toàn cho tàu; và

**.2** trong những trường hợp ngoại lệ mà đặc điểm hoạt động riêng của tàu chở dầu đòi hỏi phải chở nước dằn vượt quá khối lượng theo yêu cầu trong khoản 2 của quy định này, với điều kiện hoạt động của tàu chở dầu rơi vào loại trường hợp ngoại lệ do Tổ chức thiết lập.

XEM GIẢI THÍCH 32

Nước dằn bổ sung phải được xử lý và xả thải theo quy định 34 của Phụ lục này và phải tạo mục trong Sổ ghi chép dầu Phần II được đề cập trong quy định 36 của Phụ lục này.

**4**  Trong trường hợp tàu chở dầu thô, chỉ được chở nước dằn bổ sung được cho phép trong đoạn 3 của quy định này trong két hàng khi các két đó đã được rửa bằng dầu thô theo quy định 35 của Phụ lục này trước khi rời khỏi cảng hoặc bến dỡ dầu.

**5**  Bất kể các quy định tại khoản 2 của quy định này, các điều kiện dằn tách biệt đối với tàu chở dầu chiều dài dưới 150 m phải đáp ứng Chính quyền quản lý.

XEM GIẢI THÍCH 33

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

**6** Theo quy định tại khoản 7 của quy định này, mọi tàu chở dầu thô có trọng tải toàn phần từ 40.000 tấn trở lên được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 đều phải được cung cấp các két dằn tách biệt và phải tuân theo yêu cầu trong khoản 2 và 3 của quy định này.

**7** Thay vì được cung cấp các két tách biệt, tàu chở dầu thô được đề cập trong khoản 6 của quy định này có thể hoạt động với quy trình làm sạch két hàng bằng cách sử dụng dầu thô theo quy định 33 và 35 của Phụ lục này trừ khi tàu chở dầu thô được thiết kế để chở dầu thô không thích hợp cho hoạt động rửa bằng dầu thô.

XEM GIẢI THÍCH 34

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

**8** Mọi tàu chở sản phẩm có trọng tải toàn phần từ 40.000 tấn trở lên được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 đều phải được cung cấp các két dằn tách biệt và phải tuân theo các yêu cầu trong khoản 2 và 3 của quy định này, hoặc hoạt động với các két dằn sạch chuyên dụng phù hợp với các quy định sau:

**.1** Tàu chở sản phẩm phải có dung tích két chứa đầy đủ, chỉ dành riêng cho việc vận chuyển nước dằn sạch theo quy định 1.17 của Phụ lục này, để đáp ứng các yêu cầu trong khoản 2 và 3 của quy định này.

**.2** Các bố cục và quy trình hoạt động cho các két nước dằn sạch chuyên dụng phải tuân theo các yêu cầu do Chính quyền quản lý thiết lập. Các yêu cầu này phải có ít nhất tất cả điều khoản của Đặc tả kỹ thuật đã được sửa đổi đối với Tàu chở dầu có két nước dằn sạch chuyên dụng được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.495(XII).

**.3** Tàu chở sản phẩm phải được trang bị máy đo hàm lượng dầu được Chính quyền quản lý phê duyệt dựa trên các đặc tả kỹ thuật được Tổ chức khuyến nghị, để cho phép giám sát hàm lượng dầu trong nước dằn được thải ra.[[14]](#footnote-14)

XEM GIẢI THÍCH 36

**.4** Mọi tàu chở sản phẩm hoạt động với các két nước dằn sạch chuyên dụng đều phải được cung cấp Sổ tay hướng dẫn[[15]](#footnote-15) hoạt động két nước dằn sạch chuyên dụng nêu chi tiết về hệ thống và xác định các quy trình hoạt động. Sổ tay hướng dẫn này phải đáp ứng Chính quyền quản lý và phải có tất cả các thông tin được nêu ra trong Đặc tả kỹ thuật được đề cập trong mục 8.2 của quy định này. Nếu thực hiện một thay đổi ảnh hưởng đến hệ thống két nước dằn sạch chuyên dụng, thì Sổ tay hướng dẫn hoạt động phải được sửa đổi cho phù hợp.

XEM GIẢI THÍCH 34 VÀ 35

*Tàu chở dầu có đủ điều kiện như là tàu chở dầu chở dầu dằn tách biệt*

**9**  Tuy nhiên, bất kỳ tàu chở dầu nào không bắt buộc phải có két dằn tách biệt theo các khoản 1, 6 hoặc 8 của quy định này có thể có đủ điều kiện như là tàu chở dầu dằn tách biệt, với điều kiện tàu tuân thủ các yêu cầu trong khoản 2 và 3 hoặc 5 nếu thích hợp của quy định này.

*Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 có các bố cục dằn đặc biệt*

**10** Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 có các bố cục dằn đặc biệt:

**.1** Trường hợp tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 được đóng hoặc hoạt động theo cách phù hợp với các yêu cầu về tầm nước và độ mớn nước quy định tại khoản 2 của quy định này mà không cần trông cậy vào việc sử dụng nước dằn, tàu sẽ được coi là tuân thủ các yêu cầu về két dằn tách biệt được đề cập trong khoản 6 của quy định này, với điều kiện phải tuân thủ tất cả các điều kiện sau:

**.1.1** các quy trình hoạt động và bố cục dằn được Chính quyền quản lý phê duyệt;

**.1.2** đạt được thoả thuận giữa Chính quyền quản lý và Chính phủ của các chính quyền cảng có liên quan tham gia Công ước này khi đạt được các yêu cầu về tầm nước và độ mớn nước thông qua quy trình hoạt động; và

**.1.3** Giấy chứng nhận Ngăn ngừa Ô nhiễm dầu Quốc tế được xác nhận cho thấy tàu chở dầu đang hoạt động với các bố cục dằn đặc biệt.

**.2** Trong mọi trường hợp, không được chở nước dằn trong két chứa dầu trừ trường hợp trong những hành trình hiếm hoi khi điều kiện thời tiết khắc nghiệt đến mức theo ý kiến của thuyền trưởng, cần phải chở thêm nước dằn trong két hàng để đảm bảo an toàn cho tàu. Nước dằn bổ sung phải được xử lý và xả thải theo quy định 34 của Phụ lục này và phù hợp với các yêu cầu trong quy định 29, 31 và 32 của Phụ lục này, và phải tạo mục trong Sổ ghi chép dầu được đề cập trong quy định 36 của Phụ lục này.

**.3** Chính quyền quản lý đã xác nhận Giấy chứng nhận theo tiểu mục 10.1.3 của quy định này phải thông báo cho Tổ chức thông tin chi tiết của việc này để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này.

*Tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 70.000 tấn trở lên được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979*

**11** Tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 70.000 tấn trở lên được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979 theo quy định 1.28.2 phải được cung cấp các két dằn tách biệt và phải tuân theo các yêu cầu trong khoản 2, 3 và 4 hoặc 5 của quy định này.

*Vị trí bảo vệ tải trọng dằn tách biệt*

**12** *Vị trí bảo vệ các không gian dằn tách biệt*

Trên mọi tàu chở dầu thô có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên và mọi tàu chở sản phẩm có trọng tải toàn phần từ 30.000 tấn trở lên được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.4, trừ những tàu chở dầu đáp ứng quy định 19, các két dằn tách biệt cần thiết để cung cấp dung tích đáp ứng các yêu cầu trong khoản 2 của quy định này nằm trong chiều dài két hàng phải được bố trí phù hợp với các yêu cầu trong khoản 13, 14 và 15 của quy định này để cung cấp biện pháp bảo vệ chống lượng dầu chảy ra trong trường hợp mắc cạn hoặc va chạm.

XEM GIẢI THÍCH 37

**13** Các không gian và két dằn tách biệt không phải két chứa dầu trong phạm vi chiều dài két hàng (Lt) phải được bố trí sao cho phù hợp với yêu cầu sau:



trong đó:

PAc = diện tích vỏ bên theo mét vuông cho mỗi không gian hoặc két dằn tách biệt không phải két chứa dầu dựa trên kích thước đúc nhô ra,

PAs = diện tích vỏ đáy theo mét vuông cho mỗi két hoặc không gian đó dựa trên kích thước đúc nhô ra,

Lt = chiều dài bằng mét giữa đầu trước và sau của két hàng,

B = bề rộng tối đa của tàu bằng mét theo quy định 1.22 của Phụ lục này,

D = độ sâu đúc theo mét được đo theo chiều thẳng đứng từ đỉnh sống tàu đến đỉnh sống neo boong mạn khô ở phía giữa tàu. Trên tàu có mép tròn, độ sâu đúc phải được đo đến điểm giao nhau của các đường đúc của boong và lớp mạ vỏ bên, các đường này kéo dài như thể mép có thiết kế góc cạnh,

J = 0.45 đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 20.000 tấn, 0.30 đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 200.000 tấn trở lên, tùy thuộc vào các quy định tại khoản 14 của quy định này.

Đối với các giá trị trọng tải toàn phần trung gian, giá trị của J phải được xác định bằng phép nội suy tuyến tính.

Bất cứ khi nào các ký hiệu được đưa ra trong đoạn này xuất hiện trong quy định này, chúng sẽ có ý nghĩa như được định nghĩa trong đoạn này.

XEM GIẢI THÍCH 37

**14**  Đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 200.000 tấn trở lên, giá trị của J có thể được giảm như sau:

 hoặc 0.2 lấy giá trị lớn hơn

giảm

trong đó:

a = 0.25 đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 200.000 tấn,

a = 0.40 đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 300.000 tấn,

a = 0.50 đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 420.000 tấn trở lên.

Đối với các giá trị trọng tải toàn phần trung gian, giá trị của a phải được xác định bằng phép nội suy tuyến tính.

Oc = theo định nghĩa trong quy định 25.1.1 của Phụ lục này,

Os = theo định nghĩa trong quy định 25.1.2 của Phụ lục này,

OA = lượng dầu chảy ra cho phép theo yêu cầu trong quy định 26.2 của Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 37

**15** Khi xác định PAc và PAs cho các không gian và két dằn tách biệt không phải két chứa dầu, áp dụng các điều sau:

**.1** chiều rộng tối thiểu của mỗi không gian hoặc két mạn kéo dài trong toàn bộ chiều sâu của phía bên tàu hoặc từ boong đến đỉnh đáy kép không được thấp hơn 2 m. Chiều rộng phải được đo bên trong từ phía bên tàu ở góc phải đến đường trung tâm. Trường hợp có chiều rộng nhỏ hơn, thì không được tính đến không gian hoặc két mạn khi tính toán diện tích bảo vệ PAc; và

**.2** chiều sâu thẳng đứng tối thiểu của mỗi không gian hoặc két đáy kép phải là hoặc 2 m, lấy giá trị nhỏ hơn. Trường hợp có độ sâu nhỏ hơn, thì không được tính đến không gian hoặc két đáy khi tính toán diện tích bảo vệ PAs.

Chiều rộng và chiều sâu tối thiểu của các két mạn và két đáy kép phải được đo rõ ràng với khu vực đáy tàu và, trong trường hợp chiều rộng tối thiểu thì phải được đo rõ ràng với bất kỳ diện tích mép tròn nào.

XEM GIẢI THÍCH 37

### **Quy định 19**

*Yêu cầu về đáy kép và thân kép đối với tàu chở dầu[[16]](#footnote-16) được giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996*

XEM GIẢI THÍCH 13, 31 VÀ 38

**1**  Quy định này áp dụng cho tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 600 tấn trở lên được giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996 theo quy định 1.28.6 như sau:

**2**  Mọi tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên phải:

**.1**  thay cho khoản 12 đến 15 của quy định 18, nếu phù hợp, tuân thủ các yêu cầu trong khoản 3 của quy định này, trừ khi tàu phải tuân thủ các quy định tại khoản 4 và 5 của quy định này; và

**.2**  tuân thủ các yêu cầu của quy định 28.6 nếu áp dụng.

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

**.1** *Không gian hoặc két mạn*

Các không gian hoặc két mạn phải kéo dài trong toàn bộ chiều sâu của phía bên tàu hoặc từ đỉnh đáy kép đến boong trên cùng, không tính đến mép tròn nếu có. Chúng phải được bố trí sao cho các két hàng nằm bên trong đường đúc của lớp mạ vỏ bên không nhỏ hơn khoảng cách w như được minh họa trong hình 1 được đo tại bất kỳ mặt cắt ngang nào ở góc phải đến lớp vỏ bên, như được chỉ định dưới đây:

 hoặc

 lấy giá trị nhỏ hơn.

Giá trị tối thiểu của w = 1.0 m.

**.2** *Không gian hoặc két đáy kép*

Ở bất kỳ mặt cắt ngang nào, độ sâu của mỗi không gian hoặc két đáy kép phải đảm bảo rằng khoảng cách h giữa đáy của các két hàng và đường đúc của lớp mạ vỏ đáy được đo ở góc phải đến lớp mạ vỏ đáy như thể hiện trong hình 1 không nhỏ hơn mức được chỉ định dưới đây:

 hoặc

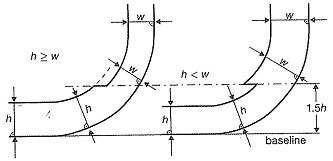
 lấy giá trị nhỏ hơn.

Giá trị tối thiểu của h = 1.0 m.

**.3** *Chỗ ngoặt của khu vực đáy tàu và tại các vị trí không có chỗ ngoặt đáy tàu được xác định rõ ràng*

Khi khoảng cách h và w khác nhau, khoảng cách w sẽ được ưu tiên ở mức vượt quá 1.5h trên đường cơ sở như trong hình 1.

XEM GIẢI THÍCH 39



đường cơ sở

**Hình 1** - *Đường ranh giới két hàng*

**.4** *Tổng dung tích của các két dằn*

Đối với các tàu chở dầu thô có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên và các tàu chở sản phẩm có trọng tải toàn phần từ 30.000 tấn trở lên thì tổng dung tích của các két mạn, két đáy kép, két mũi và két mỏm đuôi tàu không được nhỏ hơn dung tích của các két dằn tách biệt cần thiết để đáp ứng các yêu cầu trong quy định 18 của Phụ lục này. Không gian hoặc két mạn và két đáy kép được sử dụng để đáp ứng các yêu cầu trong quy định 18 phải được bố trí càng đồng đều càng tốt dọc theo chiều dài két hàng. Dung tích tải trọng dằn tách biệt bổ sung được cung cấp để giảm ứng suất uốn dầm dọc thân tàu, độ mớn nước v.v có thể được đặt ở bất cứ nơi nào trong tàu.

**.5** *Các giếng hút trong két hàng*

Các giếng hút trong két hàng có thể nhô ra vào đáy kép dưới đường ranh giới được xác định bởi khoảng cách *h*, miễn là các giếng này phải càng nhỏ càng tốt và khoảng cách giữa đáy giếng và lớp mạ vỏ đáy không nhỏ hơn 0.5*h*.

**.6** *Đường ống nước dằn và hàng hóa*

Đường ống nước dằn và các đường ống khác như đường ống dò và đường ống thông hơi tới các két dằn không được đi qua các két hàng. Đường ống vận chuyển hàng hoá và các đường ống tương tự tới các két hàng không được đi qua các két dằn. Các miễn trừ yêu cầu này có thể được áp dụng cho các đường ống ngắn, với điều kiện chúng được hàn hoàn toàn hoặc tương đương.

**4** Các điều sau đây áp dụng cho các không gian hoặc két đáy kép:

**.1** Các không gian hoặc két đáy kép theo yêu cầu trong khoản 3.2 của quy định này có thể được phân bổ, với điều kiện thiết kế của tàu chở dầu phải đảm bảo áp suất hơi và hàng hoá trên lớp mạ vỏ đáy tạo thành một ranh giới đơn lẻ giữa hàng hoá và biển không vượt quá áp lực nước thủy tĩnh bên ngoài, được biểu diễn bằng công thức sau:



trong đó:

hc = chiều cao của hàng hoá tiếp xúc với lớp mạ vỏ đáy theo mét

pc = mật độ hàng hoá tối đa theo kg/m3

dn = tầm nước hoạt động tối thiểu dưới điều kiện tải dự kiến theo mét

ps = mật độ nước biển theo kg/m3

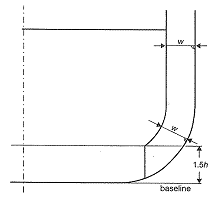
p = áp suất thiết lập tối đa trên áp suất khí quyển (áp suất dư) của van áp suất/chân không được cung cấp cho két hàng theo pascal

f = hệ số an toàn = 1.1

g = gia tốc trọng lực chuẩn (9.81 m/s2).

**.2** Bất kỳ vách ngăn ngang nào cần thiết để đáp ứng các yêu cầu nêu trên đều phải được đặt ở độ cao không dưới hoặc 6 m, lấy giá trị nhỏ hơn, nhưng không lớn hơn 0.6D trên đường cơ sở trong đó D là độ sâu đúc ở giữa tàu.

**.3** Vị trí của không gian hoặc két mạn phải được xác định như trong khoản 3.1 của quy định này trừ trường hợp dưới mức 1.5b trên đường cơ sở, trong đó h như được xác định trong khoản 3.2 của quy định này, thì đường ranh giới của két hàng có thể thẳng đứng xuống lớp mạ đáy như thể hiện trong hình 2.



đường cơ sở

**Hình 2** - *Đường ranh giới két hàng*

**5**  Các phương pháp thiết kế và xây dựng tàu chở dầu khác cũng có thể được chấp nhận là các biện pháp thay thế cho các yêu cầu quy định tại khoản 3 của quy định này với điều kiện các phương pháp đó đảm bảo ít nhất cùng một mức độ bảo vệ chống ô nhiễm do dầu trong trường hợp va chạm hoặc mắc cạn và về hướng dẫn được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển phê duyệt dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức[[17]](#footnote-17) xây dựng.

**6** Mọi tàu chở dầu có trọng tải toàn phần dưới 5.000 tấn phải tuân theo khoản 3 và 4 của quy định này, hoặc phải:

**.1** ít nhất được trang bị các không gian hoặc két đáy kép có độ sâu sao cho khoảng cách h được chỉ định trong khoản 3.2 của quy định này tuân thủ những điều sau:



với giá trị tối thiểu của h = 0.76 m;

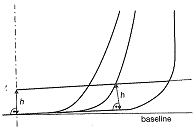
ở chỗ ngoặt của khu vực đáy tàu và tại các vị trí không có chỗ ngoặt đáy tàu được xác định rõ ràng, thì đường ranh giới của két hàng phải chạy song song với đường của đáy phẳng ở giữa tàu như trong hình 3; và

**.2** được cung cấp các két hàng được bố trí sao cho dung tích của mỗi két hàng không vượt quá 700 m3 trừ khi các không gian hoặc két mạn được bố trí theo khoản 3.1 của quy định này, tuân thủ các điều sau:



với giá trị tối thiểu của w = 0.76 m;

XEM GIẢI THÍCH 41



đường cơ sở

**Hình 3** - *Đường ranh giới két hàng*

**7**  Không được chở dầu tại bất kỳ không gian nào kéo dài về phía trước của vách ngăn va chạm được đặt theo quy định II-1/11 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển năm 1974 được sửa đổi.[[18]](#footnote-18) Tàu chở dầu không bắt buộc phải có vách ngăn va chạm theo quy định đó sẽ không được chở dầu ở bất kỳ không gian nào kéo dài về phía trước của mặt phẳng ngang vuông góc với đường trung tâm được đặt như thể là một vách ngăn va chạm được đặt theo quy định đó.

**8**  Trong việc phê duyệt thiết kế và kết cấu tàu chở dầu sẽ được đóng theo các điều khoản trong quy định này, các Chính quyền quản lý phải quan tâm thích đáng đến các khía cạnh an toàn chung, bao gồm sự cần thiết phải bảo trì và kiểm tra các không gian hoặc két đáy kép và ở mạn.

### **Quy định 20**

*Yêu cầu về đáy kép và thân kép đối với tàu chở dầu được giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996*

XEM GIẢI THÍCH 31

**1**  Trừ trường hợp có quy định rõ ràng khác thì quy định này sẽ:

**.1** áp dụng đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên được giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996 theo quy định 1.28.5 của Phụ lục này; và

**.2** không áp dụng đối với tàu chở dầu tuân thủ quy định 19 và quy định 28 đối với khoản 28.6, được giao trước ngày 6 tháng 7 năm 1996, như được định nghĩa trong quy định 1.28.5 của Phụ lục này; và

**.3** không áp dụng đối với tàu chở dầu thuộc khoản 1 ở trên tuân thủ quy định 19.3.1 và 19.3.2 hoặc 19.4 hoặc 19.5 của Phụ lục này, trừ trường hợp yêu cầu về khoảng cách tối thiểu giữa ranh giới của két hàng và lớp mạ đáy và phía bên tàu không cần phải được đáp ứng trong mọi khía cạnh. Trong trường hợp đó, khoảng cách bảo vệ phía bên không được nhỏ hơn khoảng cách quy định trong Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế đối với vị trí két hàng loại 2 và khoảng cách bảo vệ đáy tại đường trung tâm phải tuân theo quy định 18.15.2 của Phụ lục này.

**2** Theo mục đích của quy định này:

**.1** *Dầu diesel nặng* có nghĩa là dầu diesel trừ các loại có phần chưng cất hơn 50% theo thể tích chưng cất ở nhiệt độ không quá 340°C khi được kiểm tra theo phương pháp được Tổ chức chấp nhận.[[19]](#footnote-19)

**.2** *Dầu nhiên liệu* có nghĩa là phần chưng cất nặng hoặc cặn từ dầu thô hoặc hỗn hợp các vật liệu dùng để làm nhiên liệu để sản xuất nhiệt hoặc năng lượng có chất lượng tương đương với đặc tả kỹ thuật được Tổ chức chấp nhận.[[20]](#footnote-20)

**3** Theo mục đích của quy định này, tàu chở dầu được chia thành các loại sau:

**.1** *Tàu chở dầu loại 1* có nghĩa là tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên chở dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu diesel nặng hoặc dầu bôi trơn dưới dạng hàng hoá và có trọng tải toàn phần từ 30.000 tấn trở lên chở dầu không phải những loại nêu trên, không tuân thủ các yêu cầu đối với tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như được định nghĩa trong quy định 1.28.4 của Phụ lục này;

**.2** *Tàu chở dầu loại 2* có nghĩa là tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên chở dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu diesel nặng hoặc dầu bôi trơn dưới dạng hàng hoá và có trọng tải toàn phần 30.000 tấn trở lên chở dầu không phải những loại nêu trên, tuân thủ các yêu cầu đối với tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982 như được định nghĩa trong quy định 1.28.4 của Phụ lục này; và

XEM GIẢI THÍCH 42

**.3** *Tàu chở dầu loại 3* có nghĩa là tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên nhưng thấp hơn trọng tải quy định tại tiểu mục 1 hoặc 2 của khoản này.

**4**  Tàu chở dầu mà quy định này áp dụng phải tuân thủ các yêu cầu trong khoản 2 đến 5, 7 và 8 của quy định 19 và quy định 28 đối với đoạn 28.6 của Phụ lục này không muộn hơn ngày 5 tháng 4 năm 2005 hoặc kỷ niệm ngày giao tàu vào ngày hoặc trong năm quy định tại bảng sau:

|  |  |
| --- | --- |
| **Loại tàu chở dầu** | **Ngày hoặc năm** |
| Loại 1 | Ngày 5 tháng 4 năm 2005 đối với tàu được giao vào ngày 5 tháng 4 năm 1982 hoặc sớm hơn Năm 2005 đối với tàu được giao sau ngày 5 tháng 4 năm 1982 |
| Loại 2 và Loại 3 | Ngày 5 tháng 4 năm 2005 đối với tàu được giao vào ngày 5 tháng 4 năm 1977 hoặc sớm hơn  2005 đối với tàu được giao sau ngày 5 tháng 4 năm 1977 nhưng trước ngày 1 tháng 1 năm 1978  2006 đối với tàu được giao vào năm 1978 và 1979  2007 đối với tàu được giao vào năm 1980 và 1981  2008 đối với tàu được giao vào năm 1982  2009 đối với tàu được giao vào năm 1983  2010 đối với tàu được giao vào năm 1984 hoặc sau đó |

XEM GIẢI THÍCH 43

**5** Bất kể các quy định tại khoản 4 của quy định này, trong trường hợp tàu chở dầu loại 2 hoặc 3 chỉ có đáy kép hoặc hai bên không được sử dụng để vận chuyển dầu và kéo dài đến toàn bộ chiều dài két hàng hoặc không gian thân kép không được sử dụng để vận chuyển dầu và kéo dài đến toàn bộ chiều dài két hàng, nhưng không đáp ứng các điều kiện để được miễn trừ quy định tại khoản 1.3 của quy định này, thì Chính quyền quản lý có thể cho phép tiếp tục vận hành tàu đó vượt quá ngày quy định trong khoản 4 của quy định này, với điều kiện:

**.1** tàu đã hoạt động vào ngày 1 tháng 7 năm 2001;

**.2** Chính quyền quản lý được đáp ứng bằng cách xác minh các hồ sơ chính thức rằng tàu đã tuân thủ các điều kiện nêu trên;

**.3** các điều kiện của tàu nêu trên vẫn không thay đổi; và

**.4** việc tiếp tục hoạt động này không vượt quá ngày tàu đạt đến 25 năm tuổi kể từ ngày giao.

**6**  Tàu chở dầu loại 2 hoặc 3 từ 15 năm tuổi trở lên sau ngày giao phải tuân theo Đề án Đánh giá Điều kiện do Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển thông qua theo nghị quyết MEPC.94(46) được sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi như vậy phải được thông qua và có hiệu lực theo các điều khoản trong điều 16 của Công ước này liên quan đến thủ tục sửa đổi áp dụng cho văn bản đính kèm của Phụ lục.

XEM GIẢI THÍCH 44

**7** Chính quyền quản lý có thể cho phép tiếp tục vận hành tàu chở dầu loại 2 hoặc 3 vượt quá ngày quy định tại khoản 4 của quy định này, nếu kết quả khả quan của Đề án Đánh giá Điều kiện theo ý kiến ​​của Chính quyền quản lý đảm bảo rằng tàu phù hợp để tiếp tục hoạt động với điều kiện hoạt động không được vượt quá kỷ niệm ngày giao tàu vào năm 2015 hoặc ngày tàu đạt đến 25 năm tuổi kể từ ngày giao, tùy theo thời điểm nào sớm hơn.

**8.1** Chính quyền quản lý của một Bên tham gia Công ước này cho phép áp dụng khoản 5 của quy định này, hoặc cho phép, đình chỉ, thu hồi hoặc từ chối áp dụng khoản 7 của quy định này đối với tàu có quyền treo cờ của mình phải ngay lập tức thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này để biết thông tin và có hành động thích hợp, nếu có.

**8.2** Bên tham gia Công ước này có quyền từ chối nhập cảng hoặc các bến ngoài khơi thuộc quyền quản lý của mình đối với tàu chở dầu hoạt động theo các quy định trong:

**.1** khoản 5 của quy định này vượt quá kỷ niệm ngày giao tàu vào năm 2015; hoặc

**.2** khoản 7 của quy định này.

Trong những trường hợp như vậy, Bên đó phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này để biết thông tin.

### **Quy định 21**

*Ngăn ngừa ô nhiễm do dầu từ các tàu chở dầu hạng nặng dưới dạng hàng hóa*

**1** Quy định này sẽ:

**.1** áp dụng đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 600 tấn trở lên chở dầu hạng nặng dưới dạng hàng hoá bất kể ngày giao; và

**.2** không áp dụng đối với tàu chở dầu thuộc khoản 1 ở trên tuân thủ các quy định 19.3.1 và 19.3.2 hoặc 19.4 hoặc 19.5 của Phụ lục này, trừ trường hợp yêu cầu về khoảng cách tối thiểu giữa ranh giới của két hàng và lớp mạ đáy và phía bên tàu không cần phải được đáp ứng trong mọi khía cạnh. Trong trường hợp đó, khoảng cách bảo vệ phía bên không được nhỏ hơn khoảng cách quy định trong Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế đối với vị trí két hàng loại 2 và khoảng cách bảo vệ đáy tại đường trung tâm phải tuân theo quy định 18.15.2 của Phụ lục này.

**2** Theo mục đích của quy định này *dầu hạng nặng* có nghĩa là bất kỳ loại dầu nào sau đây:

**.1** dầu thô có mật độ ở 15°C cao hơn 900 kg/m3;

**.2** dầu, trừ dầu thô, có mật độ ở 15°C cao hơn 900 kg/m3 hoặc độ nhớt động học ở 50°C cao hơn 180 mm2/s; hoặc

**.3** nhựa đường, hắc ín và nhũ tương của chúng.

**3** Tàu chở dầu mà quy định này áp dụng phải tuân thủ các quy định tại các khoản từ 4 đến 8 của quy định này ngoài việc tuân thủ các điều khoản áp dụng của quy định 20.

**4** Theo quy định tại khoản 5, 6 và 7 của quy định này, tàu chở dầu mà quy định này áp dụng:

**.1** nếu có trọng tải toàn phần 5000 tấn trở lên, phải tuân thủ các yêu cầu trong quy định 19 của Phụ lục này không muộn hơn ngày 5 tháng 4 năm 2005; hoặc

**.2** nếu có trọng tải toàn phần 600 tấn trở lên nhưng dưới 5.000 tấn, phải được trang bị cả không gian hoặc két đáy kép tuân theo các điều khoản trong quy định 19.6.1 của Phụ lục này, và các không gian hoặc két mạn được bố trí theo quy định 19.3.1 và tuân thủ các yêu cầu về khoảng cách w đề cập trong quy định 19.6.2, không muộn hơn kỷ niệm ngày giao tàu trong năm 2008.

**5** Trong trường hợp tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 5.000 tấn trở lên chở dầu hạng nặng dưới dạng hàng hóa chỉ có đáy kép hoặc hai bên không được sử dụng để vận chuyển dầu và kéo dài đến toàn bộ chiều dài két hàng hoặc không gian thân kép không được sử dụng để vận chuyển dầu và kéo dài đến toàn bộ chiều dài két hàng, nhưng không đáp ứng các điều kiện để được miễn trừ quy định tại khoản 1.2 của quy định này, thì Chính quyền quản lý có thể cho phép tiếp tục vận hành tàu đó vượt quá ngày quy định trong khoản 4 của quy định này, với điều kiện:

**.1** tàu đã hoạt động vào ngày 4 tháng 12 năm 2003;

**.2** Chính quyền quản lý được đáp ứng bằng cách xác minh các hồ sơ chính thức rằng tàu đã tuân thủ các điều kiện nêu trên;

**.3** các điều kiện của tàu nêu trên vẫn không thay đổi; và

**.4** việc tiếp tục hoạt động này không vượt quá ngày tàu đạt đến 25 năm tuổi kể từ ngày giao.

**6.1** Chính quyền quản lý có thể cho phép tiếp tục vận hành tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên, vận chuyển dầu thô có mật độ ở 15°C cao hơn 900 kg/m3 nhưng thấp hơn 945 kg/m3, vượt quá ngày quy định tại khoản 4.1 của quy định này, nếu kết quả khả quan của Đề án Đánh giá Điều kiện đề cập trong quy định 20.6 theo ý kiến của Chính quyền quản lý đảm bảo rằng tàu phù hợp để tiếp tục hoạt động liên quan đến kích thước, tuổi thọ, khu vực hoạt động và điều kiện kết cấu của tàu và với điều kiện hoạt động không được vượt quá ngày tàu đạt đến 25 năm tuổi kể từ ngày giao.

XEM GIẢI THÍCH 45

**6.2** Chính quyền quản lý có thể cho phép tiếp tục vận hành tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 600 tấn trở lên nhưng dưới 5.000 tấn, vận chuyển dầu hạng nặng dưới dạng hàng hóa, vượt quá ngày quy định tại khoản 4.2 của quy định này, nếu theo ý kiến của Chính quyền quản lý tàu phù hợp để tiếp tục hoạt động liên quan đến kích thước, tuổi thọ, khu vực hoạt động và điều kiện kết cấu của tàu, với điều kiện hoạt động không được vượt quá ngày tàu đạt đến 25 năm tuổi kể từ ngày giao.

**7**  Chính quyền quản lý của một Bên tham gia Công ước này có thể miễn trừ tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 600 tấn trở lên chở dầu hạng nặng dưới dạng hàng hoá khỏi các điều khoản trong quy định này nếu tàu chở dầu:

**.1** tham gia vào các hành trình chỉ trong khu vực thuộc thẩm quyền của mình, hoặc hoạt động như một đơn vị lưu trữ dầu hạng nặng nổi nằm trong khu vực thuộc thẩm quyền của mình; hoặc

**.2** tham gia vào các hành trình chỉ trong khu vực thuộc thẩm quyền của một Bên khác, hoặc hoạt động như một đơn vị lưu trữ dầu hạng nặng nổi nằm trong khu vực thuộc thẩm quyền của một Bên khác, với điều kiện Bên có thẩm quyền mà tàu chở dầu sẽ hoạt động đồng ý với hoạt động của tàu chở dầu trong khu vực thuộc thẩm quyền của mình.

**8.1** Chính quyền quản lý của một Bên tham gia Công ước này cho phép, đình chỉ, thu hồi, hoặc từ chối áp dụng khoản 5, 6 hoặc 7 của quy định này đối với tàu có quyền treo cờ của mình phải ngay lập tức thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này để biết thông tin và có hành động thích hợp, nếu có.

**8.2** Theo các điều khoản của luật pháp quốc tế, một Bên tham gia Công ước này có quyền từ chối không cho các tàu chở dầu hoạt động theo các điều khoản trong khoản 5 hoặc 6 của quy định này vào các cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của mình hoặc từ chối chuyển dầu hạng nặng giữa các tàu ở các khu vực thuộc thẩm quyền của mình trừ trường hợp cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn của tàu hoặc cứu mạng trên biển. Trong những trường hợp đó, Bên đó phải thông báo cho Tổ chức để truyền tới các Bên tham gia Công ước này để biết thông tin.

### **Quy định 22**

### Bảo vệ đáy khoang bơm nước

**1**  Quy định này áp dụng đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007.

**2** Khoang bơm nước phải có đáy kép sao cho ở bất kỳ mặt cắt ngang nào độ sâu của mỗi không gian hoặc két đáy kép phải đảm bảo khoảng cách h giữa đáy của khoang bơm nước và đường cơ sở của tàu được đo ở các góc phải tới đường cơ sở của tàu không nhỏ hơn mức quy định dưới đây:

 hoặc

 lấy giá trị nhỏ hơn.

Giá trị tối thiểu của h = 1 m.

**3**  Trường hợp khoang bơm nước có tấm đáy nằm phía trên đường cơ sở ít nhất bằng chiều cao tối thiểu yêu cầu trong đoạn 2 ở trên (ví dụ như thiết kế đuôi tàu đáy bằng), sẽ không cần phải có kết cấu đáy kép ở khoang bơm nước.

**4**  Máy bơm nước dằn phải được bố trí phù hợp để đảm bảo hút hiệu quả từ các két đáy kép.

**5**  Bất kể các quy định trong khoản 2 và 3 nêu trên, trường hợp tình trạng ngập nước của khoang bơm nước sẽ không làm cho hệ thống bơm nước dằn hoặc hàng hóa không hoạt động, thì không cần phải lắp đáy kép.

XEM GIẢI THÍCH 46

### **Quy định 23**

*Hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn*

**1**  Quy định này áp dụng đối với tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, theo định nghĩa trong quy định 1.28.8.

**2**  Theo mục đích của quy định này, các định nghĩa sau đây sẽ được áp dụng:

**.1** *Tầm nước vạch tải (ds)* là khoảng cách thẳng đứng tính bằng mét từ đường cơ sở đúc ở giữa chiều dài đến đường mớn nước tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định cho tàu. Các tính toán liên quan đến quy định này phải dựa trên tầm nước ds, bất kể các tầm nước được ấn định có thể vượt quá ds, chẳng hạn như vạch tải nhiệt đới.

**.2** *Đường mớn nước (dB)* là khoảng cách thẳng đứng tính bằng mét từ đường cơ sở đúc ở giữa chiều dài đến đường mớn nước tương ứng với 30% độ sâu Ds.

**.3** *Bề rộng (Bs)* là bề rộng đúc lớn nhất của tàu tính bằng mét tại hoặc dưới tầm nước vạch tải sâu nhất ds.

**.4** *Bề rộng (BB)* là bề rộng đúc lớn nhất của tàu tính bằng mét tại hoặc dưới đường mớn nước dB.

**.5** *Độ sâu (Ds)* là độ sâu đúc tính bằng mét được đo ở giữa chiều dài đến boong trên ở bên.

**.6** *Chiều dài (L)* và *trọng tải toàn phần (DW)* như được xác định trong quy định 1.19 và 1.23.

**3**  Để bảo vệ đầy đủ chống ô nhiễm do dầu trong trường hợp va chạm hoặc mắc cạn, phải tuân thủ các điều sau:

**.1** đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần 5.000 tấn (DWT) trở lên, tham số lượng dầu chảy ra trung bình sẽ như sau:

 đối với 



đối với 

 đối với 

đối với tàu chở dầu và các khoáng sản có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn (DWT) và dung tích 200.000 m3, có thể áp dụng tham số lượng dầu chảy ra trung bình, với điều kiện các tính toán được thực hiện theo sự hài lòng của Chính quyền quản lý, chứng minh rằng sau khi tính đến độ bền kết cấu tăng lên, thì tàu chở dầu và các khoáng sản có ít nhất là hiệu suất lượng dầu chảy ra tương đương với tàu chở dầu thân kép chuẩn có cùng kích thước có OM 0.015.

 đối với 



đối với 

trong đó:

OM = tham số lượng dầu chảy ra trung bình

C = tổng thể tích dầu hàng tính bằng m3 ở mức đổ đầy két 98%.

**.2** đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần dưới 5.000 tấn (DWT), thì chiều dài của mỗi két hàng không được vượt quá 10 m hoặc một trong các giá trị sau đây, lấy giá trị lớn hơn:

**.2.1** trường hợp không có vách ngăn dọc bên trong các két hàng:

 nhưng không vượt quá 0,2L

**.2.2** trường hợp có vách ngăn dọc đường trung tâm bên trong các két hàng:



**.2.3** trường hợp có hai hoặc nhiều vách ngăn dọc bên trong các két hàng:

**.2.3.1** đối với các két hàng ở mạn: 0.2L.

**.2.3.2** đối với các két hàng trung tâm:

**.2.3.2.1** nếu 

**.2.3.2.2** nếu 

**.2.3.2.2.1** trường hợp không có vách ngăn dọc đường trung tâm:



**.2.3.2.2.2** trường hợp có vách ngăn dọc đường trung tâm:



bi là khoảng cách tối thiểu từ phía bên tàu đến vách ngăn dọc bên ngoài của két được đề cập được đo bên trong ở góc phải tới đường trung tâm ở mức tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định.

**4**  Các giả định chung sau đây sẽ được áp dụng khi tính toán tham số lượng dầu chảy ra trung bình:

**.1** Chiều dài khối hàng mở rộng giữa các đầu cuối và sau của tất cả các két chứa được bố trí để vận chuyển dầu hàng, bao gồm két lắng nhiều giai đoạn.

**.2** Trường hợp quy định này đề cập đến các két hàng, thì phải được hiểu là bao gồm tất cả các két hàng, két lắng nhiều giai đoạn và két nhiên liệu nằm trong chiều dài khối hàng.

**.3** Tàu phải được giả định có tải đến tầm nước vạch tải ds không có độ mớn nước hoặc độ nghiêng.

**.4** Tất cả các két dầu hàng phải được giả định có tải đến 98% dung tích thể tích của chúng. Mật độ danh định của dầu hàng (pn) được tính như sau:



**.5** Theo mục đích của các tính toán lượng chảy ra này, độ thẩm thấu của mỗi không gian trong khối hàng, bao gồm két hàng, két dằn và các không gian không có dầu khác sẽ được tính là 0.99, trừ khi được chứng minh khác.

**.6** Các giếng hút có thể được bỏ qua khi xác định vị trí két với điều kiện các giếng khoan phải càng nhỏ càng tốt và khoảng cách giữa đáy giếng và lớp mạ vỏ đáy không nhỏ hơn 0.5h, trong đó h là chiều cao theo định nghĩa trong quy định 19.3.2.

**5** Các giả định sau sẽ được sử dụng khi kết hợp các tham số lượng dầu chảy ra:

**.1** Lượng dầu chảy ra trung bình phải được tính toán độc lập đối với thiệt hại ở bên và thiệt hại ở đáy và sau đó được kết hợp thành tham số lượng dầu chảy ra không thứ nguyên OM như sau:



trong đó:

 = lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở bên, bằng m3; và

 = lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở đáy, bằng m3

**.2** Đối với thiệt hại ở đáy, tính toán độc lập đối với lượng chảy ra trung bình phải được thực hiện đối với điều kiện thủy triều 0 m và 2.5 m và sau đó được kết hợp như sau:



trong đó:

 = lượng chảy ra trung bình đối với điều kiện thủy triều 0 m; và

 = lượng chảy ra trung bình đối với điều kiện thủy triều 2.5 m trừ, bằng m3.

**6** Lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở bên OMS phải được tính như sau:



trong đó:

*i* đại diện cho mỗi két hàng được xem xét;

*n* = tổng số két hàng;

 = xác suất thâm nhập két hàng *i* từ thiệt hại ở bên, được tính toán theo khoản 8.1 của quy định này;

 = lượng chảy ra tính bằng m3 từ thiệt hại ở bên đối với két hàng *i,* được giả định bằng tổng thể tích của két hàng *i* ở mức đổ đầy 98%, trừ khi được chứng minh thông qua việc áp dụng các Hướng dẫn đề cập trong quy định 19.5 rằng mọi khối lượng hàng hoá đáng kể sẽ được giữ lại; và

C3 = 0.77 đối với tàu có hai vách ngăn dọc bên trong các két hàng, với điều kiện các vách ngăn này liên tục trên khối hàng và PS(i) được phát triển theo quy định này. C3 bằng 1.0 đối với tất cả các tàu khác hoặc khi PS(i) được phát triển theo khoản 10 của quy định này.

**7** Lượng chảy ra trung bình đối với thiệt hại ở đáy phải được tính cho mỗi điều kiện thủy triều như sau:

**.1** 

trong đó:

*i* đại diện cho mỗi két hàng được xem xét;

*n* = tổng số két hàng;

 = xác suất thâm nhập két hàng *i* từ thiệt hại ở đáy, được tính toán theo khoản 9.1 của quy định này;

 = lượng chảy ra từ két hàng *i* tính bằng m3 được tính theo khoản 7.3 của quy định này; và

 = hệ số để tính sự thu nạp dầu như được định nghĩa trong khoản 7.4 của quy định này

**.2** 

trong đó:

 và  = như được định nghĩa trong tiểu mục .1 ở trên;

 = lượng chảy ra từ két hàng *i* tính bằng m3 sau khi thay đổi thủy triều.

**.3** Lượng dầu chảy ra  đối với mỗi két dầu hàng phải được tính toán dựa trên nguyên tắc cân bằng áp suất theo các giả định sau:

**.3.1** Tàu phải được giả định là bị mắc cạn mà không có độ chao và độ chênh, với tầm nước mắc cạn trước khi thay đổi thủy triều bằng với tầm nước vạch tải ds.

**.3.2** Mức hàng hóa sau tai nạn phải được tính như sau:



trong đó:

hc = chiều cao của dầu hàng trên Zl theo mét;

tc = sự thay đổi thủy triều tính bằng mét. Các mức giảm thủy triều phải được thể hiện dưới dạng giá trị âm;

Zl = chiều cao của điểm thấp nhất trong két hàng trên đường cơ sở, tính bằng mét;

ρs = mật độ nước biển, được tính là 1025 kg/m3;

ρ = nếu có lắp hệ thống khí trơ, thì áp suất dư bình thường theo kilopascal phải được tính nhỏ hơn 5 kPa; nếu không lắp hệ thống khí trơ, thì áp suất dư có thể được tính là 0;

XEM GIẢI THÍCH 47

g = gia tốc trọng lực, được tính là 9.81 m/s2; và

ρn = mật độ danh định của dầu hàng, được tính theo khoản 4.4 của quy định này.

**.3.3** Đối với các két hàng được bao bọc bởi lớp vỏ đáy, trừ khi được chứng minh khác, lượng dầu chảy ra OB(i) phải được tính không nhỏ hơn 1% tổng khối lượng dầu hàng nạp vào két hàng i, để tính đến tổn thất trao đổi ban đầu và các hiệu ứng động do dòng nước và sóng.

**.4** Trong trường hợp thiệt hại ở đáy, một phần từ lượng chảy ra từ két hàng có thể được thu nạp bởi các khoang không có dầu. Tác động này được ước lượng bằng cách áp dụng hệ số CDB(i) cho mỗi két, được tính như sau:

CDB(i) = 0.6 đối với các két hàng được bao bọc từ bên dưới bởi các khoang không có dầu;

CDB(i) = 1.0 đối với các két hàng được bao bọc bởi lớp vỏ đáy;

**8** Xác suất PS làm nứt một khoang do thiệt hại ở bên phải được tính như sau:

**.1** 

trong đó:

 xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng dọc được bao bọc bởi Xa và Xf;

xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng thẳng đứng được bao bọc bởi Zl và Zu; và

xác suất thiệt hại sẽ mở rộng theo chiều ngang vượt ra ngoài ranh giới được xác định bởi y;

**.2** PSa, PSf, PSl, PSu và PSy sẽ được xác định bằng phép nội suy tuyến tính từ các bảng xác suất đối với thiệt hại ở bên được cung cấp trong khoản 8.3 của quy định này, trong đó:

PSa = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía sau vị trí 

PSf = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía trước vị trí 

PSl = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn dưới két;

PSu = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn trên két; và

PSy = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn bên ngoài két.

Các ranh giới khoang Xa, Xf, Zl, Zu và y phải được phát triển như sau:

Xa = khoảng cách dọc từ đầu cuối phía sau của L đến điểm gần đuôi tàu nhất trên khoang đang được xem xét, tính theo mét;

Xf = khoảng cách dọc từ đầu cuối phía sau của L đến điểm trước nhất trên khoang đang được xem xét, tính theo mét;

Zl = khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở đúc đến điểm thấp nhất trên khoang đang được xem xét tính theo mét;

Zu = khoảng cách thẳng đứng từ đường cơ sở đúc đến điểm cao nhất trên khoang đang được xem xét tính theo mét. Zu không được tính lớn hơn DS; và

γ = khoảng cách ngang tối thiểu được đo ở góc phải tới đường trung tâm giữa khoang được xem xét và vỏ bên, tính bằng mét;[[21]](#footnote-21)

**.3** Bảng xác suất đối với thiệt hại ở bên

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | PSa |  |  | PSf |  |  | PSl |  |  | PSu |
| 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 |

PSy phải được tính như sau:

 đối với 

 đối với 

 đối với 

PSy sẽ không được tính lớn hơn 1.

**9** Xác suất PB làm nứt một khoang do thiệt hại ở đáy phải được tính như sau:

**.1** 

trong đó:

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng dọc được bao bọc bởi Xa và Xf;

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng vào vùng ngang được bao bọc bởi YP và YS; và

 = xác suất thiệt hại sẽ mở rộng theo chiều thẳng đứng phía trên ranh giới được xác định bởi z;

**.2** PBa, PBf, PBp, PBs và PBz sẽ được xác định bằng phép nội suy tuyến tính từ các bảng xác suất đối với thiệt hại ở đáy được cung cấp trong khoản 9.3 của quy định này, trong đó:

ρBa = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía sau vị trí 

ρBf = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về phía trước vị trí 

ρBp = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về mạn trái của két;

ρBs = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn về mạn phải của két; và

ρBz = xác suất thiệt hại sẽ nằm hoàn toàn bên dưới két.

Các ranh giới khoang Xa, Xf, Yρ, Ys và z phải được phát triển như sau:

Xa và Xf như được định nghĩa trong khoản 8.2 của quy định này;

Yp = khoảng cách ngang từ điểm vô cùng của mạn trái trên khoang nằm tại hoặc dưới đường mớn nước dB, đến mặt phẳng thẳng đứng nằm BB/2 ở mạn phải đường trung tâm của tàu tính bằng mét;

Ys = khoảng cách ngang từ điểm vô cùng của mạn phải trên khoang nằm tại hoặc dưới đường mớn nước dB, đến mặt phẳng thẳng đứng nằm BB/2 ở mạn phải đường trung tâm của tàu tính bằng mét; và

z = giá trị z tối thiểu qua chiều dài khoang, trong đó ở bất kỳ vị trí theo chiều dọc nào, z là khoảng cách thẳng đứng từ điểm dưới của vỏ đáy tại vị trí dọc đó đến điểm dưới của khoang ở vị trí dọc đó tính bằng mét.

**.3** Bảng xác suất đối với thiệt hại ở đáy

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | PBa |  |  | PBf |  |  | PBp |  |  | PBs |
| 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 |

PBz phải được tính như sau:

 đối với 

 đối với 

PBz sẽ không được tính lớn hơn 1.

**10**  Quy định này sử dụng phương pháp tiếp cận xác suất đơn giản hóa mà phép tổng được thực hiện trên các đóng góp vào lượng chảy ra trung bình từ mỗi két hàng. Đối với các thiết kế nhất định, chẳng hạn như những thiết kế có đặc trưng là sự xuất hiện của các bước/hốc trong các vách ngăn/boong và đối với vách ngăn dốc và/hoặc độ cong thân tàu rõ rệt, các tính toán nghiêm ngặt hơn có thể thích hợp. Trong trường hợp đó có thể áp dụng một trong các quy trình tính toán sau đây:

**.1** Các xác suất được đề cập trong khoản 8 và 9 ở trên có thể được tính toán chính xác hơn thông qua việc áp dụng các khoang phụ giả định.[[22]](#footnote-22)

**.2** Các xác suất được đề cập trong khoản 8 và 9 ở trên có thể được tính toán thông qua việc áp dụng trực tiếp các hàm mật độ xác suất trong Hướng dẫn nêu trong quy định 19.5.

**.3** Hiệu suất lượng dầu chảy ra có thể được đánh giá theo phương pháp được mô tả trong Hướng dẫn nêu trong quy định 19.5.

**11** Các quy định sau đây về bố cục đường ống sẽ áp dụng:

**.1** Các đường ống chạy qua các két hàng ở vị trí dưới 0.30BS từ phía bên tàu hoặc dưới 0.30DS từ đáy tàu phải được lắp van hoặc các thiết bị đóng tương tự tại điểm mà chúng mở vào bất kỳ két hàng nào. Các van này phải được đóng kín trên biển vào mọi lúc khi các két chứa dầu hàng, trừ trường hợp chỉ được mở để chuyển hàng cần thiết cho các hoạt động hàng hoá thiết yếu.

**.2** Cấp phép để giảm lượng dầu chảy ra thông qua việc sử dụng hệ thống vận chuyển hàng hoá khẩn cấp nhanh hoặc các hệ thống khác được bố trí để giảm thiểu lượng dầu chảy ra trong trường hợp xảy ra tai nạn chỉ có thể được tính đến sau khi các khía cạnh về tính hiệu quả và tính an toàn của hệ thống được Chính quyền quản lý chấp thuận. Việc đệ trình để phê duyệt phải được thực hiện theo các quy định của Hướng dẫn nêu trong quy định 19.5.

### **Quy định 24**

### Các giả định thiệt hại

**1**  Để tính toán lượng dầu chảy ra giả định từ các tàu chở dầu theo quy định 25 và 26, ba kích thước mức độ thiệt hại của một hình hộp ở phía bên và đáy của tàu được giả định như sau. Trong trường hợp thiệt hại ở đáy, hai điều kiện được quy định áp dụng riêng lẻ đối với các phần đã nêu của tàu chở dầu.

**.1** Thiệt hại ở bên:

**.1.1** Phạm vi dọc (lc):  hoặc 14.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn

**.1.2** Phạm vi ngang (tc)  hoặc 11.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn

(bên trong từ phía tàu ở góc phải đến đường trung tâm ở mức tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định):

**.1.3** Phạm vi thẳng đứng (vc): Từ đường cơ sở trở lên không có giới hạn

**.2** Thiệt hại ở đáy:

|  |  |
| --- | --- |
| *Đối với 0.3L từ đường vuông góc mũi của tàu* | *Bất kỳ phần nào khác của tàu* |

**.2.1** Phạm vi dọc (ls):   hoặc 5 m,

lấy giá trị nhỏ hơn

**.2.2** Phạm vi ngang (ts):  hoặc 10 m, 5m

lấy giá trị nhỏ hơn, nhưng không dưới 5 m

**.2.3** Phạm vi thẳng đứng từ đường cơ sở (vs):  hoặc 6 m, lấy giá trị nhỏ hơn

XEM GIẢI THÍCH 48

**2** Bất cứ khi nào các ký hiệu được đưa ra trong quy định này xuất hiện trong chương này, chúng sẽ có ý nghĩa như được định nghĩa trong quy định này.

### **Quy định 25**

*Lượng dầu chảy ra giả định*

XEM GIẢI THÍCH 49

**1**  Lượng dầu chảy ra giả định trong trường hợp thiệt hại ở bên (Oc) và thiệt hại ở đáy (Os) sẽ được tính bằng các công thức sau đây đối với các khoang bị thủng do thiệt hại đối với tất cả các vị trí có thể nhận thức được dọc theo chiều dài của con tàu đến phạm vi được xác định theo quy định 24 của Phụ lục này.

**.1** Đối với thiệt hại ở bên:



**.2** Đối với thiệt hại ở đáy:



trong đó:

Wi = thể tích két mạn tính bằng mét khối, được giả định bị thủng do thiệt hại theo quy định 24 của Phụ lục này; Wi đối với két dằn tách biệt có thể được tính bằng không.

Ci = thể tích két trung tâm tính bằng mét khối, được giả định bị thủng do thiệt hại theo quy định 24 của Phụ lục này; Ci đối với két dằn tách biệt có thể được tính bằng không.

Ki =  khi bi bằng hoặc lớn hơn tc, Ki sẽ được tính bằng không.

Zi =  khi hi bằng hoặc lớn hơn vs, Zi sẽ được tính bằng không.

bi = chiều rộng của két mạn được xem xét tính bằng mét được đo bên trong từ phía bên tàu ở các góc phải đến đường trung tâm ở mức tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định.

hi = độ sâu tối thiểu của đáy kép được xem xét tính bằng mét; nếu không có đáy kép, hi sẽ được tính bằng không.

Bất cứ khi nào các ký hiệu được đưa ra trong khoản này xuất hiện trong chương này, chúng sẽ có ý nghĩa như được định nghĩa trong quy định này.

XEM GIẢI THÍCH 50

**2** Nếu không gian trống hoặc két dằn tách biệt có chiều dài nhỏ hơn lc như được định nghĩa trong quy định 24 của Phụ lục này được đặt giữa các két dầu ở mạn, thì Oc trong công thức (I) có thể được tính trên cơ sở thể tích Wi là thể tích thực tế của một két như vậy (trường hợp chúng có dung tích bằng nhau) hoặc là giá trị nhỏ hơn của hai két (nếu chúng khác nhau về dung tích) bên cạnh không gian đó, nhân với Si như được định nghĩa dưới đây và lấy cho tất cả các két mạn khác có liên quan trong vụ va chạm như vậy giá trị của thể tích đầy đủ thực tế.



trong đó li = chiều dài tính bằng mét của không gian trống hoặc két dằn tách biệt được xem xét.

**3.1** Cấp phép chỉ được áp dụng đối với các két đáy kép rỗng hoặc chở nước sạch khi hàng hoá được vận chuyển trong các két nêu trên.

**3.2** Trường hợp đáy kép không kéo dài trong toàn bộ chiều dài và chiều rộng của két có liên quan, thì đáy kép được coi là không tồn tại và thể tích của các két ở trên khu vực thiệt hại ở đáy sẽ được bao gồm trong công thức (II) ngay cả khi két không được coi là bị thủng do lắp đặt đáy kép một phần như vậy.

**3.3** Các giếng hút có thể được bỏ qua trong việc xác định giá trị hi với điều kiện các giếng này không có diện tích quá mức và kéo dài dưới két trong khoảng cách tối thiểu và trong mọi trường hợp không hơn một nửa chiều cao của đáy kép. Nếu độ sâu của một giếng đó vượt quá một nửa chiều cao của đáy kép, thì hi sẽ được lấy bằng với chiều cao đáy kép trừ đi chiều cao giếng.

Đường ống phục vụ các giếng này nếu được lắp đặt trong đáy kép phải được lắp van hoặc các thiết bị đóng khác nằm ở điểm kết nối với két được phục vụ để tránh lượng dầy chảy ra trong trường hợp hư hỏng đường ống. Hệ thống đường ống này phải được lắp càng cao càng tốt từ vỏ đáy. Các van này phải được đóng kín trên biển vào mọi lúc khi két chứa hàng dầu, trừ trường hợp chỉ được mở để chuyển hàng hóa cần thiết cho mục đích xếp lại hàng hóa trong tàu.

XEM GIẢI THÍCH 51

**4**  Trường hợp thiệt hại ở đáy đồng thời liên quan đến bốn két trung tâm, giá trị của Os có thể được tính theo công thức:



**5** Chính quyền quản lý có thể cấp phép để làm giảm lượng dầu chảy ra trong trường hợp thiệt hại ở đáy một hệ thống vận chuyển hàng hoá đã được lắp đặt có lực hút khẩn cấp cao trong mỗi két dầu hàng, có khả năng chuyển từ một két hoặc các két bị thủng sang các két dằn tách biệt hoặc sang thùng chứa hàng có sẵn nếu có thể đảm bảo rằng các két đó sẽ có đủ hao hụt. Sự cấp phép cho hệ thống như vậy sẽ bị chi phối bởi khả năng vận chuyển trong hai giờ hoạt động dầu bằng một nửa số lớn nhất của các két bị thủng có liên quan và bởi tình trạng sẵn có dung tích tiếp nhận tương đương trong két dằn hoặc két hàng. Cấp phép sẽ được giới hạn trong việc cho phép tính toán Os theo công thức (III). Các đường ống cho hoạt động hút phải được lắp đặt ít nhất ở độ cao không nhỏ hơn phạm vi thẳng đứng của thiệt hại ở đáy vs. Chính quyền quản lý sẽ cung cấp cho Tổ chức các thông tin liên quan đến các bố cục được Chính quyền chấp nhận để thông báo cho các Bên khác tham gia Công ước.

**6**  Quy định này không áp dụng cho tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, như được định nghĩa trong quy định 1.28.8.

### **Quy định 26**

*Hạn chế về kích thước và bố cục của các két hàng*

**1**  Trừ khi được quy định trong khoản 7 dưới đây:

**.1** mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, theo quy định 1.28.2 và

**.2** mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.1, thuộc một trong các loại sau:

**.2.1** tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 1 năm 1977, hoặc

**.2.2** tàu chở dầu mà cả hai điều kiện sau đây áp dụng:

**.2.2.1** việc giao tàu không muộn hơn ngày 1 tháng 1 năm 1977; và

**.2.2.2** hợp đồng đóng tàu được lập sau ngày 1 tháng 1 năm 1974, hoặc trong trường hợp không có hợp đồng đóng tàu nào được lập trước đó, sống tàu được đặt xuống hoặc tàu chở dầu đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự sau ngày 30 tháng 6 năm 1974

phải tuân theo các điều khoản trong quy định này.

**2**  Các két hàng của tàu chở dầu phải có kích thước và bố cục sao cho lượng chảy ra giả định Oc hoặc Os được tính toán theo quy định 25 của Phụ lục này ở bất cứ nơi nào trong chiều dài của con tàu không vượt quá 30.000 m3 hoặc 400 , lấy giá trị lớn hơn, nhưng tối đa là 40.000 m3.

**3**  Thể tích của một két dầu hàng ở mạn của tàu chở dầu không được vượt quá 75% giới hạn của lượng dầu chảy ra giả định được đề cập trong khoản 2 của quy định này. Thể tích của một két dầu hàng trung tâm không được vượt quá 50.000 m3. Tuy nhiên, trên các tàu chở dầu dằn tách biệt được định nghĩa trong quy định 18 của Phụ lục này, thể tích cho phép của một két dầu hàng ở mạn nằm giữa hai két dằn tách biệt có chiều dài vượt quá lc có thể được tăng đến giới hạn tối đa của lượng dầu chảy ra giả định với điều kiện chiều rộng của các két mạn vượt quá tc.

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

**.1** trường hợp không có vách ngăn dọc bên trong các két hàng:

 nhưng không vượt quá 0.2L

**.2** trường hợp có vách ngăn dọc đường trung tâm bên trong các két hàng:



**.3** trường hợp có 2 hoặc nhiều vách ngăn dọc bên trong các két hàng:

**.3.1** đối với két hàng ở mạn: 0.2L

**.3.2** đối với két hàng trung tâm:

**.3.2.1** nếu  bằng hoặc lớn hơn một phần năm: 0.2L

**.3.2.2** nếu  nhỏ hơn một phần năm:

**.3.2.2.1** trường hợp không có vách ngăn dọc đường trung tâm:



**.3.2.2.2** trường hợp có vách ngăn dọc đường trung tâm:



bi là khoảng cách tối thiểu từ phía bên tàu đến vách ngăn dọc bên ngoài của két được đề cập được đo bên trong ở góc phải tới đường trung tâm ở mức tương ứng với mạn khô mùa hè được ấn định.

**5**  Để không vượt quá giới hạn thể tích được thiết lập theo khoản 2, 3 và 4 của quy định này và bất kể loại hệ thống vận chuyển hàng hóa lắp đặt được chấp nhận, khi hệ thống đó nối liền từ hai hoặc nhiều két hàng, các van hoặc các thiết bị đóng tương tự khác phải được cung cấp để phân tách các két ra khỏi nhau. Các van hoặc thiết bị này phải được đóng khi tàu chở dầu đang ở trên biển.

**6** Các đường ống chạy qua các két hàng ở vị trí thấp hơn tc từ phía bên tàu hoặc thấp hơn vc từ đáy tàu phải được lắp van hoặc các thiết bị đóng tương tự tại điểm mà chúng mở vào bất cứ két hàng nào. Các van này phải được đóng kín trên biển vào mọi lúc khi két chứa hàng dầu, trừ trường hợp chỉ được mở để chuyển hàng hóa cần thiết cho mục đích xếp lại hàng hóa trong tàu.

**7**  Quy định này không áp dụng đối với tàu chở dầu được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, như được định nghĩa trong quy định 1.28.8.

### **Quy định 27**

*Độ ổn định trong tình trạng nguyên vẹn*

XEM GIẢI THÍCH 52

**1** Mọi tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 2 năm 2002 theo quy định 1.28.7 phải tuân thủ các tiêu chí về độ ổn định trong tình trạng nguyên vẹn được quy định tại khoản 1.1 và 1.2 của quy định này khi thích hợp đối với bất kỳ tầm nước hoạt động nào dưới điều kiện tải hàng hóa và tải trọng dằn tệ nhất có thể xảy ra, phù hợp với thực tiễn hoạt động tốt, bao gồm các giai đoạn trung gian của hoạt động chuyển chất lỏng. Trong mọi điều kiện, các két dằn sẽ được giả định là dễ bị lung lay.

**.1** Ở cảng, chiều cao khuynh tâm ban đầu GMo, hiệu chỉnh cho bề mặt tự do được đo tại độ chao 0°, không được nhỏ hơn 0.15 m;

**.2** Trên biển, các tiêu chuẩn sau đây sẽ được áp dụng:

**.2.1** diện tích dưới đường cong đòn làm thăng bằng (đường cong GZ) không được nhỏ hơn 0.055 m·rad lên đến góc chao = 30° và không nhỏ hơn 0.09 m·rad lên đến = 40° hoặc góc ngập nước khác f[[23]](#footnote-23) nếu góc này nhỏ hơn 40°. Ngoài ra, diện tích dưới đường cong đòn làm thăng bằng (đường cong GZ) giữa góc chao 30° và 40° hoặc giữa 30° và f, nếu góc này nhỏ hơn 40°, không được nhỏ hơn 0.03 m·rad;

**.2.2** đòn làm thăng bằng GZ phải ít nhất 0.20 m ở góc chao bằng hoặc lớn hơn 30°;

**.2.3** đòn làm thăng bằng tối đa phải xuất hiện ở góc chao tốt hơn là vượt quá 30° nhưng không thấp hơn 25°; và

**.2.4** chiều cao khuynh tâm ban đầu GMo, hiệu chỉnh cho bề mặt tự do được đo tại độ chao 0°, không được nhỏ hơn 0.15 m;

**2** Các yêu cầu trong khoản 1 của quy định này phải được đáp ứng thông qua các biện pháp thiết kế. Đối với tàu chở dầu và các khoáng sản, có thể cho phép các quy trình hoạt động bổ sung đơn giản.

**3** Các quy trình hoạt động bổ sung đơn giản cho các hoạt động chuyển chất lỏng nêu tại khoản 2 của quy định này có nghĩa là các quy trình bằng văn bản được cung cấp cho thuyền trưởng mà:

**.1** được sự chấp thuận của Chính quyền quản lý;

**.2** chỉ ra những két hàng và két dằn mà dưới bất kỳ điều kiện cụ thể nào của việc chuyển chất lỏng và phạm vi mật độ hàng hóa có thể, có thể dễ bị lung lay và vẫn cho phép đáp ứng các tiêu chí về độ ổn định. Các két dễ bị lung lay có thể thay đổi trong suốt hoạt động chuyển chất lỏng và thuộc bất kỳ tổ hợp nào miễn là đáp ứng các tiêu chí;

**.3** sẽ dễ hiểu đối với sĩ quan phụ trách hoạt động chuyển chất lỏng;

**.4** quy định các trình tự hoạt động chuyển hàng hoá/tải trọng dằn theo kế hoạch;

**.5** cho phép so sánh độ ổn định cần thiết và đạt được bằng cách sử dụng tiêu chuẩn hiệu suất độ ổn định dưới dạng đồ thị hoặc bảng;

**.6** không yêu cầu tính toán toán học mở rộng của sĩ quan phụ trách;

**.7** quy định hành động khắc phục của sĩ quan phụ trách trong trường hợp xuất phát từ các giá trị được khuyến nghị và trong trường hợp khẩn cấp; và

**.8** được trình bày nổi bật trong sổ tay về độ ổn định và độ mớn nước đã được phê duyệt và ở trạm kiểm soát chuyển hàng hóa/tải trọng dằn và trong bất kỳ phần mềm máy tính nào, theo đó các tính toán độ ổn định được thực hiện.

**Quy định 28**

*Phân vùng và độ ổn định sau tai nạn*

**1**  Mọi tàu chở dầu được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979 theo quy định 1.28.2 có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên phải tuân thủ các tiêu chí về độ ổn định sau tai nạn và phân vùng được quy định tại khoản 3 của quy định này, sau khi có thiệt hại ở đáy hoặc ở bên giả định quy định tại khoản 2 của quy định này, đối với bất kỳ tầm nước hoạt động nào phản ánh điều kiện tải một phần hoặc toàn bộ thực tế phù hợp với độ mớn nước và độ bền của tàu cũng như mật độ tương đối của hàng hoá. Thiệt hại như vậy sẽ được áp dụng cho tất cả các vị trí có thể nhận thức được dọc theo chiều dài của con tàu như sau:

**.1** trên tàu chở dầu có chiều dài trên 225 m, ở bất cứ nơi nào trong chiều dài của con tàu;

**.2** trên tàu chở dầu có chiều dài trên 150 m, nhưng không quá 225 m, ở bất cứ nơi nào trong chiều dài của con tàu, ngoại trừ liên quan đến vách ngăn phía trước hoặc sau bao quanh khoang máy nằm ở phía sau. Khoang máy sẽ được coi như một khoang dễ ngập nước duy nhất; và

**.3** trên tàu chở dầu có chiều dài không quá 150 m, ở bất cứ nơi nào trong chiều dài của tàu giữa các vách ngăn ngang liền kề, ngoại trừ khoang máy. Đối với tàu chở dầu có chiều dài từ 100 m trở xuống mà không thể thực hiện được tất cả các yêu cầu trong khoản 3 của quy định này mà không làm suy giảm đáng kể các đặc tính hoạt động của tàu thì Chính quyền quản lý có thể cho phép nới lỏng các yêu cầu này.

Các điều kiện dằn khi tàu chở dầu không chở dầu trong các két hàng trừ cặn dầu sẽ không được xem xét.

XEM GIẢI THÍCH 53

**2**  Các quy định sau đây liên quan đến mức độ và tính chất của thiệt hại giả định sẽ được áp dụng:

**.1** Thiệt hại ở bên:

**.1.1** Phạm vi dọc:  hoặc 14.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn

**.1.2** Phạm vi ngang  hoặc 11.5 m, lấy giá trị nhỏ hơn

(bên trong từ phía bên tàu ở góc phải đến đường trung tâm ở mức vạch tải mùa hè):

**.1.3** Phạm vi thẳng đứng: Từ đường đúc của lớp mạ vỏ đáy tại đường trung tâm trở lên không có giới hạn

**.2** Thiệt hại ở đáy:

|  |  |
| --- | --- |
| *Đối với 0.3L từ đường vuông góc mũi của tàu* | *Bất kỳ phần nào khác của tàu* |

**.2.1** Phạm vi dọc:  hoặc 14.5 m,  hoặc 5 m,

lấy giá trị lấy giá trị

nhỏ hơn nhỏ hơn

**.2.2** Phạm vi ngang:  hoặc 10 m,  hoặc 5m

lấy giá trị lấy giá trị

nhỏ hơn nhỏ hơn

**.2.3** Phạm vi thẳng đứng:  hoặc 6 m,  hoặc 6 m,

|  |  |
| --- | --- |
| lấy giá trị nhỏ hơn, được đo từ đường đúc của lớp mạ vỏ đáy tại đường trung tâm | lấy giá trị nhỏ hơn, được đo từ đường đúc của lớp mạ vỏ đáy tại đường trung tâm |

**.3** Nếu bất kỳ thiệt hại nào ở mức độ thấp hơn mức độ thiệt hại tối đa quy định tại tiểu mục 2.1 và 2.2 của khoản này sẽ dẫn đến tình trạng nghiêm trọng hơn, thì thiệt hại đó phải được xem xét.

**.4** Trường hợp thiệt hại liên quan đến các vách ngăn ngang được dự kiến theo quy định tại điểm 1.1 và 1.2 của quy định này thì các vách ngăn ngang kín nước phải được đặt cách nhau ít nhất ở khoảng cách bằng với phạm vi dọc của thiệt hại giả định quy định tại điểm 2.1 của khoản này để được coi là hiệu quả. Trường hợp các vách ngăn ngang được đặt cách nhau ở khoảng cách nhỏ hơn, thì một hoặc nhiều vách ngăn này trong phạm vi thiệt hại đó sẽ được giả định là không tồn tại cho mục đích xác định các khoang bị ngập nước.

**.5** Trường hợp thiệt hại giữa các vách ngăn ngang kín nước liền kề được dự kiến theo quy định tại điểm 1.3 của quy định này, thì vách ngang chính hoặc vách ngăn ngang bao quanh các két bên hoặc két đáy kép sẽ không được giả định là bị thiệt hại, trừ khi:

**.5.1** khoảng cách của các vách ngăn liền kề nhỏ hơn phạm vi dọc của thiệt hại giả định quy định tại điểm 2.1 của khoản này; hoặc

**.5.2** có một bước hoặc hốc trong vách ngăn ngang có chiều dài hơn 3.05 m, nằm trong phạm vi mức độ thâm nhập của thiệt hại giả định. Bước được hình thành bởi vách ngăn mỏm đuôi tàu và đỉnh mỏm đuôi tàu sẽ không được coi là bước cho mục đích của quy định này.

**.6** Nếu đường ống, ống dẫn hoặc đường hầm nằm trong phạm vi thiệt hại giả định, cần phải thực hiện các bố trí sao cho tình trạng ngập nước tiến triển không thể mở rộng ra các khoang không phải là các khoang được giả định là dễ ngập nước cho từng trường hợp thiệt hại.

XEM GIẢI THÍCH 54

**3**  Tàu chở dầu sẽ được coi là tuân thủ các tiêu chuẩn về độ ổn định sau tai nạn nếu đáp ứng các yêu cầu sau:

**.1** Đường mớn nước cuối cùng, có tính đến độ lún, độ chao và độ mớn nước, phải thấp hơn mép dưới của bất kỳ lỗ mở nào mà thông qua đó có thể diễn ra tình trạng ngập nước tiến triển. Các lỗ mở này sẽ bao gồm các đường ống dẫn khí và các đường ống được đóng bằng cửa chịu mọi thời tiết hoặc nắp cửa lỗ và có thể không bao gồm các lỗ mở đóng bằng các nắp cống kín nước và cửa ngập nước, nắp cửa lỗ két hàng kín nước nhỏ duy trì tính toàn vẹn cao của boong, các cửa trượt kín nước vận hành từ xa, và các cửa sổ tàu loại không mở.

**.2** Trong giai đoạn ngập nước cuối cùng, góc chao do ngập nước bất đối xứng không được vượt quá 25°, với điều kiện góc này có thể tăng lên đến 30° nếu không xảy ra tình trạng ngập mép boong.

**.3** Độ ổn định trong giai đoạn ngập nước cuối cùng phải được điều tra và có thể được coi là đủ nếu đường cong đòn làm thăng bằng có ít nhất một khoảng 20° vượt ra ngoài vị trí cân bằng kết hợp với đòn làm thăng bằng dư tối đa ít nhất là 0.1 m trong phạm vi 20°; diện tích dưới đường cong trong phạm vi này không được nhỏ hơn 0.0175 m·rad. Các lỗ không được bảo vệ sẽ không được ngập nước trong phạm vi này trừ khi không gian có liên quan được giả định là bị ngập nước. Trong phạm vi này, có thể cho phép ngập nước bất kỳ lỗ nào được liệt kê trong tiểu mục 3.1 của khoản này và các lỗ khác có khả năng đóng kín chịu mọi thời tiết.

**.4** Chính quyền quản lý phải được đáp ứng rằng độ ổn định là đủ trong các giai đoạn ngập nước trung gian.

**.5** Các bố cục làm cân bằng đòi hỏi phải có hỗ trợ cơ khí như van hoặc ống san phẳng chéo nếu được lắp sẽ không được xem xét cho mục đích giảm góc chao hoặc đạt được phạm vi tối thiểu của độ ổn định dư để đáp ứng các yêu cầu của mục 3.1, 3.2 và 3.3 của khoản này và độ ổn định dư đầy đủ phải được duy trì trong tất cả các giai đoạn sử dụng biện pháp làm cân bằng. Các không gian được liên kết bằng các ống dẫn có diện tích mặt cắt ngang lớn có thể được coi là không gian chung.

**4**  Các yêu cầu trong khoản 1 của quy định này phải được xác nhận bằng các tính toán tính đến các đặc tính thiết kế của con tàu, các bố cục, cấu hình và nội dung của các khoang bị hư hỏng; và sự phân bố, mật độ tương đối và hiệu ứng bề mặt tự do của chất lỏng. Các tính toán phải dựa trên những điều sau:

**.1** Cần phải xem xét các két rỗng hoặc chứa đầy một phần, mật độ tương đối của hàng hoá được chở, cũng như lượng chất lỏng chảy ra từ các khoang bị hư hỏng.

**.2** Độ thẩm thấu được giả định cho các không gian ngập nước do tai nạn như sau:

|  |  |
| --- | --- |
| *Không gian* | *Độ thẩm thấu* |
| Phân bổ cho các kho chứa | 0.60 |
| Chiếm đóng bởi khoang ở | 0.95 |
| Chiếm đóng bởi máy móc thiết bị | 0.85 |
| Lỗ rỗng | 0.95 |
| Dành cho chất lỏng tiêu hao | 0 đến 0.95[[24]](#footnote-24) |
| Dành cho các chất lỏng khác | 0 đến 0.95\* |

**.3** Sức nổi của bất kỳ kết cấu thượng tầng nào trực tiếp trên thiệt hại ở bên sẽ được bỏ qua. Tuy nhiên, các phần không bị ngập nước của kết cấu thượng tầng vượt ra ngoài phạm vi thiệt hại có thể được xem xét với điều kiện chúng được tách ra khỏi không gian bị thiệt hại bằng các vách ngăn kín nước và các yêu cầu trong tiểu mục .3.1 của quy định này đối với các không gian nguyên vẹn này được tuân thủ. Các cửa kín nước có bản lề có thể được chấp nhận trong các vách ngăn kín nước trong kết cấu thượng tầng.

**.4** Hiệu ứng bề mặt tự do sẽ được tính ở góc chao 5° cho mỗi khoang riêng biệt. Chính quyền quản lý có thể yêu cầu hoặc cho phép các điều chỉnh bề mặt tự do được tính ở góc chao hơn 5° đối với các két chứa đầy một phần.

**.5** Để tính toán hiệu ứng bề mặt tự do của chất lỏng tiêu hao, phải giả định rằng đối với mỗi loại chất lỏng, ít nhất một cặp ngang hoặc một két đường trung tâm duy nhất có bề mặt tự do và két hoặc tổ hợp két được tính đến phải là những két mà hiệu ứng bề mặt tự do là lớn nhất.

**5**  Thuyền trưởng của mọi tàu chở dầu mà quy định này áp dụng và người phụ trách tàu chở dầu không tự hành mà quy định này áp dụng sẽ được cung cấp dưới hình thức được chấp thuận:

**.1** thông tin liên quan đến tải trọng và phân bố hàng hoá cần thiết để đảm bảo tuân thủ các điều khoản trong quy định này; và

**.2** dữ liệu về khả năng tuân thủ các tiêu chuẩn về độ ổn định sau tai nạn của tàu được xác định theo quy định này, bao gồm ảnh hưởng của các nới lỏng có thể đã được cho phép theo mục 1.3 của quy định này.

**6**  Đối với tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên được giao vào hoặc sau ngày 6 tháng 7 năm 1996 theo quy định 1.28.6 thì các giả định thiệt hại quy định tại khoản 2.2 của quy định này sẽ được bổ sung bởi thiệt hại nghiêng ở đáy giả định như sau:

**.1** phạm vi dọc:

**.1.1** tàu có trọng tải toàn phần 75.000 tấn trở lên:

0.6 L đo từ đường vuông góc mũi;

**.1.2** tàu có trọng tải toàn phần dưới 75.000 tấn:

0.4L đo từ đường vuông góc mũi;

**.2** phạm vi ngang:  bất cứ nơi nào ở đáy;

**.3** phạm vi thẳng đứng: rạn nứt thân tàu bên ngoài.

### **Quy định 29**

### Két lắng nhiều giai đoạn

**1** Theo các quy định tại khoản 4, quy định 3 của Phụ lục này, tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên phải được bố trí két lắng nhiều giai đoạn phù hợp với yêu cầu trong khoản 2.1 đến 2.3 của quy định này. Trên các tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.1, bất kỳ két hàng nào cũng có thể được chỉ định là két lắng nhiều giai đoạn.

**2.1** Cần phải cung cấp đầy đủ phương tiện để làm sạch các két hàng và chuyển cặn nước dằn bẩn và nước rửa két từ các két hàng vào két lắng nhiều giai đoạn đã được Chính quyền quản lý chấp thuận.

**2.2** Trong hệ thống này, phải có các bố trí để chuyển chất thải có dầu vào két lắng nhiều giai đoạn hoặc tổ hợp các két lắng nhiều giai đoạn theo cách sao cho nước thải xả ra biển sẽ phù hợp với các điều khoản trong quy định 34 của Phụ lục này.

**2.3** Các bố trí két lắng nhiều giai đoạn hoặc tổ hợp các két lắng nhiều giai đoạn phải có dung tích cần thiết để giữ lại nước thải bẩn tạo ra bởi nước rửa két, cặn dầu và cặn nước dằn bẩn. Tổng dung tích của két lắng nhiều giai đoạn không được nhỏ hơn 3% dung tích chở dầu của tàu, trừ trường hợp Chính quyền quản lý có thể chấp nhận:

**.1** 2% đối với tàu chở dầu mà các bố cục rửa két đảm bảo rằng khi két lắng nhiều giai đoạn được nạp nước rửa, lượng nước này đủ để rửa két và, nếu thích hợp, để cung cấp chất lỏng dẫn động cho máy phun mà không cần bổ sung thêm nước vào hệ thống;

**.2** 2% khi các két dằn tách biệt hoặc két dằn sạch chuyên dụng được cung cấp theo quy định 18 của Phụ lục này hoặc khi hệ thống làm sạch két hàng sử dụng dầu thô được lắp phù hợp với quy định 33 của Phụ lục này. Dung tích này có thể được giảm xuống còn 1.5% đối với tàu chở dầu mà các bố cục rửa két đảm bảo rằng khi két lắng nhiều giai đoạn được nạp nước rửa, lượng nước này đủ để rửa két và, nếu thích hợp, để cung cấp chất lỏng dẫn động cho máy phun mà không cần bổ sung thêm nước vào hệ thống; và

**.3** 1% đối với tàu chở dầu và các khoáng sản khi hàng dầu chỉ được vận chuyển trong các két có tường trơn. Dung tích này có thể được giảm xuống còn 0.8% khi các bố cục rửa két đảm bảo rằng khi két lắng nhiều giai đoạn được nạp nước rửa, lượng nước này đủ để rửa két và, nếu thích hợp, để cung cấp chất lỏng dẫn động cho máy phun mà không cần bổ sung thêm nước vào hệ thống.

XEM GIẢI THÍCH 55

**2.4**  Các két lắng nhiều giai đoạn phải được thiết kế, đặc biệt đối với vị trí của cửa nạp, cửa thoát, vách ngăn hoặc lỗ tràn nếu được lắp, sao cho tránh được hiện tượng chảy rối quá mức và cuốn theo dầu hoặc nhũ tương với nước.

**3**  Tàu chở dầu có trọng lượng toàn phần từ 70.000 tấn trở lên được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, theo quy định tại điều 1.28.2, phải được cung cấp ít nhất hai két lắng nhiều giai đoạn.

### **Quy định 30**

*Bố trí bơm, đường ống và xả thải*

**1**  Trên mọi tàu chở dầu, ống xả để kết nối với các cơ sở tiếp nhận để xả nước dằn bẩn hoặc nước nhiễm dầu phải được đặt trên boong mở ở hai bên của tàu.

**2**  Trên mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên, đường ống để xả nước dằn hoặc nước nhiễm dầu ra biển từ khu vực két hàng được phép theo quy định 34 của Phụ lục này phải được dẫn đến boong mở hoặc tới phía bên của tàu trên đường mớn nước trong điều kiện dằn sâu nhất. Có thể chấp nhận các cách bố trí đường ống khác nhau để cho phép hoạt động theo cách thức được cho phép trong tiểu mục 6.1 đến 6.5 của quy định này.

XEM GIẢI THÍCH 56

**3**  Trên tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979 theo quy định 1.28.2, các phương tiện phải được cung cấp để dừng việc xả nước dằn hoặc nước nhiễm dầu ra biển từ các khu vực két hàng, trừ những lần xả dưới đường mớn nước được phép theo khoản 6 của quy định này, từ vị trí trên boong trên hoặc cao hơn được đặt sao cho ống được sử dụng được đề cập trong khoản 1 của quy định này và việc xả ra biển từ các đường ống được đề cập trong khoản 2 của quy định này có thể được quan sát bằng mắt. Các phương tiện để dừng việc xả không cần phải được cung cấp ở vị trí quan sát nếu có hệ thống truyền thông tích cực như điện thoại hoặc hệ thống vô tuyến điện giữa vị trí quan sát và vị trí kiểm soát xả thải.

**4** Mọi tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, theo quy định 1.28.4, bắt buộc phải được cung cấp két dằn tách biệt hoặc trang bị hệ thống rửa bằng dầu thô phải tuân thủ các yêu cầu sau:

**.1** phải được trang bị đường ống dẫn dầu được thiết kế và lắp đặt để giảm thiểu việc giữ dầu trong các đường ống; và

**.2** các phương tiện phải được cung cấp để tháo cạn tất cả các máy bơm hàng hóa và tất cả các đường ống dẫn dầu khi hoàn thành việc dỡ hàng, nếu cần thiết bằng cách kết nối với thiết bị hút cạn. Hệ thống tháo cạn máy bơm và đường ống phải có khả năng xả ra vào bờ và vào két hàng hoặc két lắng nhiều giai đoạn. Để xả vào bờ, đường ống có đường kính nhỏ đặc biệt phải được cung cấp và được kết nối bên ngoài van ống góp của tàu.

XEM GIẢI THÍCH 57

**5**  Mọi tàu chở dầu thô được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, theo quy định 1.28.3, bắt buộc phải có két dằn tách biệt hoặc được trang bị hệ thống rửa bằng dầu thô, phải tuân theo các điều khoản trong khoản 4.2 của quy định này.

**6**  Trên mọi tàu chở dầu, việc xả nước dằn tàu hoặc nước nhiễm dầu từ các khu vực két hàng phải diễn ra trên đường mớn nước, trừ các trường hợp sau:

**.1** Nước dằn tách biệt và nước dằn sạch có thể được xả dưới đường mớn nước:

**.1.1** trong các cảng hoặc tại các bến ngoài khơi, hoặc

**.1.2** trên biển bằng trọng lực, hoặc

**.1.3** trên biển bằng máy bơm nếu việc trao đổi nước dằn được thực hiện theo các điều khoản trong quy định D-1.1 của Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lý nước dằn và chất cặn của tàu,

với điều kiện bề mặt của nước dằn tàu đã được kiểm tra bằng mắt hoặc bằng các phương tiện khác ngay trước khi xả để đảm bảo không có tình trạng nhiễm dầu.

**.2** Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.1, nếu không điều chỉnh sẽ không có khả năng xả nước dằn tách biệt trên đường mớn nước thì có thể xả nước dằn tách biệt dưới đường mớn nước trên biển, miễn là bề mặt của nước dằn đã được kiểm tra ngay trước khi xả để đảm bảo không có tình trạng nhiễm dầu.

**.3** Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982, như được định nghĩa trong quy định 1.28.3, hoạt động với các két dằn sạch chuyên dụng, nếu không điều chỉnh sẽ không có khả năng xả nước dằn từ các két dằn sạch chuyên dụng phía trên đường mớn nước, thì có thể xả nước dằn dưới đường mớn nước với điều kiện là việc xả nước dằn phải được giám sát theo quy định 18.8.3 của Phụ lục này,

**.4** Trên mọi tàu chở dầu trên biển, nước dằn bẩn hoặc nước nhiễm dầu từ các két trong khu vực hàng hóa, trừ két lắng nhiều giai đoạn, có thể được thải ra bằng trọng lực dưới đường mớn nước, với điều kiện có đủ thời gian trôi qua để cho phép diễn ra hoạt động phân tách dầu/nước và nước dằn tàu đã được kiểm tra ngay trước khi xả ra với một máy dò mặt phân cách dầu/nước được đề cập trong quy định 32 của Phụ lục này để đảm bảo rằng chiều cao của mặt phân cách đảm bảo rằng việc xả sẽ không liên quan đến nguy cơ gây hại gia tăng cho môi trường biển.

**.5** Trên tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.1, trên biển nước dằn bẩn hoặc nước nhiễm dầu từ các khu vực két hàng có thể được thải ra dưới đường mớn nước, sau hoặc thay cho việc xả bằng phương pháp được đề cập trong tiểu mục 6.4 của khoản này với điều kiện:

**.5.1** một phần dòng chảy của nước được dẫn qua đường ống vĩnh cửu đến một vị trí dễ tiếp cận trên boong thượng hoặc cao hơn, nơi có thể quan sát bằng mắt trong quá trình hoạt động xả; và

**.5.2** các bố cục dòng chảy một phần này tuân thủ các yêu cầu do Chính quyền quản lý thiết lập, trong đó phải có ít nhất tất cả các quy định của Đặc tả kỹ thuật về thiết kế, lắp đặt và vận hành hệ thống dòng chảy một phần để kiểm soát quá trình xả từ trên mạn tàu xuống biển được Tổ chức thông qua.[[25]](#footnote-25)

XEM GIẢI THÍCH 58

**7**  Mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên được giao vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010, theo quy định 1.28.8, đã lắp đặt một hộp van thông biển được kết nối vĩnh viễn với hệ thống đường ống vận chuyển hàng hóa, phải được trang bị van thông biển và van cách ly bên trong. Ngoài các loại van này, hộp van thông biển phải có khả năng cách ly khỏi hệ thống đường ống vận chuyển hàng hóa trong khi tàu đang nạp, vận chuyển hoặc dỡ hàng bằng cách sử dụng phương tiện tích cực đáp ứng Chính quyền quản lý. Phương tiện tích cực như vậy là một phương tiện được lắp đặt trong hệ thống đường ống nhằm ngăn không cho phần đường ống giữa hộp van thông biển và van bên trong chứa đầy hàng hoá trong mọi trường hợp.

XEM GIẢI THÍCH 59

## *Phần B – Thiết bị*

### **Quy định 31**

### Hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu

**1** Theo khoản 4 và 5 trong quy định 3 của Phụ lục này, tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên phải được trang bị hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu được Chính quyền quản lý phê duyệt.

**2**  Trong việc xem xét thiết kế của máy đo hàm lượng dầu sẽ được kết hợp trong hệ thống, Chính quyền quản lý phải xem xét đặc tả kỹ thuật do Tổ chức khuyến nghị.[[26]](#footnote-26) Hệ thống phải được trang bị thiết bị ghi để cung cấp bản ghi liên tục về việc xả theo lít cho mỗi dặm hải lý và tổng khối lượng xả, hoặc hàm lượng dầu và tốc độ xả. Bản ghi này phải có thể nhận dạng theo thời gian và ngày tháng và phải được lưu giữ trong ít nhất ba năm. Hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu phải đi vào hoạt động khi có đợt xả nước thải ra biển và phải đảm bảo rằng mọi hoạt động xả hỗn hợp có dầu sẽ được tự động dừng lại khi tốc độ xả dầu tức thời vượt quá mức cho phép theo quy định 34 của Phụ lục này. Mọi trục trặc của hệ thống giám sát và kiểm soát này sẽ làm dừng hoạt động xả, trong trường hợp trục trặc hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu thì có thể sử dụng phương pháp thay thế vận hành bằng tay, nhưng bộ phận bị lỗi phải được vận hành càng sớm càng tốt. Tùy theo sự cho phép của cơ quan thẩm quyền chính quyền cảng, tàu chở dầu có hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu bị lỗi có thể tiến hành một hành trình dằn trước khi tiến tới cảng sửa chữa.

**3**  Hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu phải được thiết kế và lắp đặt phù hợp với các hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu do Tổ chức xây dựng.[[27]](#footnote-27) Các chính quyền quản lý có thể chấp nhận những cách bố trí cụ thể như đã nêu chi tiết trong Hướng dẫn và Đặc tả kỹ thuật.

**4**  Các hướng dẫn về hoạt động của hệ thống phải tuân theo sổ tay hướng dẫn sử dụng được Chính quyền quản lý phê duyệt. Chúng phải bao gồm các thao tác bằng tay cũng như tự động và phải đảm bảo rằng dầu sẽ không được thải ra vào bất cứ lúc nào ngoại trừ phù hợp với các điều kiện quy định trong quy định 34 của Phụ lục này.

### **Quy định 32**

### Máy dò mặt phân cách nước/dầu[[28]](#footnote-28)

Theo các điều khoản tại khoản 4 và 5 trong quy định 3 của Phụ lục này, tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên phải được cung cấp máy dò mặt phân cách dầu/nước hiệu quả được Chính quyền quản lý phê duyệt để xác định nhanh chóng và chính xác mặt phân cách dầu/nước trong két lắng nhiều giai đoạn và phải có sẵn để sử dụng trong các két khác nơi thực hiện sự phân tách dầu và nước và từ đó dự định xả nước thải trực tiếp ra biển.

### **Quy định 33**

### Yêu cầu về rửa bằng dầu thô

XEM GIẢI THÍCH 31

**1**  Mọi tàu chở dầu thô có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, theo quy định 1.28.4, phải được lắp đặt hệ thống làm sạch két hàng bằng cách sử dụng dầu thô. Chính quyền quản lý phải đảm bảo rằng hệ thống này hoàn toàn tuân thủ các yêu cầu của quy định này trong vòng một năm sau khi tàu chở dầu lần đầu tiên tham gia vận chuyển dầu thô hoặc vào cuối chuyến đi thứ ba vận chuyển dầu thô thích hợp cho hoạt động rửa bằng dầu thô, tùy trường hợp nào xảy ra sau đó.

**2**  Hệ thống rửa bằng dầu thô và các thiết bị và bố cục liên quan phải tuân theo các yêu cầu do Chính quyền quản lý thiết lập. Các yêu cầu này phải có ít nhất tất cả các quy định của Đặc tả kỹ thuật về thiết kế, vận hành và kiểm soát hệ thống rửa bằng dầu thô được Tổ chức thông qua.[[29]](#footnote-29) Theo quy định tại khoản 1 của quy định này, khi tàu không bắt buộc phải được trang bị nhưng được trang bị thiết bị rửa bằng dầu thô thì phải tuân thủ các khía cạnh an toàn của các Đặc tả kỹ thuật nêu trên.

**3**  Mọi hệ thống rửa bằng dầu thô phải được cung cấp theo quy định 18.7 của Phụ lục này phải tuân thủ các yêu cầu của quy định này.

## *Phần C – Kiểm soát xả dầu do hoạt động*

### **Quy định 34**

*Kiểm soát xả dầu*

#### A Xả thải ngoài các khu vực đặc biệt

**1**  Theo các điều khoản trong quy định 4 của Phụ lục này và khoản 2 của quy định này, nghiêm cấm việc thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu từ khu vực hàng hóa của tàu chở dầu trừ khi các điều kiện sau được đáp ứng:

**.1** tàu chở dầu không nằm trong một khu vực đặc biệt;

**.2** tàu chở dầu cách hơn 50 dặm hải lý từ vùng đất gần nhất;

**.3** tàu chở dầu đang xuất phát *trên đường*;

**.4** tốc độ xả hàm lượng dầu tức thời không vượt quá 30 lít mỗi dặm hải lý;

**.5** tổng lượng dầu xả ra biển không vượt quá đối với tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.1, tổng lượng hàng hoá cụ thể có phần cặn tạo thành một phần, và đối với tàu chở dầu được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979, như được định nghĩa trong quy định 1.28.2, tổng lượng hàng hóa cụ thể có phần cặn tạo thành một phần; và

XEM GIẢI THÍCH 60

**.6** tàu chở dầu có hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu đang hoạt động và bố cục két lắng nhiều giai đoạn theo yêu cầu trong quy định 29 và 31 của Phụ lục này.

**2** Các quy định của khoản 1 trong quy định này sẽ không áp dụng đối với việc xả nước dằn sạch hoặc tách biệt.

#### B Xả thải trong các khu vực đặc biệt

**3**  Theo các điều khoản trong khoản 4 của quy định này, nghiêm cấm việc thải ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu từ khu vực hàng hóa của tàu chở dầu trong khi đang ở trong một khu vực đặc biệt.[[30]](#footnote-30)

**4**  Các quy định của khoản 3 trong quy định này sẽ không áp dụng đối với việc xả nước dằn sạch hoặc tách biệt.

**5**  Không điều gì trong quy định này sẽ ngăn cấm tàu trên hành trình mà chỉ có một phần trong khu vực đặc biệt được xả thải bên ngoài khu vực đặc biệt theo khoản 1 của quy định này.

#### C Yêu cầu đối với tàu chở dầu có tổng trọng tải dưới 150 tấn

**6**  Các yêu cầu trong quy định 29, 31 và 32 của Phụ lục này sẽ không áp dụng đối với các tàu chở dầu có tổng trọng tải dưới 150 tấn, trong đó việc kiểm soát xả dầu theo quy định này sẽ được thực hiện bằng cách duy trì dầu trên tàu với đợt xả tiếp theo tất cả các nước rửa nhiễm bẩn vào các cơ sở tiếp nhận. Tổng lượng dầu và nước dùng để rửa và đưa trở lại két chứa phải được thải vào các cơ sở tiếp nhận trừ khi có các bố trí thỏa đáng để đảm bảo rằng nước thải được phép thải ra biển được giám sát có hiệu quả để đảm bảo rằng các điều khoản trong quy định này được tuân thủ.

#### D Yêu cầu chung

**7**  Bất cứ khi nào quan sát thấy các vết dầu có thể nhìn thấy được trên hoặc dưới bề mặt nước trong vùng lân cận trực tiếp của tàu hoặc đường rẽ nước của tàu, thì trong phạm vi hợp lý có thể Chính phủ của các Bên tham gia Công ước này phải kịp thời điều tra các sự kiện có liên quan đến vấn đề liệu đã có vi phạm các điều khoản của quy định này hay không. Cụ thể, việc điều tra phải bao gồm các điều kiện gió và biển, đường đi và tốc độ của tàu, các nguồn dấu vết có thể nhìn thấy khác trong vùng lân cận và bất kỳ hồ sơ xả dầu nào có liên quan.

**8**  Mọi hoạt động xả thải ra biển không được chứa hoá chất hoặc các chất khác về số lượng hoặc nồng độ gây nguy hiểm cho môi trường biển hoặc hoá chất hoặc các chất khác được đưa vào sử dụng để phá vỡ các điều kiện xả thải theo quy định này.

**9**  Cặn dầu không thể thải ra biển theo quy định này phải được giữ lại trên tàu để tiếp tục thải vào các cơ sở tiếp nhận.

### **Quy định 35**

### Hoạt động rửa bằng dầu thô

XEM GIẢI THÍCH 31

**1**  Mọi tàu chở dầu hoạt động với hệ thống rửa bằng dầu thô phải được cung cấp Sổ tay hướng dẫn[[31]](#footnote-31) Vận hành và Thiết bị nêu chi tiết hệ thống và thiết bị và quy định các quy trình hoạt động. Sổ tay hướng dẫn này phải đáp ứng Chính quyền quản lý và phải bao gồm tất cả các thông tin được nêu ra trong các đặc tả kỹ thuật được đề cập trong khoản 2, quy định 33 của Phụ lục này. Nếu có sự thay đổi ảnh hưởng đến hệ thống rửa bằng dầu thô, thì Sổ tay hướng dẫn Vận hành và Thiết bị phải được sửa đổi cho phù hợp.

**2**  Đối với việc dằn các két hàng, các két hàng đầy đủ phải được rửa bằng dầu thô trước mỗi hành trình dằn để nước dằn sẽ chỉ được đưa vào két hàng đã được rửa bằng dầu thô, có tính đến mô hình giao dịch của tàu chở dầu và điều kiện thời tiết dự kiến.

**3**  Trừ phi tàu chở dầu chở dầu thô không phù hợp cho hoạt động rửa bằng dầu thô thì tàu chở dầu phải vận hành hệ thống rửa bằng dầu thô theo Sổ tay hướng dẫn Vận hành và Thiết bị.

### **Quy định 36**

*Sổ ghi chép dầu Phần II – Hoạt động dằn/hàng hóa*

**1**  Mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên phải có Sổ ghi chép dầu Phần lI (Hoạt động dằn/hàng hóa). Sổ ghi chép dầu Phần lI, cho dù là một phần trong sổ nhật ký chính thức của tàu hoặc bằng cách khác, phải theo mẫu quy định tại văn bản đính kèm III của Phụ lục này.

**2** Trên cơ sở từ két tới két nếu thích hợp, Sổ ghi chép dầu Phần II phải được hoàn thành mỗi lần bất cứ khi nào diễn ra bất kỳ hoạt động dằn/hàng hoá nào sau đây trên tàu:

**.1** chất hàng dầu;

**.2** vận chuyển nội bộ hàng dầu trong suốt hành trình;

**.3** dỡ hàng dầu;

**.4** dằn các két hàng và các két dằn sạch chuyên dụng;

**.5** làm sạch các két hàng bao gồm hoạt động rửa bằng dầu thô;

**.6** xả nước dằn ngoại trừ nước dằn từ các két dằn tách biệt;

**.7** xả nước từ các két lắng nhiều giai đoạn;

**.8** đóng tất cả các van áp dụng hoặc các thiết bị tương tự sau khi diễn ra hoạt động xả két lắng nhiều giai đoạn;

**.9** đóng các van cần thiết để cách ly các két dằn sạch chuyên dụng khỏi hàng hoá và các đường hút cạn sau khi diễn ra hoạt động xả két lắng nhiều giai đoạn; và

**.10** thải bỏ chất cặn.

**3**  Đối với tàu chở dầu đề cập trong quy định 34.6 của Phụ lục này, tổng lượng dầu và nước dùng để rửa và đưa trở lại két chứa phải được ghi vào Sổ ghi chép dầu Phần II.

**4**  Trong trường hợp xả dầu hoặc hỗn hợp có dầu như đề cập trong quy định 4 của Phụ lục này hoặc trong trường hợp xả dầu do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác mà không được loại trừ theo quy định đó thì phải tạo bản báo cáo trong Sổ ghi chép Phần II về hoàn cảnh và lý do của việc xả.

**5**  Mỗi hoạt động được mô tả trong khoản 2 của quy định này phải được ghi lại đầy đủ không chậm trễ trong cuốn Sổ ghi chép dầu Phần II để tất cả các mục trong sổ phù hợp với hoạt động đó được hoàn thành. Mỗi hoạt động đã được hoàn thành phải có chữ ký của sĩ quan hoặc các sĩ quan phụ trách các hoạt động liên quan và mỗi trang đã hoàn thành phải có chữ ký của thuyền trưởng. Các mục trong Sổ ghi chép dầu Phần II phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ chính thức của quốc gia có cờ mà tàu có quyền treo cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.

**6**  Mọi trục trặc của hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu phải được ghi lại trong Sổ ghi chép dầu Phần II.

**7**  Sổ ghi chép dầu phải được lưu giữ tại nơi sẵn sàng để kiểm tra vào mọi thời điểm hợp lý và phải được giữ trên tàu, trừ trường hợp tàu không người lái được kéo đi. Sổ ghi chép phải được bảo quản trong khoảng thời gian ba năm kể từ ngày tạo mục cuối cùng.

**8**  Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ của một Bên tham gia Công ước có thể kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần II trên mọi con tàu mà Phụ lục này áp dụng trong khi tàu đang ở cảng hoặc các bến ngoài khơi và có thể tạo bản sao của bất kỳ mục nào trong sổ đó và có thể yêu cầu thuyền trưởng xác nhận rằng bản sao này là bản sao y của mục đó. Bất kỳ bản sao nào đã được thuyền trưởng của tàu chứng nhận là bản sao y của một mục trong Sổ ghi chép dầu Phần II của tàu sẽ được chấp nhận trong mọi thủ tục tố tụng pháp lý làm bằng chứng của các sự kiện được ghi trong mục. Việc kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần II và việc lấy bản sao có chứng thực của cơ quan có thẩm quyền theo khoản này phải được thực hiện càng khẩn trương càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn không chính đáng.

**9** Đối với tàu chở dầu có tổng trọng tải dưới 150 tấn hoạt động theo quy định 34.6 của Phụ lục này, thì Chính quyền quản lý phải xây dựng một Sổ ghi chép dầu thích hợp.

## Chương 5 - Ngăn ngừa ô nhiễm phát sinh từ sự cố ô nhiễm dầu

### **Quy định 37**

### Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu

**1**  Mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên và mọi tàu khác không phải là tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên phải mang trên tàu kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu do Chính quyền quản lý phê duyệt.

XEM GIẢI THÍCH 61

**2**  Kế hoạch này phải được chuẩn bị dựa trên các hướng dẫn[[32]](#footnote-32) do Tổ chức xây dựng và viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền trưởng và các sĩ quan. Kế hoạch phải bao gồm ít nhất:

**.1** quy trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác có trách nhiệm đối với tàu phải tuân thủ ​​để báo cáo sự cố ô nhiễm dầu, theo yêu cầu trong điều 8 và Nghị định thư l của Công ước này, dựa trên các hướng dẫn do Tổ chức xây dựng;[[33]](#footnote-33)

**.2** danh sách các cơ quan có thẩm quyền hoặc những người phải được liên hệ trong trường hợp xảy ra sự cố ô nhiễm dầu;

**.3** mô tả chi tiết về hành động phải được những người trên tàu thực hiện ngay để giảm bớt hoặc kiểm soát việc xả dầu sau sự cố; và

**.4** các quy trình và điểm tiếp xúc trên tàu để phối hợp hành động trên tàu với chính quyền địa phương và quốc gia trong việc chống lại ô nhiễm.

**3**  Trong trường hợp tàu mà quy định 17 trong Phụ lục II của Công ước này cũng áp dụng, thì kế hoạch đó có thể được kết hợp với kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu đối với các chất lỏng độc hại theo quy định 17 trong Phụ lục II của Công ước này. Trong trường hợp này, tiêu đề của kế hoạch đó sẽ là "Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu".

**4**  Tất cả các tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên phải có quyền truy cập nhanh vào các chương trình tính toán bằng máy tính đặt trên bờ biển về độ bền kết cấu còn lại và độ ổn định sau tai nạn.

Chương 6 – Các cơ sở tiếp nhận

### **Quy định 38**

*Các cơ sở tiếp nhận*

XEM GIẢI THÍCH 62

#### A Các cơ sở tiếp nhận bên ngoài khu vực đặc biệt

**1**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này cam kết đảm bảo việc cung cấp tại các bến nạp dầu, cảng sửa chữa và các cảng khác mà các tàu có cặn dầu để xả, các cơ sở để tiếp nhận các chất cặn và hỗn hợp có dầu vẫn còn từ tàu chở dầu và các tàu khác đủ[[34]](#footnote-34) để đáp ứng nhu cầu của các tàu sử dụng chúng mà không gây sự trì hoãn không chính đáng cho các tàu.

**2**  Các cơ sở tiếp nhận theo khoản 1 của quy định này phải được cung cấp tại:

**.1** tất cả các cảng và bến mà dầu thô được nạp vào tàu chở dầu nếu những tàu chở dầu đó ngay trước khi đến nơi đã hoàn thành hành trình dằn không quá 72 giờ hoặc không quá 1.200 hải lý;

**.2** tất cả các cảng và bến mà dầu không phải là dầu thô dưới dạng hàng rời được nạp với khối lượng trung bình trên 1.000 tấn/ngày;

**.3** tất cả các cảng có bãi sửa chữa tàu hoặc cơ sở làm sạch két;

**.4** tất cả các cảng và bến xử lý tàu được cung cấp két chứa cặn (bã) dầu theo quy định 12 của Phụ lục này;

**.5** tất cả các cảng đối với nước đáy tàu có dầu và các chất cặn khác không thể thải theo quy định 15 và 34 của Phụ lục này; và

**.6** tất cả các cảng nạp đối với hàng rời liên quan đến các chất cặn dầu từ tàu chở dầu và các khoáng sản không thể thải theo quy định 34 của Phụ lục này.

**3**  Dung tích cho các cơ sở tiếp nhận phải như sau:

**.1** Các bến nạp dầu thô phải có đầy đủ cơ sở tiếp nhận để tiếp nhận dầu và các hỗn hợp có dầu không thể thải theo các điều khoản trong quy định 34.1 của Phụ lục này từ tất cả các tàu chở dầu trên các hành trình như được mô tả trong khoản 2.1 của quy định này.

**.2** Các cảng và bến nạp đề cập trong khoản 2.2 của quy định này phải có đầy đủ cơ sở tiếp nhận để tiếp nhận dầu và các hỗn hợp có dầu không thể thải theo các điều khoản trong quy định 34.1 của Phụ lục này từ tàu chở dầu nạp dầu không phải là dầu thô dưới dạng hàng rời.

**.3** Tất cả các cảng có bãi sửa chữa tàu hoặc cơ sở làm sạch két phải có đầy đủ cơ sở tiếp nhận để tiếp nhận tất cả các chất cặn và hỗn hợp có dầu còn lại trên tàu để thải bỏ ra khỏi tàu trước khi vào các bãi hoặc cơ sở đó.

**.4** Tất cả các cơ sở được cung cấp tại các cảng và bến theo khoản 2.4 của quy định này phải đầy đủ để tiếp nhận tất cả các chất cặn được giữ lại theo quy định 12 của Phụ lục này từ tất cả các tàu mà có thể dự kiến hợp lý sẽ ghé tới các cảng và bến này.

**.5** Tất cả các cơ sở được cung cấp tại các cảng và bến theo quy định này phải đầy đủ để tiếp nhận nước đáy tàu có dầu và các chất cặn khác không thể thải theo quy định 15 của Phụ lục này.

**.6** Các cơ sở được cung cấp trong các cảng nạp đối với hàng rời phải tính đến các vấn đề đặc biệt của tàu chở dầu và các khoáng sản nếu thích hợp.

#### B Các cơ sở tiếp nhận trong khu vực đặc biệt

**4** Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này, có đường bờ biển giáp với các khu vực đặc biệt nhất định phải đảm bảo rằng tất cả các bến nạp dầu và cảng sửa chữa trong khu vực đặc biệt đều được trang bị đầy đủ cơ sở để tiếp nhận và xử lý tất cả các nước dằn bẩn và nước rửa két từ tàu chở dầu. Ngoài ra, tất cả các cảng trong khu vực đặc biệt phải được cung cấp đầy đủ[[35]](#footnote-35) cơ sở tiếp nhận các chất cặn và hỗn hợp có dầu khác từ tất cả các tàu. Các cơ sở này phải có đủ dung tích để đáp ứng nhu cầu của các tàu sử dụng chúng mà không gây ra sự trì hoãn không chính đáng.

**5**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này thuộc thẩm quyền của mình có lối vào các tuyến đường biển có đường viền độ sâu thấp có thể yêu cầu giảm tầm nước bằng cách xả nước dằn thì phải đảm bảo cung cấp các cơ sở được đề cập trong khoản 4 của quy định này nhưng với điều kiện các tàu được yêu cầu phải xả nước thải bẩn hoặc nước dằn bẩn có thể bị trì hoãn.

**6**  Đối với khu vực Biển Đỏ, vùng Vịnh,[[36]](#footnote-36) vùng Vịnh Aden và khu vực Oman của Biển Ả Rập:

**.1** Mỗi Bên có liên quan phải thông báo cho Tổ chức về các biện pháp được thực hiện theo quy định trong khoản 4 và 5 của quy định này. Khi nhận được đầy đủ thông báo, Tổ chức sẽ thiết lập một ngày từ đó các yêu cầu về xả thải trong quy định 15 và 34 của Phụ lục này đối với khu vực được đề cập sẽ có hiệu lực. Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Bên về ngày được thiết lập chậm nhất là mười hai tháng trước ngày đó.

**.2** Trong khoảng thời gian giữa thời điểm có hiệu lực của Công ước này và ngày được thiết lập như vậy, tàu khi đang di chuyển trong khu vực đặc biệt phải tuân thủ các yêu cầu trong quy định 15 và 34 của Phụ lục này đối với việc xả thải bên ngoài khu vực đặc biệt.

**.3** Sau ngày đó, tàu chở dầu nạp tại các cảng trong những khu vực đặc biệt này mà chưa có cơ sở đó cũng phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu trong quy định 15 và 34 của Phụ lục này đối với việc xả thải trong khu vực đặc biệt. Tuy nhiên, các tàu chở dầu đi vào các khu vực đặc biệt này cho mục đích nạp hàng phải nỗ lực hết sức để vào khu vực này mà chỉ có nước dằn sạch trên tàu.

**.4** Sau ngày có hiệu lực của các yêu cầu đối với khu vực đặc biệt được đề cập, mỗi Bên phải thông báo cho Tổ chức để truyền tới các Bên liên quan về tất cả các trường hợp các cơ sở bị cho là không đầy đủ.

**.5** Ít nhất các cơ sở tiếp nhận theo quy định tại khoản 1, 2 và 3 của quy định này phải được cung cấp một năm sau ngày có hiệu lực của Công ước này.

**7** Bất kể khoản 4, 5 và 6 của quy định này, các quy tắc sau sẽ áp dụng đối với vùng Nam Cực:

**.1**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này có cảng mà tàu khởi hành *trên đường* đến hoặc đến từ vùng Nam Cực cam kết đảm bảo rằng các cơ sở đầy đủ sẽ được cung cấp càng sớm càng tốt để tiếp nhận tất cả cặn (bã) dầu, nước dằn bẩn, nước rửa két, và các chất cặn dầu và hỗn hợp khác từ tất cả các tàu, mà không gây ra sự trì hoãn không thích đáng, và theo nhu cầu của các tàu sử dụng chúng.

**.2** Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này phải đảm bảo rằng tất cả các tàu có quyền treo cờ của mình trước khi vào vùng Nam Cực đều được trang bị một két hoặc các két có đủ dung tích trên tàu để giữ lại toàn bộ lượng cặn (bã) dầu, nước dằn bẩn, nước rửa két và các chất cặn dầu và hỗn hợp khác trong khi hoạt động trong khu vực này và đã ký kết các thỏa thuận để xả các chất cặn dầu đó tại cơ sở tiếp nhận sau khi rời khỏi khu vực.

#### C Yêu cầu chung

**8**  Mỗi Bên phải thông báo cho Tổ chức để truyền tới các Bên liên quan về tất cả các trường hợp mà các cơ sở cung cấp theo quy định này được cho là không đầy đủ.

## Chương 7 - Yêu cầu đặc biệt đối với giàn cố định hoặc nổi

### **Quy định 39**

### Yêu cầu đặc biệt đối với giàn cố định hoặc nổi

XEM GIẢI THÍCH 63

**1**  Quy định này áp dụng đối với các giàn cố định hoặc nổi, bao gồm giàn khoan, các cơ sở sản xuất, cất giữ và dỡ hàng nổi (FPSO) sử dụng để sản xuất và lưu trữ dầu ngoài khơi và các đơn vị lưu trữ nổi (FSU) sử dụng để lưu trữ dầu sản xuất ngoài khơi.

**2**  Các giàn cố định hoặc nổi khi tham gia thăm dò, khai thác và hoạt động xử lý tài nguyên khoáng sản đáy biển ngoài khơi có liên quan và các giàn khác phải tuân thủ các yêu cầu của Phụ lục này áp dụng cho các tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên không phải là tàu chở dầu, trừ trường hợp:

**.1** chúng phải được trang bị càng nhiều càng tốt các hệ thống thiết bị theo yêu cầu trong quy định 12 và 14 của Phụ lục này;

**.2** chúng phải lưu giữ hồ sơ tất cả các hoạt động liên quan đến việc xả dầu hoặc hỗn hợp có dầu, dưới hình thức được Chính quyền quản lý chấp thuận; và

**.3** theo quy định 4 của Phụ lục này, nghiêm cấm việc xả ra biển dầu hoặc hỗn hợp có dầu trừ khi hàm lượng dầu thải ra không bị pha loãng không vượt quá 15 ppm.

**3**  Trong việc xác minh sự tuân thủ Phụ lục này liên quan đến các giàn được cấu hình dưới dạng FPSO hoặc FSU, ngoài các yêu cầu của khoản 2, Chính quyền quản lý cần phải xem xét các Hướng dẫn do Tổ chức xây dựng.[[37]](#footnote-37)

## Chương 8 - Ngăn ngừa ô nhiễm trong quá trình chuyển hàng dầu giữa các tàu chở dầu trên biển

### **Quy định 40**

### Phạm vi áp dụng

**1**  Các quy định trong chương này áp dụng đối với tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên tham gia vào việc chuyển hàng dầu giữa các tàu chở dầu trên biển (hoạt động STS) và hoạt động STS của chúng được tiến hành vào hoặc sau ngày 1 tháng 4 năm 2012. Tuy nhiên, các hoạt động STS được tiến hành trước ngày đó nhưng sau khi được sự chấp thuận của Chính quyền quản lý về kế hoạch hoạt động STS yêu cầu theo quy định 41.1 phải phù hợp với kế hoạch hoạt động STS càng nhiều càng tốt.

**2**  Các quy định trong chương này sẽ không áp dụng đối với các hoạt động chuyển dầu liên quan đến các giàn cố định hoặc nổi, bao gồm giàn khoan; các cơ sở sản xuất, cất giữ và dỡ hàng nổi (FPSO) sử dụng để sản xuất và lưu trữ dầu ngoài khơi; và các đơn vị lưu trữ nổi (FSU) sử dụng để lưu trữ dầu sản xuất ngoài khơi.

**3** Các quy định trong chương này sẽ không áp dụng đối với các hoạt động tiếp nhận nhiên liệu ở cảng.

**4**  Các quy định trong chương này sẽ không áp dụng đối với các hoạt động STS cần thiết cho mục đích đảm bảo an toàn cho tàu hoặc cứu mạng trên biển, hoặc để chống lại các sự cố ô nhiễm cụ thể để giảm thiểu thiệt hại do ô nhiễm.

**5**  Các quy định trong chương này sẽ không áp dụng đối với các hoạt động STS khi mà một trong hai tàu tham gia là tàu chiến, tàu phụ trợ hải quân hoặc tàu khác do Nhà nước sở hữu hoặc vận hành và trong thời gian này chỉ được sử dụng cho dịch vụ phi thương mại của chính phủ. Tuy nhiên, bằng cách thông qua các biện pháp thích hợp không làm suy giảm hoạt động hoặc khả năng hoạt động của các tàu mỗi quốc gia phải đảm bảo rằng các hoạt động STS được tiến hành theo cách phù hợp với chương này trong phạm vi hợp lý và khả thi.

### **Quy định 41**

### Các quy tắc chung về an toàn và bảo vệ môi trường

**1**  Bất kỳ tàu chở dầu nào tham gia vào các hoạt động STS đều phải mang theo kế hoạch chỉ định làm thế nào để thực hiện các hoạt động STS (Kế hoạch hoạt động STS) không muộn hơn ngày kiểm tra hàng năm, trung gian hoặc cấp mới đầu tiên của tàu được thực hiện vào ngày hoặc sau 1 tháng 1 năm 2011. Kế hoạch hoạt động STS của mỗi tàu chở dầu phải được Chính quyền quản lý phê duyệt. Kế hoạch hoạt động STS phải được viết bằng ngôn ngữ làm việc của tàu.

**2**  Kế hoạch hoạt động STS phải được xây dựng có tính đến các thông tin có trong các hướng dẫn thực hành tốt nhất cho các hoạt động STS do Tổ chức xác định.[[38]](#footnote-38) Kế hoạch hoạt động STS có thể được đưa vào Hệ thống Quản lý An toàn hiện có theo yêu cầu trong chương IX của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển năm 1974 sửa đổi, nếu yêu cầu đó áp dụng đối với tàu chở dầu được đề cập.

**3**  Bất kỳ tàu chở dầu nào thuộc chương này và tham gia vào các hoạt động STS đều phải tuân theo Kế hoạch hoạt động STS của mình.

**4**  Người kiểm soát tư vấn tổng thể các hoạt động STS phải có đủ tiêu chuẩn để thực hiện tất cả các nhiệm vụ có liên quan, có tính đến các trình độ chuyên môn có trong các hướng dẫn thực hành tốt nhất cho hoạt động STS do Tổ chức xác định.

**5**  Hồ sơ[[39]](#footnote-39) các hoạt động STS phải được giữ lại trên tàu trong ba năm và sẵn sàng để một Bên tham gia Công ước này kiểm tra.

### **Quy định 42**

### Thông báo

**1**  Mọi tàu chở dầu thuộc chương này lên kế hoạch các hoạt động STS trong phạm vi lãnh hải, hoặc đặc khu kinh tế của một Bên tham gia Công ước này phải thông báo cho Bên đó không muộn hơn 48 giờ trước khi diễn ra các hoạt động STS theo lịch trình. Nếu trong trường hợp ngoại lệ, tất cả các thông tin quy định tại khoản 2 không có sẵn ít nhất trước 48 giờ, thì tàu chở dầu xả hàng dầu phải thông báo cho Bên tham gia Công ước này không muộn hơn 48 giờ trước khi hoạt động STS sẽ xảy ra và các thông tin quy định tại khoản 2 phải được cung cấp cho Bên đó vào dịp sớm nhất.

**2**  Thông báo quy định tại khoản 1 của quy định[[40]](#footnote-40) này phải bao gồm ít nhất các thông tin sau:

**.1** tên, cờ, dấu hiệu gọi, số IMO và thời gian đến dự kiến của tàu chở dầu tham gia vào các hoạt động STS;

**.2** ngày tháng, thời gian và vị trí địa lý khi bắt đầu các hoạt động STS theo kế hoạch;

**.3** liệu các hoạt động STS sẽ được thực hiện tại mỏ neo hay trên đường đi;

**.4** loại và khối lượng dầu;

**.5** thời lượng theo kế hoạch của các hoạt động STS;

**.6** xác định nhà cung cấp dịch vụ hoạt động STS hoặc người kiểm soát tư vấn tổng thể và thông tin liên lạc; và

**.7** xác nhận rằng tàu chở dầu mang theo kế hoạch hoạt động STS đáp ứng các yêu cầu của quy định 41.

**3** Nếu thời gian đến dự kiến của tàu chở dầu tại vị trí hoặc khu vực hoạt động STS thay đổi hơn sáu giờ, thì thuyền trưởng, chủ tàu hoặc người đại diện của tàu chở dầu đó phải cung cấp thời gian đến dự kiến sửa đổi cho Bên tham gia Công ước này theo quy định tại khoản 1 của quy định này.

## Chương 9 - Các yêu cầu đặc biệt đối với việc sử dụng hoặc vận chuyển dầu ở vùng Nam Cực

### **Quy định 43**

### Các yêu cầu đặc biệt đối với việc sử dụng hoặc vận chuyển dầu ở vùng Nam Cực

**1** Trừ các tàu tham gia đảm bảo an toàn cho tàu hoặc đang trong hoạt động tìm kiếm và cứu nạn, việc vận chuyển dưới dạng hàng rời hoặc vận chuyển và sử dụng làm nhiên liệu:

**.1** dầu thô có mật độ ở 15°C cao hơn 900 kg/m3;

**.2** dầu, trừ dầu thô, có mật độ ở 15°C cao hơn 900 kg/m3 hoặc độ nhớt động học ở 50°C cao hơn 180 mm2/s; hoặc

**.3** nhựa đường, hắc ín và nhũ tương của chúng,

sẽ bị cấm ở vùng Nam Cực, như được định nghĩa trong Phụ lục I, quy định 1.11.7.

**2** Khi các hoạt động trước đã bao gồm việc vận chuyển hoặc sử dụng các loại dầu được liệt kê trong khoản 1.1 đến 1.3 của quy định này, thì không cần phải làm sạch hoặc xả nước các két hoặc đường ống.

# Các văn bản đính kèm Phụ lục I

## Văn bản đính kèm I

## **Danh sách các loại dầu**[[41]](#footnote-41)

|  |  |
| --- | --- |
| **Dung dịch nhựa đường** | **Pha trộn dự trữ dầu xăng** |
| Pha trộn dự trữ | Alkylates - nhiên liệu |
| Chất trợ dung lợp mái | Reformates |
| Phần cặn cất trực tiếp | Polymer - nhiên liệu |
|  |  |
| **Các loại dầu** | **Các loại dầu xăng** |
| Gạn cặn | Khí casinghead (tự nhiên) |
| Dầu thô | Ô tô |
| Hỗn hợp có chứa dầu thô | Hàng không |
| Dầu diesel | Cất trực tiếp |
| Dầu nhiên liệu số 4 | Dầu nhiên liệu số 1 (kerosene) |
| Dầu nhiên liệu số 5 | Dầu nhiên liệu số 1 – D |
| Dầu nhiên liệu số 6 | Dầu nhiên liệu số 2 |
| Dầu nhiên liệu dư | Dầu nhiên liệu số 2 - D |
| Dầu đường |  |
| Dầu biến thế | **Nhiên liệu phản lực** |
| Dầu thơm (trừ dầu thực vật) | JP-1 (dầu lửa) |
| Dầu bôi trơn và pha trộn dự trữ | JP-3 |
| Dầu khoáng | JP-4 |
| Dầu động cơ | JP-5 (dầu lửa, nặng) |
| Dầu thấm máy | Nhiên liệu turbo |
| Dầu trục ống sợi | Dầu lửa |
| Dầu tua bin | Tinh khoáng |
|  |  |
| **Sản phẩm chưng cất** | **Dầu mỏ (Naphtha)** |
| Cất trực tiếp | Dung môi |
| Nguyên liệu nạp bốc hơi nhanh | Dầu hỏa |
|  | Dầu chưng cất phần cất giữa |
| **Dầu khí** |  |
| Cracked (bẻ gãy) |  |

## Văn bản đính kèm II

## **Mẫu giấy chứng nhận IOPP và các phần bổ sung[[42]](#footnote-42)**

**GIẤY CHỨNG NHẬN NGĂN NGỪA Ô NHIỄM DẦU QUỐC TẾ**

*(Lưu ý: Giấy chứng nhận này phải được bổ sung bằng Hồ sơ kết cấu và thiết bị)*

Được cấp theo quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư 1978 có liên quan, được sửa đổi (sau đây gọi là "Công ước") thuộc thẩm quyền của Chính phủ:

*(tên đầy đủ của quốc gia)*

bởi

*(tên đầy đủ của người có thẩm quyền hoặc tổ chức được ủy quyền theo quy định của Công ước)*

**Thông tin chi tiết của tàu[[43]](#footnote-43)**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Cảng đăng ký

Tổng trọng tải

Trọng lượng chết của tàu (tấn)[[44]](#footnote-44)

Số IMO[[45]](#footnote-45)

Loại tàu:[[46]](#footnote-46)

Tàu chở dầu

Tàu không phải là tàu chở dầu có két hàng theo quy định 2.2 trong Phụ lục I của Công ước

Tàu chở hàng không phải bất kỳ loại tàu nào nêu trên

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:

1. Tàu đã được kiểm tra theo quy định 6 trong Phụ lục I của Công ước; và

2. Cuộc kiểm tra cho thấy kết cấu, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố cục và vật liệu của tàu và tình trạng của tàu trong mọi khía cạnh đều đạt yêu cầu và tàu tuân thủ các yêu cầu áp dụng trong Phụ lục I của Công ước.

Giấy chứng nhận này có giá trị đến (ngày/tháng/năm)[[47]](#footnote-47)

tùy thuộc vào các cuộc kiểm tra theo quy định 6 trong Phụ lục I của Công ước.

Ngày hoàn thành cuộc kiểm tra làm cơ sở cho giấy chứng nhận này (ngày/tháng/năm)

Cấp tại

(*nơi cấp giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm)

(*ngày cấp*) (*chữ ký của cán bộ có thẩm*

*quyền cấp giấy chứng nhận*)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp*)

**XÁC NHẬN CHO CÁC CUỘC KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ TRUNG GIAN**

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN rằng, theo cuộc kiểm tra theo quy định 6 trong Phụ lục I của Công ước, tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước.

Kiểm tra hàng năm Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Kiểm tra hàng năm/trung gian[[48]](#footnote-48) Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Kiểm tra hàng năm/trung gian\*  Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Kiểm tra hàng năm Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm ……………………………………………

Ngày (ngày/tháng/năm)……………………………

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**KIỂM TRA HÀNG NĂM/TRUNG GIAN THEO QUY ĐỊNH 10.8.3**

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN rằng, theo kiểm tra hàng năm/trung gian\* theo quy định 10.8.3 trong Phụ lục I của Công ước, tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước.

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU CÓ HIỆU LỰC DƯỚI 5 NĂM TRƯỜNG HỢP QUY ĐỊNH 10.3 ÁP DỤNG**

Tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước, và theo quy định 10.3 trong Phụ lục I của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm) ………………………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN KHI CUỘC KIỂM TRA CẤP MỚI ĐÃ HOÀN THÀNH VÀ QUY ĐỊNH 10.4 ÁP DỤNG**

Tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước, và theo quy định 10.4 trong Phụ lục I của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm) ………………………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI ĐẾN CẢNG KIỂM TRA HOẶC TRONG KHOẢNG THỜI GIAN ÂN HẠN KHI QUY ĐỊNH 10.5 HOẶC 10.6 ÁP DỤNG**

Theo quy định 10.5 hoặc 10.6[[49]](#footnote-49) trong Phụ lục I của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có giá trị đến (ngày/tháng/năm)

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN TIẾN TỚI NGÀY KỶ NIỆM NẾU QUY ĐỊNH 10.8 ÁP DỤNG**

Theo quy định 10.8 trong Phụ lục I của Công ước, ngày kỷ niệm mới là (ngày/tháng/năm)

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Theo quy định 10.8 trong Phụ lục I của Công ước, ngày kỷ niệm mới là (ngày/tháng/năm)

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Văn bản đính kèm

**MẪU A**

**Bổ sung Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế**

**(Giấy chứng nhận IOPP)**

**HỒ SƠ KẾT CẤU VÀ THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TÀU KHÔNG PHẢI LÀ TÀU CHỞ DẦU**

đối với các quy định trong Phụ lục 1 của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi là "Công ước").

|  |
| --- |
| **Lưu ý:**  1 Mẫu này được sử dụng cho loại tàu thứ ba được phân loại trong Giấy chứng nhận IOPP, tức là "tàu không phải bất kỳ loại tàu nào nêu trên". Đối với tàu chở dầu và tàu không phải là tàu chở dầu có két hàng theo quy định 2.2 trong Phụ lục I của Công ước, thì sẽ sử dụng Mẫu B.  2 Hồ sơ này phải được đính kèm vĩnh viễn với Giấy chứng nhận IOPP. Giấy chứng nhận IOPP phải luôn có sẵn trên tàu.  3 Ngôn ngữ của Hồ sơ gốc phải ít nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.  4 Các mục trong các ô phải được thực hiện bằng cách điền dấu thập (x) cho câu trả lời "có" và "áp dụng" hoặc dấu gạch ngang (-) cho câu trả lời "không" và "không áp dụng" nếu thích hợp.  5 Các quy định được đề cập trong Hồ sơ này liên quan đến các quy định trong Phụ lục I của Công ước và các nghị quyết đề cập đến các nghị quyết được Tổ chức Hàng hải Quốc tế thông qua. |

**1 Thông tin chi tiết của tàu**

1.1 Tên tàu

1.2 Chữ hoặc số đặc biệt

1.3 Cảng đăng ký

1.4 Tổng trọng tải

1.5 Ngày đóng tàu:

1.5.1 Ngày lập hợp đồng đóng tàu

1.5.2 Ngày sống tàu được đặt xuống hoặc tàu ở giai đoạn đóng tàu tương tự

1.5.3 Ngày giao tàu

1.6 Chuyển đổi lớn (nếu có):

1.6.1 Ngày lập hợp đồng chuyển đổi

1.6.2 Ngày bắt đầu chuyển đổi

1.6.3 Ngày hoàn thành chuyển đổi

1.7 Tàu đã được Chính quyền quản lý chấp nhận là "tàu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979" theo quy định 1.28.1 do sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao hàng 🞏

**2 Thiết bị kiểm soát xả dầu từ đáy khoang máy móc thiết bị và két nhiên liệu dầu**

(quy định 16 và 14)

2.1 Vận chuyển nước dằn trong két nhiên liệu dầu:

2.1.1 Trong điều kiện bình thường tàu có thể chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu 🞏

2.2 Loại thiết bị lọc dầu được trang bị:

2.2.1 Thiết bị lọc dầu (15 ppm) (quy định 14.6) 🞏

2.2.2 Thiết bị lọc dầu (15 ppm) có báo động và thiết bị dừng tự động (quy định 14.7) 🞏

2.3 Tiêu chuẩn phê duyệt:[[50]](#footnote-50)

2.3.1 Thiết bị tách/lọc:

.1 đã được phê duyệt theo nghị quyết A.393(X) 🞏

.2 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.60(33) 🞏

.3 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.107(49) 🞏

.4 đã được phê duyệt theo nghị quyết A.233(VII) 🞏

.5 đã được phê duyệt theo các tiêu chuẩn quốc gia

không dựa trên nghị quyết A.393(X) hoặc A.233(VII) 🞏

.6 chưa được phê duyệt 🞏

2.3.2 Đơn vị công nghệ đã được phê duyệt theo nghị quyết A.444(XI) 🞏

2.3.3 Máy đo hàm lượng dầu:

.1 đã được phê duyệt theo nghị quyết A.393(X) 🞏

.2 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.60(33) 🞏

.3 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.107(49) 🞏

2.4 Thông lượng tối đa của hệ thống là m3/giờ.

2.5 Miễn trừ quy định 14:

2.5.1 Các yêu cầu của quy định 14.1 hoặc 14.2 được miễn trừ đối với tàu theo quy định 14.5.

2.5.1.1 Tàu chỉ tham gia các hành trình trong (các) khu vực đặc biệt 🞏

2.5.1.2 Tàu được chứng nhận theo Bộ luật An toàn Quốc tế đối với Tàu cao tốc

và tham gia vào dịch vụ theo lịch trình với thời gian quay vòng không quá 24 giờ 🞏

2.5.2 Tàu được trang bị (các) két chứa để giữ lại trên tàu toàn bộ nước đáy tàu có dầu như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhận dạng két** | **Vị trí két** | | **Thể tích** |
| **Khung (từ) - (đến)** | **Vị trí bên** | **(m3)** |
|  |  |  |  |
|  | | **Tổng thể tích: m3** | |

2A.1 Tàu bắt buộc phải được đóng theo quy định 12A và tuân thủ các yêu cầu của:

khoản 6 và 7 hoặc 8 (kết cấu thân kép) 🞏

khoản 11 (hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn) 🞏

2A.2 Tàu không bắt buộc phải tuân thủ các yêu cầu của quy định 12A 🞏

**3 Phương tiện giữ lại và thải bỏ cặn (bã) dầu (quy định 12) và (các) két chứa nước đáy tàu có dầu[[51]](#footnote-51)**

3.1 Tàu được cung cấp két chứa cặn (bã) dầu để giữ lại cặn (bã) dầu trên tàu như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhận dạng két** | **Vị trí két** | | **Thể tích** |
| **Khung (từ) - (đến)** | **Vị trí bên** | **(m3)** |
|  |  |  |  |
|  | | **Tổng thể tích: m3** | |

3.2 Phương tiện thải bỏ cặn (bã) dầu được giữ lại trong két chứa cặn (bã) dầu:

3.2.1 Lò đốt cặn (bã) dầu, công suất tối đa kW hoặc kcal/giờ (xóa khi thích hợp) 🞏

3.2.2 Nồi hơi phụ trợ phù hợp để đốt cặn (bã) dầu 🞏

3.2.3 Các phương tiện khác có thể chấp nhận được, nêu rõ 🞏

3.3 Tàu được cung cấp két chứa để giữ lại nước đáy tàu có dầu trên tàu như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhận dạng két** | **Vị trí két** | | **Thể tích** |
| **Khung (từ) - (đến)** | **Vị trí bên** | **(m3)** |
|  |  |  |  |
|  | | **Tổng thể tích: m3** | |

**4 Kết nối xả thải tiêu chuẩn** (quy định 13)

4.1 Tàu được trang bị đường ống để thải các chất cặn bã từ đáy khoang máy móc thiết bị và bùn thải vào các cơ sở tiếp nhận, được lắp đặt kết nối xả tiêu chuẩn theo quy định 13 🞏

**5 Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu/biển trên tàu** (quy định 37)

5.1 Tàu được cung cấp kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu

phù hợp với quy định 37 🞏

5.2 Tàu được cung cấp kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu

phù hợp với quy định 37.3 🞏

**6 Miễn trừ**

6.1 Chính quyền quản lý đã cấp các miễn trừ yêu cầu của chương 3, Phụ lục I của Công ước này theo quy định 3.1 về những mục được liệt kê theo (các) khoản ……………… của Hồ sơ này 🞏

**7 Giá trị tương đương** (quy định 5)

7.1 Chính quyền quản lý đã phê duyệt các giá trị tương đương cho một số yêu cầu của Phụ lục I về những mục được liệt kê theo (các) khoản ……………… của Hồ sơ này 🞏

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN rằng Hồ sơ này là chính xác trong mọi khía cạnh.

Cấp tại

(*nơi cấp Hồ sơ*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ……………………………………………… ………………………………………………

(*ngày cấp*) (*chữ ký của cán bộ có thẩm*

*quyền cấp Hồ sơ*)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan ban hành, nếu thích hợp*)

**MẪU B**

**Bổ sung Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế**

**(Giấy chứng nhận IOPP)**

**HỒ SƠ KẾT CẤU VÀ THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TÀU CHỞ DẦU**

đối với các quy định trong Phụ lục 1 của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi là "Công ước").

|  |
| --- |
| **Lưu ý:**  1 Mẫu này được sử dụng cho hai loại tàu đầu tiên được phân loại trong Giấy chứng nhận IOPP, tức là "tàu chở dầu” và “tàu không phải là tàu chở dầu có két hàng theo quy định 2.2 trong Phụ lục I của Công ước”. Đối với loại tàu thứ ba được phân loại trong Giấy chứng nhận IOPP, thì sẽ sử dụng Mẫu A.  2 Hồ sơ này phải được đính kèm vĩnh viễn với Giấy chứng nhận IOPP. Giấy chứng nhận IOPP phải luôn có sẵn trên tàu.  3 Ngôn ngữ của Hồ sơ gốc phải ít nhất bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha, nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.  4 Các mục trong các ô phải được thực hiện bằng cách điền dấu thập (x) cho câu trả lời "có" và "áp dụng" hoặc dấu gạch ngang (-) cho câu trả lời "không" và "không áp dụng" nếu thích hợp.  5 Trừ khi có quy định khác, các quy định được đề cập trong Hồ sơ này liên quan đến các quy định trong Phụ lục I của Công ước và các nghị quyết đề cập đến các nghị quyết được Tổ chức Hàng hải Quốc tế thông qua. |

**1 Thông tin chi tiết của tàu**

1.1 Tên tàu

1.2 Chữ hoặc số đặc biệt

1.3 Cảng đăng ký

1.4 Tổng trọng tải

1.5 Sức chở của tàu (m3)

1.6 Trọng lượng chết của tàu (tấn) (quy định 1.23)

1.7 Chiều dài của tàu (m) (quy định 1.19)

1.8 Ngày đóng tàu:

1.8.1 Ngày lập hợp đồng đóng tàu

1.8.2 Ngày sống tàu được đặt xuống hoặc tàu ở giai đoạn đóng tàu tương tự

1.8.3 Ngày giao tàu

1.9 Chuyển đổi lớn (nếu có):

1.9.1 Ngày lập hợp đồng chuyển đổi

1.9.2 Ngày bắt đầu chuyển đổi

1.9.3 Ngày hoàn thành chuyển đổi

1.10 Sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao hàng:

1.10.1 Tàu đã được Chính quyền quản lý chấp nhận là "tàu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979" theo quy định 1.28.1 do sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao hàng 🞏

1.10.2 Tàu đã được Chính quyền quản lý chấp nhận là "tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982" theo quy định 1.28.3 do sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao hàng 🞏

1.10.3 Tàu không bắt buộc phải tuân thủ các điều khoản trong quy định 26 do sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao hàng 🞏

1.11 Loại tàu:

1.11.1 Tàu chở dầu thô 🞏

1.11.2 Tàu chở sản phẩm 🞏

1.11.3 Tàu chở sản phẩm không chở dầu nhiên liệu hoặc dầu diesel nặng được đề cập trong quy định 20.2, hoặc dầu bôi trơn 🞏

1.11.4 Tàu chở dầu thô/sản phẩm 🞏

1.11.5 Tàu chở dầu và các khoáng sản 🞏

1.11.6 Tàu không phải là tàu chở dầu có các két hàng thuộc quy định 2.2 trong Phụ lục I của Công ước 🞏

1.11.7 Tàu chở dầu chuyên chở các sản phẩm được đề cập trong quy định 2.4 🞏

1.11.8 Tàu được chỉ định là "tàu chở dầu thô" hoạt động với COW cũng được chỉ định là “tàu chở sản phẩm” hoạt động với CBT mà Giấy chứng nhận IOPP riêng cũng đã được cấp 🞏

1.11.9 Tàu được chỉ định là "tàu chở sản phẩm" hoạt động với CBT cũng được chỉ định là “tàu chở dầu thô” hoạt động với COW mà Giấy chứng nhận IOPP riêng cũng đã được cấp 🞏

**2 Thiết bị kiểm soát xả dầu từ đáy khoang máy móc thiết bị và két nhiên liệu dầu**

(quy định 16 và 14)

2.1 Vận chuyển nước dằn trong két nhiên liệu dầu:

2.1.1 Trong điều kiện bình thường tàu có thể chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu 🞏

2.2 Loại thiết bị lọc dầu được trang bị:

2.2.1 Thiết bị lọc dầu (15 ppm) (quy định 14.6) 🞏

2.2.2 Thiết bị lọc dầu (15 ppm) có báo động và thiết bị dừng tự động (quy định 14.7) 🞏

2.3 Tiêu chuẩn phê duyệt:[[52]](#footnote-52)

2.3.1 Thiết bị tách/lọc:

.1 đã được phê duyệt theo nghị quyết A.393(X) 🞏

.2 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.60(33) 🞏

.3 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.107(49) 🞏

.4 đã được phê duyệt theo nghị quyết A.233(VII) 🞏

.5 đã được phê duyệt theo các tiêu chuẩn quốc gia

không dựa trên nghị quyết A.393(X) hoặc A.233(VII) 🞏

.6 chưa được phê duyệt 🞏

2.3.2 Đơn vị công nghệ đã được phê duyệt theo nghị quyết A.444(XI) 🞏

2.3.3 Máy đo hàm lượng dầu:

.1 đã được phê duyệt theo nghị quyết A.393(X) 🞏

.2 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.60(33) 🞏

.3 đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.107(49) 🞏

2.4 Thông lượng tối đa của hệ thống là m3/giờ.

2.5 Từ bỏ quy định 14:

2.5.1 Các yêu cầu của quy định 14.1 hoặc 14.2 được miễn trừ đối với tàu theo quy định 14.5.

Tàu chỉ tham gia các hành trình trong (các) khu vực đặc biệt 🞏

2.5.2 Tàu được trang bị (các) két chứa để giữ lại trên tàu toàn bộ nước đáy tàu có dầu như sau: 🞏

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhận dạng két** | **Vị trí két** | | **Thể tích** |
| **Khung (từ) - (đến)** | **Vị trí bên** | **(m3)** |
|  |  |  |  |
|  | | **Tổng thể tích: m3** | |

2.5.3 Thay cho (các) két chứa, tàu được bố trí để chuyển nước đáy tàu vào két lắng nhiều giai đoạn 🞏

2A.1 Tàu bắt buộc phải được đóng theo quy định 12A và tuân thủ các yêu cầu của:

khoản 6 và 7 hoặc 8 (kết cấu thân kép) 🞏

khoản 11 (hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn) 🞏

2A.2 Tàu không bắt buộc phải tuân thủ các yêu cầu của quy định 12A 🞏

**3 Phương tiện giữ lại và thải bỏ cặn (bã) dầu** (quy định 12) **và (các) két chứa nước đáy tàu có dầu[[53]](#footnote-53)**

3.1 Tàu được cung cấp két chứa cặn (bã) dầu để giữ lại cặn (bã) dầu trên tàu như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhận dạng két** | **Vị trí két** | | **Thể tích** |
| **Khung (từ) - (đến)** | **Vị trí bên** | **(m3)** |
|  |  |  |  |
|  | | **Tổng thể tích: m3** | |

3.2 Phương tiện thải bỏ cặn (bã) dầu được giữ lại trong két chứa cặn (bã) dầu:

3.2.1 Lò đốt cặn (bã) dầu, công suất tối đa kW hoặc kcal/giờ (*xóa khi thích hợp*) 🞏

3.2.2 Nồi hơi phụ trợ phù hợp để đốt cặn (bã) dầu 🞏

3.2.3 Các phương tiện khác có thể chấp nhận được, nêu rõ 🞏

3.3 Tàu được cung cấp két chứa để giữ lại nước đáy tàu có dầu trên tàu như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhận dạng két** | **Vị trí két** | | **Thể tích** |
| **Khung (từ) - (đến)** | **Vị trí bên** | **(m3)** |
|  |  |  |  |
|  | | **Tổng thể tích: m3** | |

**4 Kết nối xả thải tiêu chuẩn** (quy định 13)

4.1 Tàu được trang bị đường ống để thải các chất cặn bã từ đáy khoang máy móc thiết bị và bùn thải vào các cơ sở tiếp nhận, được lắp đặt kết nối xả tiêu chuẩn theo quy định 13 🞏

**5 Kết cấu** (quy định 18,19, 20, 23, 26, 27 và 28)

5.1 Theo các yêu cầu của quy định 18, tàu:

5.1.1 bắt buộc phải được cung cấp SBT, PL và COW 🞏

5.1.2 bắt buộc phải được cung cấp SBT và PL 🞏

5.1.3 bắt buộc phải được cung cấp SBT 🞏

5.1.4 bắt buộc phải được cung cấp SBT hoặc COW 🞏

5.1.5 bắt buộc phải được cung cấp SBT hoặc CBT 🞏

5.1.6 không bắt buộc phải tuân thủ các yêu cầu của quy định 18 🞏

5.2 Két dằn tách biệt (SBT):

5.2.1 Tàu được cung cấp SBT phù hợp với quy định 18 🞏

5.2.2 Tàu được cung cấp SBT phù hợp với quy định 18, được bố trí ở các vị trí bảo vệ (PL) phù hợp với quy định 18.12 đến 18.15 🞏

5.2.3 SBT được phân bố như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Két** | **Thể tích (m3)** | **Két** | **Thể tích (m3)** |
|  |  |  |  |
| **Tổng thể tích: m3** | |

5.3 Két nước dằn sạch chuyên dụng (CBT):

5.3.1 Tàu được cung cấp CBT phù hợp với quy định 18 và có thể hoạt động như là tàu chở sản phẩm 🞏

5.3.2 CBT được phân bố như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Két** | **Thể tích (m3)** | **Két** | **Thể tích (m3)** |
|  |  |  |  |
| **Tổng thể tích: m3** | |

5.3.3 Tàu đã được cung cấp Sổ tay hướng dẫn hoạt động két nước dằn sạch chuyên dụng hợp lệ, ngày 🞏

5.3.4 Tàu có bố cục bơm và đường ống chung để dằn CBT và bốc dỡ dầu hàng 🞏

5.3.5 Tàu có bố cục bơm và đường ống riêng để dằn CBT 🞏

5.4 Hệ thống rửa bằng dầu thô (COW):

5.4.1 Tàu được trang bị hệ thống COW phù hợp với quy định 33 🞏

5.4.2 Tàu được trang bị hệ thống COW phù hợp với quy định 33 trừ trường hợp tính hiệu quả của hệ thống chưa được xác nhận theo quy định 33.1 và khoản 4.2.10 của Đặc tả kỹ thuật COW sửa đổi (nghị quyết A.446(XI) được sửa đổi theo nghị quyết A.497(XII) và A.897(21)) 🞏

5.4.3 Tàu đã được cung cấp Sổ tay hướng dẫn thiết bị và hoạt động rửa bằng dầu thô hợp lệ, ngày 🞏

5.4.4 Tàu không bắt buộc phải có nhưng được trang bị COW phù hợp với các khía cạnh an toàn của Đặc tả kỹ thuật COW sửa đổi (nghị quyết A.446(XI) được sửa đổi theo nghị quyết A.497(XII) và A.897(21)) 🞏

5.5 Miễn trừ quy định 18:

5.5.1 Tàu chỉ tham gia giao dịch giữa

phù hợp với quy định 2.5 và do đó được miễn trừ các yêu cầu của quy định 18 🞏

5.5.2 Tàu đang hoạt động với các bố cục dằn đặc biệt theo quy định 18.10 và do đó được miễn trừ các yêu cầu của quy định 18 🞏

5.6 Giới hạn kích thước và bố cục của két hàng (quy định 26):

5.6.1 Tàu bắt buộc phải được đóng theo và tuân thủ các yêu cầu của quy định 26 🞏

5.6.2 Tàu bắt buộc phải được đóng theo và tuân thủ các yêu cầu của quy định 26.4 (xem quy định 2.2) 🞏

5.7 Phân vùng và độ ổn định (quy định 28):

5.7.1 Tàu bắt buộc phải được đóng theo và tuân thủ các yêu cầu của quy định 28 🞏

5.7.2 Thông tin và số liệu theo quy định 28.5 đã được cung cấp cho tàu trong hình thức đã được chấp thuận 🞏

5.7.3 Tàu bắt buộc phải được đóng theo và tuân thủ các yêu cầu của quy định 27 🞏

5.7.4 Thông tin và số liệu theo quy định 27 đối với tàu chở dầu và các khoáng sản đã được cung cấp cho tàu trong văn bản thủ tục được Chính quyền quản lý phê duyệt 🞏

5.8 Kết cấu thân kép:

5.8.1 Tàu bắt buộc phải được đóng theo quy định 19 và tuân thủ các yêu cầu của:

.1 khoản 3 (kết cấu thân kép) 🞏

.2 khoản 4 (tàu chở dầu có boong ở giữa chiều cao có kết cấu hai bên) 🞏

.3 khoản 5 (phương pháp thay thế được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển phê duyệt) 🞏

5.8.2 Tàu bắt buộc phải được đóng theo và tuân thủ các yêu cầu của quy định 19.6 🞏

5.8.3 Tàu không bắt buộc phải tuân thủ các yêu cầu của quy định 19 🞏

5.8.4 Tàu phụ thuộc quy định 20 và:

.1 bắt buộc phải tuân thủ khoản 2 đến 5, 7 và 8 của quy định 19 và quy định 28 đối với khoản 28.6 không muộn hơn 🞏

.2 được phép tiếp tục hoạt động phù hợp với quy định 20.5 cho đến 🞏

.3 được phép tiếp tục hoạt động phù hợp với quy định 20.7 cho đến 🞏

5.8.5 Tàu không phụ thuộc quy định 20 và:

.1 tàu có trọng tải toàn phần dưới 5.000 tấn 🞏

.2 tàu tuân thủ quy định 20.1.2 🞏

.3 tàu tuân thủ quy định 20.1.3 🞏

5.8.6 Tàu phụ thuộc quy định 21 và:

.1 bắt buộc phải tuân thủ quy định 21.4 không muộn hơn 🞏

.2 được phép tiếp tục hoạt động phù hợp với quy định 21.5 cho đến 🞏

.3 được phép tiếp tục hoạt động phù hợp với quy định 21.6.1 cho đến 🞏

.4 được phép tiếp tục hoạt động phù hợp với quy định 21.6.2 cho đến 🞏

.5 được miễn trừ quy định 21 phù hợp với quy định 21.7.2 🞏

5.8.7 Tàu không phụ thuộc quy định 21 và:

.1 tàu có trọng tải toàn phần dưới 600 tấn 🞏

.2 tàu tuân thủ quy định 19 (trọng tải toàn phần 5.000 tấn) 🞏

.3 tàu tuân thủ quy định 21.1.2 🞏

.4 tàu tuân thủ quy định 21.4.2 (600 trọng tải toàn phần < 5.000 tấn) 🞏

.5 tàu không chở “dầu hạng nặng” được xác định trong quy định 21.2 của MARPOL Phụ lục I 🞏

5.8.8 Tàu phụ thuộc quy định 22 và:

.1 tuân thủ các yêu cầu của quy định 22.2 🞏

.2 tuân thủ các yêu cầu của quy định 22.3 🞏

.3 tuân thủ các yêu cầu của quy định 22.5 🞏

5.8.9 Tàu không phụ thuộc quy định 22 🞏

5.9 Hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn:

5.9.1 Tàu tuân thủ các yêu cầu của quy định 23 🞏

**6 Giữ lại dầu trên tàu** (quy định 29, 31 và 32)

6.1 Hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu:

6.1.1 Tàu này là tàu chở dầu loại …….. được xác định trong nghị quyết A.496(XII) hoặc A.586(14)[[54]](#footnote-54) (*xóa khi thích hợp*) 🞏

6.1.2 Hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu đã được phê duyệt theo nghị quyết MEPC.108(49) ………....... 🞏

6.1.3 Hệ thống bao gồm:

.1 đơn vị kiểm soát 🞏

.2 đơn vị máy tính 🞏

.3 đơn vị tính toán 🞏

6.1.4 Hệ thống được:

.1 trang bị khóa liên động khởi động 🞏

.2 trang bị thiết bị dừng tự động 🞏

6.1.5 Máy đo hàm lượng dầu được phê duyệt theo các điều khoản của nghị quyết A.393(X) hoặc A.586(14) hoặc MEPC.108(49)[[55]](#footnote-55) (*xóa khi thích hợp*) thích hợp cho:

.1 dầu thô 🞏

.2 sản phẩm màu đen 🞏

.3 sản phẩm màu trắng 🞏

6.1.6 Tàu đã được cung cấp sổ tay hướng dẫn hoạt động cho hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu 🞏

6.2 Két lắng nhiều giai đoạn:

6.2.1 Tàu được cung cấp két lắng nhiều giai đoạn chuyên dụng có tổng dung tích m3, chiếm ………….% dung tích chở dầu, phù hợp với:

.1 quy định 29.2.3 🞏

.2 quy định 29.2.3.1 🞏

.3 quy định 29.2.3.2 🞏

.4 quy định 29.2.3.3 🞏

6.2.2 Các két hàng đã được chỉ định là két lắng nhiều giai đoạn 🞏

6.3 Máy dò mặt phân cách nước/dầu:

6.3.1 Tàu được cung cấp máy dò mặt phân cách nước/dầu được phê duyệt theo các điều khoản của nghị quyết MEPC.5(XIII)[[56]](#footnote-56) 🞏

6.4 Miễn trừ quy định 29, 31 và 32:

6.4.1 Tàu được miễn trừ các yêu cầu của quy định 29, 31 và 32 phù hợp với quy định 2.4 🞏

6.4.2 Tàu được miễn trừ các yêu cầu của quy định 29, 31 và 32 phù hợp với quy định 2.2 🞏

6.5 Miễn trừ quy định 31 và 32:

6.5.1 Các yêu cầu của quy định 31 và 32 được miễn trừ đối với tàu theo quy định 3.5. Tàu chỉ tham gia vào:

.1 giao dịch cụ thể theo quy định 2.5 🞏

.2 hành trình trong (các) khu vực đặc biệt 🞏

.3 hành trình trong phạm vi 50 hải lý của vùng đất gần nhất ngoài khu vực đặc biệt có thời lượng 72 giờ trở xuống giới hạn trong 🞏

**7 Bố cục bơm, đường ống và xả thải** (quy định 30)

7.1 Cửa xả từ trên mạn tàu xuống biển đối với nước dằn tách biệt được đặt:

7.1.1 Trên đường mớn nước 🞏

7.1.2 Dưới đường mớn nước 🞏

7.2 Cửa xả từ trên mạn tàu xuống biển, trừ ống xả, đối với nước dằn sạch được đặt:[[57]](#footnote-57)

7.2.1 Trên đường mớn nước 🞏

7.2.2 Dưới đường mớn nước 🞏

7.3 Cửa xả từ trên mạn tàu xuống biển, trừ ống xả, đối với nước dằn bẩn hoặc nước nhiễm dầu từ khu vực két hàng được đặt:\*

7.3.1 Trên đường mớn nước 🞏

7.3.2 Dưới đường mớn nước kết hợp với bố cục dòng chảy một phần phù hợp với quy định 30.6.5 🞏

7.3.3 Dưới đường mớn nước 🞏

7.4 Xả dầu từ máy bơm hàng hóa và đường ống dẫn dầu (quy định 30.4 và 30.5):

7.4.1 Phương tiện tháo cạn tất cả máy bơm hàng hóa và đường ống dẫn dầu khi hoàn thành việc dỡ hàng:

.1 hệ thống tháo cạn có khả năng xả vào két hàng hoặc két lắng nhiều giai đoạn 🞏

.2 để xả vào bờ, đường ống có đường kính nhỏ đặc biệt được cung cấp 🞏

**8 Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu/biển trên tàu** (quy định 37)

8.1 Tàu được cung cấp kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu

phù hợp với quy định 37 🞏

8.2 Tàu được cung cấp kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu

phù hợp với quy định 37.3 🞏

**8A Hoạt động chuyển dầu giữa các tàu trên biển** (quy định 41)

8A.1 Tàu chở dầu được cung cấp Kế hoạch hoạt động STS phù hợp với quy định 41 🞏

**9 Miễn trừ**

9.1 Chính quyền quản lý đã cấp các miễn trừ yêu cầu của chương 3, Phụ lục I của Công ước này theo quy định 3.1 về những mục được liệt kê theo (các) khoản ……………… của Hồ sơ này 🞏

**10 Giá trị tương đương** (quy định 5)

10.1 Chính quyền quản lý đã phê duyệt các giá trị tương đương cho một số yêu cầu của Phụ lục I về những mục được liệt kê theo (các) khoản ……………… của Hồ sơ này 🞏

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN rằng Hồ sơ này là chính xác trong mọi khía cạnh.

Cấp tại

(*nơi cấp Hồ sơ*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ……………………………………………… ………………………………………………

(*ngày cấp*) (*chữ ký của cán bộ có thẩm*

*quyền cấp Hồ sơ*)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan ban hành, nếu thích hợp*)

## Văn bản đính kèm III

## **Mẫu Sổ ghi chép dầu[[58]](#footnote-58)**

**SỔ GHI CHÉP DẦU**

**PHẦN I – Hoạt động trong khoang máy**

(*Tất cả các tàu*)

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Tổng trọng tải

Khoảng thời gian từ: ……………………………… đến

|  |
| --- |
| **Lưu ý**: Sổ ghi chép dầu Phần I phải được cung cấp cho mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên và mọi tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên, trừ tàu chở dầu, để ghi lại các hoạt động trong khoang máy có liên quan. Đối với tàu chở dầu, Sổ ghi chép dầu Phần II cũng phải được cung cấp để ghi lại các hoạt động hàng hóa/nước dằn có liên quan. |

**Giới thiệu**

Các trang sau đây của phần này trình bày danh sách toàn diện các mục hoạt động trong khoang máy phải được ghi lại trong Sổ ghi chép dầu khi thích hợp theo quy định 17 trong Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo nghị định thư năm 1978 có liên quan (MARPOL 73/78). Các mục đã được nhóm thành các phần hoạt động, mỗi phần được biểu thị bằng một mã chữ cái.

Khi ghi vào Sổ ghi chép dầu Phần I, ngày tháng, mã hoạt động và số mục phải được điền vào các cột thích hợp và các thông tin cần thiết phải được ghi lại theo thứ tự thời gian vào các chỗ trống.

Mỗi hoạt động đã hoàn thành phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan phụ trách ký tên và ghi ngày tháng. Thuyền trưởng phải ký mỗi trang đã hoàn thành.

Sổ ghi chép dầu Phần I có nhiều tài liệu tham khảo về khối lượng dầu. Độ chính xác giới hạn của các thiết bị đo lường két, sự thay đổi nhiệt độ và dầu bám sẽ ảnh hưởng đến độ chính xác của những chỉ số này. Các mục trong Sổ ghi chép dầu Phần I phải được xem xét cho phù hợp.

Trường hợp xả dầu do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác, phải tạo bản báo cáo trong Sổ ghi chép dầu Phần I về các tình huống và lý do của việc xả.

Mọi trục trặc/sự cố của thiết bị lọc dầu đều phải được ghi lại trong Sổ ghi chép dầu Phần I.

Các mục trong Sổ ghi chép dầu Phần I, đối với tàu có Giấy chứng nhận IOPP, phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ chính thức của quốc gia có cờ tàu có quyền treo cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.

Sổ ghi chép dầu Phần I phải được cất giữ ở nơi sẵn sàng để kiểm tra vào mọi thời điểm hợp lý, và trừ trường hợp tàu không có người điều khiển được kéo thì phải được giữ trên tàu. Sổ này phải được lưu giữ trong khoảng thời gian ba năm kể từ ngày tạo mục cuối cùng.

Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ của một Bên tham gia Công ước có thể kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần I trên mọi con tàu mà Phụ lục này áp dụng trong khi tàu đang ở cảng hoặc các bến ngoài khơi và có thể tạo bản sao của bất kỳ mục nào trong sổ đó và có thể yêu cầu thuyền trưởng xác nhận rằng bản sao này là bản sao y của mục đó. Bất kỳ bản sao nào đã được thuyền trưởng của tàu chứng nhận là bản sao y của một mục trong Sổ ghi chép dầu Phần I sẽ được chấp nhận trong mọi thủ tục tố tụng pháp lý làm bằng chứng của các sự kiện được ghi trong mục. Việc kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần I và việc lấy bản sao có chứng thực của cơ quan có thẩm quyền theo khoản này phải được thực hiện càng khẩn trương càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn không chính đáng.

**DANH SÁCH CÁC MỤC PHẢI ĐƯỢC GHI LẠI**

**(A) Dằn hoặc làm sạch két nhiên liệu dầu**

1 Đặc điểm nhận dạng (các) két được dằn.

2 Có được làm sạch kể từ lần cuối chứa dầu hay không và, nếu không, loại dầu đã vận chuyển trước đó.

3 Quy trình làm sạch:

.1 vị trí của tàu và thời gian lúc bắt đầu và hoàn thành việc làm sạch;

.2 xác định (các) két mà một hoặc một phương pháp khác đã được sử dụng (rửa qua, chưng bằng hơi, làm sạch bằng hóa chất; loại và số lượng hóa chất được sử dụng, tính bằng m3);

.3 đặc điểm nhận dạng (các) két mà nước làm sạch được chuyển vào và khối lượng tính bằng m3.

4 Dằn:

.1 vị trí của tàu và thời gian lúc bắt đầu và hoàn thành việc dằn;

.2 khối lượng nước dằn nếu các két không được làm sạch tính bằng m3.

**(B) Xả nước dằn bẩn hoặc nước làm sạch ra khỏi két nhiên liệu dầu được đề cập trong Mục (A)**

5 Đặc điểm nhận dạng (các) két.

6 Vị trí của tàu khi bắt đầu việc xả.

7 Vị trí của tàu khi hoàn thành việc xả.

8 (Các) tốc độ của tàu trong quá trình xả.

9 Phương pháp xả:

.1 thông qua thiết bị 15 ppm;

.2 vào các cơ sở tiếp nhận.

10 Khối lượng xả tính bằng m3.

**(C) Thu gom, vận chuyển và thải bỏ cặn (bã) dầu**

11 Thu gom cặn (bã) dầu.

Khối lượng cặn (bã) dầu được giữ lại trên tàu. Khối lượng phải được ghi chép hàng tuần:[[59]](#footnote-59) (nghĩa là khối lượng phải được ghi chép một lần một tuần ngay cả khi hành trình kéo dài hơn một tuần):

.1 đặc điểm nhận dạng (các) két.

.2 dung tích (các) két …………….…………….…………….…………….…………….………m3

.3 tổng khối lượng giữ lại ……….…………….…………….…………….…………….………m3

.4 khối lượng cặn thu được bằng tay ……….….…………….…………….…………….………m3

(Người vận hành bắt đầu thu gom bằng tay trong trường hợp cặn (bã) dầu được chuyển vào (các) két chứa cặn (bã) dầu.)

12 Phương pháp chuyển hoặc thải bỏ cặn (bã) dầu.

Nêu rõ khối lượng cặn dầu được chuyển hoặc thải bỏ, (các) két đã rỗng và khối lượng được giữ lại tính bằng m3:

.1 vào các cơ sở tiếp nhận (xác định cảng);[[60]](#footnote-60)

.2 vào (các) két khác (nêu rõ (các) két và tổng hàm lượng của két);

.3 đốt (ghi rõ tổng thời gian hoạt động);

.4 phương pháp khác (ghi rõ).

**(D) Bắt đầu xả từ trên mạn tàu xuống biển, chuyển hoặc thải bỏ nước đáy tàu tích tụ trong khoang máy không tự động**

13 Khối lượng xả, chuyển hoặc thải bỏ tính bằng m3.[[61]](#footnote-61)

14 Thời gian xả, chuyển hoặc thải bỏ (bắt đầu và dừng lại).

15 Phương pháp xả, chuyển hoặc thải bỏ:

.1 thông qua thiết bị 15 ppm (nêu rõ vị trí bắt đầu và kết thúc);

.2 vào các cơ sở tiếp nhận (xác định cảng);[[62]](#footnote-62)

.3 vào két lắng nhiều giai đoạn hoặc két chứa hoặc (các) két khác (nêu rõ (các) két; nêu rõ khối lượng được giữ lại trong két tính bằng m3);

**(E)** **Bắt đầu xả từ trên mạn tàu xuống biển, chuyển hoặc thải bỏ nước đáy tàu tích tụ trong khoang máy tự động**

16 Thời gian và vị trí của tàu mà hệ thống được đưa vào chế độ hoạt động tự động để xả từ trên mạn tàu xuống biển, thông qua thiết bị 15 ppm.

17 Thời gian khi hệ thống được đưa vào chế độ hoạt động tự động để chuyển nước đáy tàu tới két chứa (xác định két chứa).

18 Thời gian khi hệ thống được đưa vào chế độ hoạt động bằng tay.

**(F) Tình trạng của thiết bị lọc dầu**

19 Thời gian xảy ra trục trặc hệ thống.[[63]](#footnote-63)

20 Thời gian khi hệ thống được vận hành.

21 Lý do xảy ra trục trặc.

**(G) Xả dầu do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác**

22 Thời gian xảy ra.

23 Địa điểm hoặc vị trí của tàu tại thời điểm xảy ra.

24 Khối lượng ước lượng và loại dầu.

25 Các trường hợp xả hoặc thoát, lý do và nhận xét chung.

**(H) Tiếp nhận nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn dạng rời**

26 Tiếp nhận nhiên liệu:

.1 Địa điểm tiếp nhận nhiên liệu.

.2 Thời gian tiếp nhận nhiên liệu.

.3 Loại và khối lượng dầu nhiên liệu và đặc điểm nhận dạng két (nêu rõ khối lượng thêm vào theo tấn và tổng hàm lượng của két).

.4 Loại và khối lượng dầu bôi trơn và đặc điểm nhận dạng két (nêu rõ khối lượng thêm vào theo tấn và tổng hàm lượng của két).

**(I) Quy trình hoạt động bổ sung và nhận xét chung**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

**HOẠT ĐỘNG TRONG KHOANG MÁY**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ngày tháng** | **Mã**  **(chữ)** | **Mục (số)** | **Hồ sơ hoạt động / chữ ký**  **của sĩ quan phụ trách** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Chữ ký của thuyền trưởng …………………………………….

**SỔ GHI CHÉP DẦU**

**PHẦN II – Hoạt động dằn/hàng hóa**

(*Tàu chở dầu*)

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Tổng trọng tải

Khoảng thời gian từ: ……………………………… đến

|  |
| --- |
| **Lưu ý**: Mọi tàu chở dầu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên phải được cung cấp Sổ ghi chép dầu Phần II để ghi lại các hoạt động dằn/hàng hóa có liên quan. Tàu chở dầu này cũng phải được cung cấp Sổ ghi chép dầu Phần I để ghi lại các hoạt động trong khoang máy có liên quan. |

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

**HÌNH CHIẾU PHẲNG KÉT HÀNG VÀ KÉT LẮNG NHIỀU GIAI ĐOẠN**

**(sẽ được hoàn thành trên tàu)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Xác định các két** | **Dung tích** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Khoang bơm nước |  |
|  |  |
| Độ sâu của (các) két lắng nhiều giai đoạn: |  |

(Cho dung tích của mỗi két và độ sâu của (các) két lắng nhiều giai đoạn)

**Giới thiệu**

**Giới thiệu**

Các trang sau đây của phần này trình bày danh sách toàn diện các mục hoạt động dằn và hàng hóa phải được ghi lại trong Sổ ghi chép dầu Phần II khi thích hợp theo quy định 36 trong Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (MARPOL 73/78). Các mục đã được nhóm thành các phần hoạt động, mỗi phần được biểu thị bằng một mã chữ cái.

Khi ghi vào Sổ ghi chép dầu Phần II, ngày tháng, mã hoạt động và số mục phải được điền vào các cột thích hợp và các thông tin cần thiết phải được ghi lại theo thứ tự thời gian vào các chỗ trống.

Mỗi hoạt động đã hoàn thành phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan phụ trách ký tên và ghi ngày tháng. Thuyền trưởng phải ký áp mỗi trang đã hoàn thành.

Đối với tàu chở dầu tham gia vào các giao dịch cụ thể theo quy định 2.5 trong Phụ lục I của MARPOL 73/78, mục thích hợp trong Sổ ghi chép dầu Phần II phải được cơ quan có thẩm quyền của chính quyền cảng xác nhận.[[64]](#footnote-64)

Sổ ghi chép dầu Phần II có nhiều tài liệu tham khảo về khối lượng dầu. Độ chính xác giới hạn của các thiết bị đo lường két, sự thay đổi nhiệt độ và dầu bám sẽ ảnh hưởng đến độ chính xác của những chỉ số này. Các mục trong Sổ ghi chép dầu Phần II phải được xem xét cho phù hợp.

Trường hợp xả dầu do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác, phải tạo bản báo cáo trong Sổ ghi chép dầu Phần II về các tình huống và lý do của việc xả.

Mọi trục trặc/sự cố của hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu đều phải được ghi lại trong Sổ ghi chép dầu Phần II.

Các mục trong Sổ ghi chép dầu Phần II, đối với tàu có Giấy chứng nhận IOPP, phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ chính thức của quốc gia có cờ tàu có quyền treo cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.

Sổ ghi chép dầu Phần II phải được cất giữ ở nơi sẵn sàng để kiểm tra vào mọi thời điểm hợp lý, và trừ trường hợp tàu không có người điều khiển được kéo thì phải được giữ trên tàu. Sổ này phải được lưu giữ trong khoảng thời gian ba năm kể từ ngày tạo mục cuối cùng.

Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ của một Bên tham gia Công ước có thể kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần II trên mọi con tàu mà Phụ lục này áp dụng trong khi tàu đang ở cảng hoặc các bến ngoài khơi và có thể tạo bản sao của bất kỳ mục nào trong sổ đó và có thể yêu cầu thuyền trưởng xác nhận rằng bản sao này là bản sao y của mục đó. Bất kỳ bản sao nào đã được thuyền trưởng của tàu chứng nhận là bản sao y của một mục trong Sổ ghi chép dầu Phần II sẽ được chấp nhận trong mọi thủ tục tố tụng pháp lý làm bằng chứng của các sự kiện được ghi trong mục. Việc kiểm tra Sổ ghi chép dầu Phần II và việc lấy bản sao có chứng thực của cơ quan có thẩm quyền theo khoản này phải được thực hiện càng khẩn trương càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn không chính đáng.

**DANH SÁCH CÁC MỤC PHẢI ĐƯỢC GHI LẠI**

**(A) Nạp hàng dầu**

1 Địa điểm nạp hàng.

2 Loại dầu được nạp và đặc điểm nhận dạng (các) két.

3 Tổng khối lượng dầu được nạp (nêu rõ khối lượng thêm vào tính bằng mét khối, ở 15°C và tổng hàm lượng (các) két)

**(B) Chuyển nội bộ hàng dầu trong suốt hành trình**

4 Đặc điểm nhận dạng (các) két:

.1 từ:

.2 đến: (nêu rõ khối lượng chuyển và tổng khối lượng (các) két tính bằng mét khối).

5 (Các) két trong mục 4.1 có được làm rỗng? (Nếu không, nêu rõ khối lượng giữ lại tính bằng mét khối).

**(C) Dỡ hàng dầu**

6 Địa điểm dỡ hàng.

7 Đặc điểm nhận dạng (các) két được dỡ.

8 (Các) két có được làm rỗng? (Nếu không, nêu rõ khối lượng giữ lại tính bằng mét khối).

**(D) Hệ thống rửa bằng dầu thô (Chỉ dành cho tàu chở dầu COW)**

*(Sẽ được hoàn thành cho mỗi két được rửa bằng dầu thô)*

9 Cảng nơi tiến hành hoạt động rửa bằng dầu thô hoặc vị trí của tàu nếu được thực hiện giữa hai cảng dỡ hàng.

10 Đặc điểm nhận dạng (các) két được rửa.[[65]](#footnote-65)

11 Số máy được sử dụng.

12 Thời gian bắt đầu rửa.

13 Mô hình rửa được sử dụng.[[66]](#footnote-66)

14 Áp suất đường ống rửa.

15 Thời gian rửa đã hoàn thành hoặc dừng lại.

16 Nêu rõ phương pháp thiết lập (các) két đã khô.

17 Ghi chú.[[67]](#footnote-67)

**(E) Dằn két hàng**

18 Vị trí của tàu khi bắt đầu và kết thúc hoạt động dằn.

19 Quy trình dằn:

.1 đặc điểm nhận dạng (các) két được dằn;

.2 thời gian bắt đầu và kết thúc;

.3 khối lượng nước dằn nhận được. Nêu rõ tổng khối lượng nước dằn cho mỗi két tham gia vào hoạt động, tính bằng mét khối.

**(F) Dằn các két nước dằn sạch chuyên dụng**

**(Chỉ dành cho tàu chở tầu CBT)**

20 Đặc điểm nhận dạng (các) két được dằn.

21 Vị trí của tàu khi nước dùng để xối rửa, hoặc nước dằn cảng được lấy vào (các) két nước dằn sạch chuyên dụng.

22 Vị trí của tàu khi (các) máy bơm và đường ống được xả vào két lắng nhiều giai đoạn.

23 Khối lượng nước có dầu sau khi xối rửa đường ống được chuyển vào (các) két lắng nhiều giai đoạn hoặc két hàng mà nước thải bẩn được lưu trữ sơ bộ (xác định (các) két). Nêu rõ tổng khối lượng tính bằng mét khối.

24 Vị trí của tàu khi nước dằn bổ sung được lấy vào (các) két nước dằn sạch chuyên dụng.

25 Thời gian và vị trí của tàu khi các van tách các két nước dằn sạch chuyên dụng khỏi đường dây hàng hóa và hút cạn được đóng lại.

26 Khối lượng nước dằn sạch được lấy trên tàu tính bằng mét khối.

**(G) Làm sạch các két hàng**

27 Đặc điểm nhận dạng (các) két được làm sạch.

28 Cảng hoặc vị trí của tàu.

29 Thời gian làm sạch

30 Phương pháp làm sạch.[[68]](#footnote-68)

31 Nước rửa két được chuyển vào:

.1 các cơ sở tiếp nhận (nêu rõ cảng và khối lượng tính bằng mét khối);[[69]](#footnote-69)

.2 (các) két lắng nhiều giai đoạn hoặc két hàng được chỉ định làm két lắng nhiều giai đoạn (xác định (các) két); nêu rõ khối lượng được chuyển và tổng khối lượng tính bằng mét khối).

**(H) Xả nước dằn bẩn**

32 Đặc điểm nhận dạng (các) két.

33 Thời gian và vị trí của tàu khi bắt đầu việc xả ra biển.

34 Thời gian và vị trí của tàu khi hoàn thành việc xả ra biển.

35 Khối lượng xả ra biển tính bằng mét khối.

36 (Các) tốc độ của tàu trong quá trình xả.

37 Hệ thống giám sát và kiểm soát xả có hoạt động trong quá trình xả?

38 Nước thải và bề mặt nước ở vị trí xả có được kiểm tra thường xuyên?

39 Khối lượng nước có dầu được chuyển vào (các) két lắng nhiều giai đoạn (xác định (các) két). Nêu rõ tổng khối lượng tính bằng mét khối.

40 Xả vào các cơ sở tiếp nhận trên bờ (xác định cảng và khối lượng liên quan tính bằng mét khối).

**(I) Xả nước từ các két lắng nhiều giai đoạn ra biển**

41 Đặc điểm nhận dạng các két lắng nhiều giai đoạn.

42 Thời gian lắng từ lần tiếp nhận cuối cùng các chất cặn, hoặc

43 Thời gian lắng từ lần xả cuối cùng.

44 Thời gian và vị trí của tàu lúc bắt đầu xả.

45 Độ hao hụt tổng hàm lượng lúc bắt đầu xả.

46 Độ hao hụt mặt phân cách dầu/nước lúc bắt đầu xả.

47 Khối lượng rời được xả tính bằng mét khối và tốc độ xả tính bằng m3/giờ.

48 Khối lượng cuối cùng được xả tính bằng mét khối và tốc độ xả tính bằng m3/giờ.

49 Thời gian và vị trí của tàu khi hoàn thành việc xả.

50 Hệ thống giám sát và kiểm soát xả có hoạt động trong quá trình xả?

51 Độ hao hụt mặt phân cách dầu/nước khi hoàn thành xả, tính theo mét.

52 (Các) tốc độ của tàu trong quá trình xả.

53 Nước thải và bề mặt nước ở vị trí xả có được kiểm tra thường xuyên?

54 Xác nhận rằng tất cả các van áp dụng trong hệ thống đường ống của tàu đã được đóng lại sau khi hoàn thành việc xả ra từ các két lắng nhiều giai đoạn.

**(J) Thu gom, vận chuyển và thải bỏ cặn và hỗn hợp có dầu không được xử lý**

55 Đặc điểm nhận dạng các két lắng nhiều giai đoạn.

56 Khối lượng được chuyển hoặc thải bỏ từ mỗi két. (Nêu rõ khối lượng giữ lại tính bằng m3.)

57 Phương pháp chuyển hoặc thải bỏ:

.1 thải bỏ vào các cơ sở tiếp nhận (xác định cảng và khối lượng liên quan);[[70]](#footnote-70)

.2 trộn với hàng hóa (nêu rõ khối lượng);

.3 chuyển tới hoặc từ (các) két khác bao gồm chuyển từ két chứa nước đáy tàu có dầu và cặn (bã) dầu trong khoang máy (xác định (các) két); nêu rõ khối lượng được chuyển và tổng khối lượng tính bằng m3); và

.4 phương pháp khác (nêu rõ); nêu rõ khối lượng được thải bỏ tính bằng m3.

**(K) Xả nước dằn sạch chứa trong các két hàng**

58 Vị trí của tàu khi bắt đầu xả nước dằn sạch.

59 Đặc điểm nhận dạng (các) két được xả.

60 (Các) két có được làm rỗng khi hoàn thành?

61 Vị trí của tàu khi nếu khác với 58.

62 Nước thải và bề mặt nước ở vị trí xả có được kiểm tra thường xuyên?

**(L) Xả nước dằn từ các két nước dằn sạch chuyển dụng**

**(Chỉ dành cho tàu chở dầu CBT)**

63 Đặc điểm nhận dạng (các) két được xả.

64 Thời gian và vị trí của tàu khi bắt đầu xả nước dằn sạch ra biển.

65 Thời gian và vị trí của tàu khi hoàn thành việc xả ra biển.

66 Khối lượng xả tính bằng mét khối:

.1 ra biển; hoặc

.2 vào cơ sở tiếp nhận (xác định cảng).[[71]](#footnote-71)

67 Có dấu hiệu nước dằn bị nhiễm dầu trước hoặc trong quá trình xả ra biển không?

68 Việc xả có được giám sát bằng máy đo hàm lượng dầu không?

69 Thời gian và vị trí của tàu khi các van tách các két nước dằn sạch chuyên dụng khỏi đường dây hàng hóa và hút cạn được đóng lại khi kết thúc việc xả nước dằn.

**(M) Tình trạng của hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu**

70 Thời gian xảy ra trục trặc hệ thống.

71 Thời gian khi hệ thống được vận hành.

72 Lý do xảy ra trục trặc.

**(N)** **Xả dầu do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác**

73 Thời gian xảy ra.

74 Địa điểm hoặc vị trí của tàu tại thời điểm xảy ra.

75 Khối lượng ước lượng tính bằng mét khối và loại dầu.

76 Các trường hợp xả hoặc thoát, lý do và nhận xét chung.

**(O) Quy trình hoạt động bổ sung và nhận xét chung**

**TÀU CHỞ DẦU THAM GIA VÀO CÁC GIAO DỊCH CỤ THỂ**

**(P) Nạp nước dằn**

77 Đặc điểm nhận dạng (các) két được dằn.

78 Vị trí của tàu khi được dằn.

79 Tổng khối lượng nước dằn được nạp tính bằng mét khối.

80 Ghi chú.

**(Q) Phân bổ lại nước dằn trên tàu**

81 Lý do phân bổ lại.

**(R) Xả nước dằn vào cơ sở tiếp nhận**

82 (Các) cảng nơi nước dằn được xả.

83 Tên hoặc ký hiệu của cơ sở tiếp nhận.

84 Tổng khối lượng nước dằn được xả tính bằng mét khối.

85 Ngày tháng, chữ ký và con dấu của cán bộ chính quyền cảng.

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

**HOẠT ĐỘNG DẰN/HÀNG HÓA (TÀU CHỞ DẦU)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ngày tháng** | **Mã**  **(chữ)** | **Mục (số)** | **Hồ sơ hoạt động / chữ ký**  **của sĩ quan phụ trách** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Chữ ký của thuyền trưởng …………………………………….

# Cách diễn giải thống nhất Phụ lục I

**Lưu ý**: Theo mục đích của Cách diễn giải thống nhất, các từ viết tắt sau đây sẽ được sử dụng:

|  |  |
| --- | --- |
| MARPOL | Công ước MARPOL năm 1973 được sửa đổi theo Nghị định thư 1978 và 1997 có liên quan |
| Quy định | Quy định trong Phụ lục I của MARPOL |
| Giấy chứng nhận IOPP | Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế |
| SBT | Két dằn tách biệt |
| CBT | Két nước dằn sạch chuyên dụng |
| COW | Hệ thống rửa bằng dầu thô |
| IGS | Hệ thống khí trơ |
| PL | Vị trí bảo vệ các két dằn tách biệt |
| CAS | Chương trình đánh giá tình trạng |

**1 Định nghĩa**

|  |  |
| --- | --- |
| **Quy định 1.1** | *Xử lý giẻ lau có dầu*  1.1 Giẻ lau có dầu như được định nghĩa trong Hướng dẫn Thực hiện, Phụ lục V của MARPOL phải được xử lý theo Phụ lục V và các quy trình được nêu trong Hướng dẫn. |
| **Quy định 1.5** | *Định nghĩa tàu chở dầu*  1.2 FPSO và FSU không phải là tàu chở dầu và không được sử dụng để vận chuyển dầu trừ khi có sự đồng ý cụ thể của quốc gia treo cờ và các quốc gia ven biển có liên quan trên cơ sở chuyến đi, dầu sản xuất có thể được vận chuyển đến cảng trong những tình huống bất thường và hiếm. |
|  | **2 Sự chuyển đổi lớn** |
| **Quy định 1.9** | 2.1 Trọng lượng chết sử dụng để xác định việc áp dụng các quy định của Phụ lục I là trọng lượng chết được ấn định cho tàu chở dầu tại thời điểm ấn định vạch tải. Nếu các vạch tải được ấn định lại cho mục đích thay đổi trọng lượng chết mà không thay đổi kết cấu của tàu, thì bất kỳ sự thay đổi đáng kể nào về trọng lượng chết do việc ấn định lại sẽ không được coi là "sự chuyển đổi lớn" như được định nghĩa trong quy định 1.9. Tuy nhiên, Giấy chứng nhận IOPP chỉ nên biểu thị một trọng lượng chết của tàu và được cấp mới vào mỗi lần ấn định lại vạch tải.  2.2 Nếu tàu chở dầu thô có trọng lượng chết từ 40.000 tấn trở lên được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 đáp ứng các yêu cầu của COW thay đổi giao dịch vận chuyển dầu sản phẩm[[72]](#footnote-72) của tàu thì sẽ cần phải chuyển đổi sang CBT hoặc SBT và cấp lại Giấy chứng nhận IOPP. Việc chuyển đổi như vậy sẽ không được coi là "sự chuyển đổi lớn" như được định nghĩa trong quy định 1.9.  2.3 Khi tàu chở dầu được sử dụng chỉ để lưu trữ dầu và sau đó được đưa vào sử dụng trong vận chuyển dầu, thì sự thay đổi chức năng như vậy sẽ không được hiểu là "sự chuyển đổi lớn" như được định nghĩa trong quy định 1.9.  2.4 Việc chuyển đổi tàu chở dầu hiện có sang tàu chở dầu và các khoáng sản, hoặc việc rút ngắn tàu chở dầu bằng cách loại bỏ mặt cắt ngang của các két hàng, sẽ tạo thành "sự chuyển đổi lớn" như được định nghĩa trong quy định 1.9.  2.5 Việc chuyển đổi tàu chở dầu hiện có sang tàu chở dầu dằn tách biệt bằng cách bổ sung mặt cắt ngang của các két sẽ tạo thành "sự chuyển đổi lớn" như được định nghĩa trong quy định 1.9 chỉ khi tăng dung tích chở hàng của tàu chở dầu được tăng lên.  2.6 Khi tàu được đóng như là tàu chở dầu và các khoáng sản chỉ hoạt động trong giao dịch hàng rời, thì tàu đó có thể được coi là một tàu không phải là tàu chở dầu và Mẫu A của Hồ sơ Kết cấu và Thiết bị phải được cấp cho tàu này. Việc thay đổi tàu như vậy từ giao dịch hàng rời sang giao dịch dầu sẽ không được coi là "sự chuyển đổi lớn" như được định nghĩa trong quy định 1.9. |
|  | **3 Định nghĩa “dằn tách biệt”** |
| **Quy định 1.18** | 3.1 Hệ thống dằn tách biệt phải là hệ thống "hoàn toàn tách biệt khỏi hệ thống nhiên liệu và dầu hàng" theo yêu cầu của quy định 1.18. Tuy nhiên, có thể thực hiện dự phòng để xả khẩn cấp nước dằn tách biệt bằng cách kết nối với máy bơm hàng hóa thông qua ống ráp nối di động. Trong trường hợp này, các van một chiều phải được lắp trên các kết nối dằn tách biệt để ngăn chặn việc đưa dầu vào các két dằn tách biệt. Ống ráp nối di động phải được gắn ở vị trí dễ thấy trong khoang bơm nước và thông báo vĩnh viễn hạn chế việc sử dụng ống ráp nối phải được trưng bày nổi bật liền kề với ống ráp nối.  3.2 Không được sử dụng các khớp nối kiểu trượt cho mục đích mở rộng khi các đường ống dầu hàng hoặc dầu nhiên liệu đi qua các két để dằn tách biệt, và khi các đường ống dằn tách biệt đi qua các két dầu hàng hoặc dầu nhiên liệu. Cách diễn giải này áp dụng cho tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1992. |
|  | **4 Sự chậm trễ không lường trước được trong việc giao tàu** |
| **Quy định 1.28** | 4.1 Để xác định loại tàu theo quy định 1.28, tàu mà hợp đồng đóng tàu (hoặc sống tàu đặt xuống) và việc giao tàu đã được lên lịch trình trước ngày quy định trong các quy định này, nhưng đã bị trì hoãn giao vượt quá ngày cụ thể do các tình huống không lường trước được nằm ngoài sự kiểm soát của người đóng tàu và chủ tàu, có thể được Chính quyền quản lý chấp nhận là tàu thuộc loại liên quan đến ngày giao dự kiến. Việc xử lý các tàu đó phải được Chính quyền quản lý xem xét theo từng trường hợp cụ thể, có lưu ý đến các hoàn cảnh cụ thể.  4.2 Điều quan trọng là các tàu được giao sau ngày quy định do sự chậm trễ không lường trước được và được Chính quyền quản lý cho phép xem như là tàu thuộc loại liên quan đến ngày giao dự kiến cũng sẽ được các chính quyền cảng chấp nhận như vậy, để đảm bảo điều này, thực hành sau đây được khuyến cáo cho các Chính quyền quản lý khi xem xét đơn đăng ký cho tàu như vậy:  .1 Chính quyền quản lý phải xem xét kỹ lưỡng các đơn đăng ký trên cơ sở từng trường hợp cụ thể, lưu ý đến các hoàn cảnh cụ thể. Trường hợp tàu được đóng ở nước ngoài, thì Chính quyền quản lý có thể yêu cầu báo cáo chính thức từ các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu được đóng, nêu rõ rằng sự chậm trễ này là do các tình huống không lường trước được nằm ngoài tầm kiểm soát của người đóng tàu và chủ tàu;  .2 khi tàu được coi là tàu thuộc loại liên quan đến ngày giao dự kiến theo đơn đăng ký đó, thì Giấy chứng nhận IOPP cho tàu phải được xác nhận để cho biết tàu được Chính quyền quản lý chấp nhận làm tàu như vậy; và  .3 Chính quyền quản lý phải báo cáo với Tổ chức về đặc điểm nhận dạng của tàu và các căn cứ mà tàu đã được chấp nhận làm tàu như vậy. |
|  | **5 Định nghĩa “giai đoạn đóng tàu tương tự”** |
| **Quy định 1.28, 1.30** | *Giai đoạn đóng tàu tương tự* có nghĩa là giai đoạn mà:  .1 việc đóng tàu có thể nhận biết với một tàu cụ thể bắt đầu; và  .2 việc lắp ráp tàu đó đã bắt đầu bao gồm ít nhất 50 tấn hoặc một phần trăm khối lượng ước tính của tất cả các vật liệu kết cấu, lấy giá trị ít hơn. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **6 Định nghĩa thế hệ tàu** |
| **Quy định 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8, 1.28.9** | Để xác định tàu theo quy định 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8 và 1.28.9, tàu thuộc bất kỳ một trong các loại được liệt kê trong tiểu mục 1, 2, 3 ,4.1, 4.2 hoặc 4.3 của các khoản này sẽ được coi là tàu thuộc định nghĩa tương ứng. |
|  | **7 Phụ lục I các chất mà thông qua tính chất vật lý của chúng làm ức chế sự giám sát và phân tách sản phẩm/nước hiệu quả** |
| **Quy định 2.4** | 7.1 Chính phủ của Bên tiếp nhận phải thiết lập các biện pháp thích hợp để bảo đảm các quy định của mục 7.2 được tuân thủ.  7.2 Tùy thuộc vào các quy định của mục 7.3, két đã được dỡ phải được rửa sạch và toàn bộ nước rửa nhiễm bẩn phải được xả vào cơ sở tiếp nhận trước khi tàu rời cảng dỡ hàng để đến một cảng khác. |
|  | 7.3 Theo yêu cầu của thuyền trưởng, Chính phủ của Bên tiếp nhận có thể miễn trừ cho tàu các yêu cầu nêu trong mục 6.2, nếu thỏa mãn rằng:  .1 két được dỡ sẽ được nạp lại cùng một chất hoặc chất khác tương thích với chất trước đó và tàu chở dầu sẽ không được rửa hoặc dằn trước khi nạp hàng; và  .2 két được dỡ sẽ không được rửa hoặc dằn trên biển nếu tàu sẽ tiến tới một cảng khác trừ khi đã được xác nhận bằng văn bản rằng cơ sở tiếp nhận tại cảng đó có sẵn và đầy đủ để tiếp nhận các chất cặn và dung môi cần thiết cho hoạt động làm sạch.  7.4 Chính phủ của Bên tiếp nhận chỉ được cấp miễn trừ nêu tại mục 6.3 đối với tàu tham gia vào các hành trình đến cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước. Khi sự miễn trừ đã được cấp thì phải được Chính phủ của Bên tiếp nhận chứng nhận bằng văn bản.  7.5 Trường hợp tàu giữ lại chất cặn trên tàu và tiến tới các cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước, thì Chính phủ của Bên tiếp nhận cần phải thông báo cho cảng ghé tới tiếp theo về thông tin chi tiết của tàu và dư lượng hàng hóa để biết thông tin và có hành động thích hợp để phát hiện vi phạm và thực thi Công ước. |
|  | **8 Điều kiện miễn trừ** |
| **Quy định 3.4, 3.5, 14.5.3** | Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế phải có đầy đủ thông tin để cho phép chính quyền cảng xác định xem tàu có tuân thủ các điều kiện miễn trừ liên quan đến cụm từ "các hành trình bị hạn chế do Chính quyền quản lý xác định" hay không. Điều này có thể bao gồm danh sách các cảng, khoảng thời gian tối đa của hành trình giữa các cảng có cơ sở tiếp nhận hoặc các điều kiện tương tự do Chính quyền quản lý thiết lập. |
|  | **9 Hành trình có thời lượng 72 giờ trở xuống** |
| **Quy định 3.4, 3.5.2.2.2** | Hạn chế thời gian "có thời lượng 72 giờ trở xuống" trong quy định 3.4 và 3.5.2.2.2 sẽ được tính:  .1 kể từ khi tàu chở dầu rời khỏi khu vực đặc biệt, khi hành trình bắt đầu trong một khu vực đặc biệt; hoặc  .2 kể từ khi tàu chở dầu rời khỏi cảng nằm ngoài khu vực đặc biệt đến khi tàu chở dầu tiếp cận một khu vực đặc biệt. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **10 Định nghĩa “tất cả hỗn hợp có dầu”** |
| **Quy định 3.4, 3.5.2.2.3** | Cụm từ "tất cả hỗn hợp có dầu" trong quy định 3.4 và 3.5.2.2.3 bao gồm toàn bộ nước dằn và chất cặn rửa két từ các két hàng. |
|  | **11 Giá trị tương đương** |
| **Quy định 5** | Việc Chính quyền quản lý theo quy định 5 chấp nhận các phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc làm sự thay thế cho phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc theo yêu cầu của Phụ lục I sẽ bao gồm phê duyệt loại thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm tương đương với thiết bị quy định tại nghị quyết A.393(X).[[73]](#footnote-73) Chính quyền quản lý cho phép việc phê duyệt loại như vậy phải thông báo thông tin chi tiết về việc đó, bao gồm kết quả kiểm tra mà việc phê duyệt tính tương đương dựa vào, cho Tổ chức theo quy định 5.2.  Đối với thuật ngữ "hành động thích hợp, nếu có" trong quy định 5.2, bất kỳ Bên nào tham gia Công ước có phản đối về tính tương đương do Bên khác đệ trình phải thông báo cho Tổ chức và Bên đó về sự phản đối này trong vòng một năm sau khi Tổ chức thông báo về tính tương đương cho các Bên. Bên phản đối tính tương đương phải chỉ rõ liệu sự phản đối có liên quan đến các tàu thuyền vào cảng của mình hay không. |
|  | **12 Kiểm tra và giám định** |
| **Quy định 6.1.3, 6.1.4** | *Kiểm tra trung gian và hàng năm đối với tàu không bắt buộc phải có Giấy chứng nhận IOPP*  Khả năng áp dụng quy định 6.1.3 và 6.1.4 đối với tàu không bắt buộc phải có Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế sẽ do Chính quyền quản lý xác định. |
|  | **13 Chỉ định loại tàu chở dầu** |
| **Quy định 7, 19** | 13.1 Tàu chở dầu phải được chỉ định trên Mẫu Bổ sung B cho Giấy chứng nhận IOPP là "tàu chở dầu thô", "tàu chở sản phẩm" hoặc "tàu chở dầu thô/sản phẩm". Ngoài ra, các yêu cầu trong quy định 19 khác nhau đối với các loại tuổi khác nhau của "tàu chở dầu thô" và "tàu chở sản phẩm", và việc tuân thủ các quy định này sẽ được ghi lại trên Giấy chứng nhận IOPP. Các giao dịch dầu mà các loại tàu chở dầu khác nhau được phép tham gia như sau:  .1 *Tàu chở dầu thô/sản phẩm* được phép vận chuyển dầu thô hoặc dầu sản phẩm, hoặc cả hai cùng một lúc:  .2 *Tàu chở dầu thô* được phép vận chuyển dầu thô nhưng bị cấm vận chuyển dầu sản phẩm; và  .3 *Tàu chở sản phẩm* được phép vận chuyển dầu sản phẩm nhưng bị cấm vận chuyển dầu thô.  13.2 Khi xác định việc chỉ định loại tàu chở dầu trên Giấy chứng nhận IOPP dựa trên sự tuân thủ các quy định đối với SBT, PL, CBT và COW, thì phải áp dụng các tiêu chuẩn sau đây. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | *13.3 Tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.4 có trọng lượng chết dưới 20.000 tấn.*  13.3.1 Những tàu chở dầu này có thể được chỉ định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm".  *13.4 Tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.4 có trọng lượng chết 20.000 tấn trở lên.*  13.4.1 Tàu chở dầu đáp ứng yêu cầu đối với SBT + PL + COW có thể được chỉ định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm".  13.4.2 Tàu chở dầu đáp ứng yêu cầu đối với SBT + PL nhưng không phải COW sẽ được chỉ định là "tàu chở sản phẩm".  13.4.3 Tàu chở dầu có trọng lượng chết từ 20.000 tấn trở lên nhưng dưới 30.000 tấn không vận chuyển dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu diesel nặng hoặc dầu bôi trơn dưới dạng hàng hoá, không được trang bị SBT + PL, phải được chỉ định là "tàu chở sản phẩm".  *13.5 Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 nhưng được giao sau ngày 31 tháng 12 năm 1979 theo quy định 1.28.2 có trọng lượng chết 70.000 tấn trở lên*  13.5.1 Tàu chở dầu đáp ứng yêu cầu đối với SBT có thể được chỉ định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm".  *13.6 Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 có trọng lượng chết dưới 40.000 tấn.*  13.6.1 Những tàu chở dầu này có thể được chỉ định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm".  *13.7 Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3 có trọng lượng chết 40.000 tấn trở lên*  13.7.1 Tàu chở dầu đáp ứng yêu cầu đối với SBT phải được chỉ định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm".  13.7.2 Tàu chở dầu đáp ứng yêu cầu đối với COW phải được chỉ định là "tàu chở dầu thô".  13.7.3 Tàu chở dầu đáp ứng yêu cầu đối với CBT phải được chỉ định là "tàu chở sản phẩm". |
|  | **14 Mẫu mới của Giấy chứng nhận IOPP hoặc Phần bổ sung** |
| **Quy định 9** | Trường hợp mẫu Giấy chứng nhận IOPP hoặc Phần bổ sung được sửa đổi và sửa đổi này không làm giảm tính hiệu lực Giấy chứng nhận IOPP của tàu, thì mẫu hiện tại của giấy chứng nhận hoặc phần bổ sung hiện tại khi sửa đổi có hiệu lực có thể duy trì hiệu lực đến khi giấy chứng nhận đó hết hạn, với điều kiện là tại cuộc kiểm tra lần thứ nhất kể từ ngày sửa đổi có hiệu lực, những thay đổi cần thiết được ghi trong giấy chứng nhận hoặc phần bổ sung hiện tại bằng các biện pháp điều chỉnh thích hợp, ví dụ như đánh chữ đè lên mục không hợp lệ và gõ mục mới. |
|  | **15 Xác nhận lại Giấy chứng nhận IOPP** |
| **Quy định 10** | Trường hợp cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian theo yêu cầu trong quy định 6, Phụ lục I của MARPOL không được thực hiện trong khoảng thời gian quy định trong quy định đó, thì Giấy chứng nhận IOPP sẽ hết hiệu lực. Khi cuộc kiểm tra tương ứng với cuộc kiểm tra bắt buộc được thực hiện sau đó, thì tính hiệu lực của Giấy chứng nhận có thể được khôi phục mà không làm thay đổi ngày kỷ niệm và ngày hết hạn của Giấy chứng nhận gốc và Giấy chứng nhận phải được xác nhận cho việc này. Tính triệt để và nghiêm ngặt của cuộc kiểm tra này sẽ tùy thuộc vào khoảng thời gian mà cuộc kiểm tra quy định trôi qua và các điều kiện của tàu. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **16 Dung tích két lắng bùn** |
| **Quy định 12.1** | 16.1 Để hỗ trợ các Chính quyền quản lý trong việc xác định dung tích đầy đủ của các két lắng bùn, có thể sử dụng các tiêu chí sau đây làm hướng dẫn. Các tiêu chí này sẽ không được hiểu là xác định lượng cặn dầu sẽ được tạo ra do việc lắp đặt máy móc trong một khoảng thời gian nhất định. Tuy nhiên, dung tích của các két lắng bùn có thể được tính toán dựa trên các giả định hợp lý khác. Đối với tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 1990, thì nên sử dụng hướng dẫn trong mục .4 và .5 dưới đây thay cho hướng dẫn trong mục .1 và .2.  .1 Đối với tàu không chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu, thì dung tích két lắng bùn tối thiểu (V1) phải được tính theo công thức sau:  V1 = K1CD (m3)  trong đó  K1 = 0.01 đối với tàu có dầu nhiên liệu nặng được tinh chế để sử dụng cho động cơ chính hoặc 0.005 đối với tàu dầu sử dụng dầu diesel hoặc dầu nhiên liệu nặng mà không cần phải tinh chế trước khi sử dụng,  C = mức tiêu thụ dầu nhiên liệu hằng ngày (tấn); và  D = thời gian di chuyển tối đa giữa các cảng có thể xả bùn thải vào bờ (ngày), nếu không có số liệu chính xác thì cần sử dụng số liệu 30 ngày.  .2 Khi các tàu đó được trang bị máy đồng hóa, lò đốt bùn hoặc các phương tiện được công nhận khác trên tàu để kiểm soát bùn thải, thì thay cho dung tích nêu trên dung tích két lắng bùn tối thiểu (V1) phải là:  V1 = 1 m3 đối với tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên nhưng chưa đến 4.000 tấn, hoặc 2 m3 đối với tàu có tổng trọng tải 4.000 tấn trở lên.  .3 Đối với tàu chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu, thì dung tích két lắng bùn tối thiểu (V2) phải được tính theo công thức sau:  V2 = V1 + K2B (m3)  trong đó  V1 = dung tích két lắng bùn quy định trong .1 hoặc .2 nêu trên theo m3,  K2 = 0.01 đối với két dầu nhiên liệu nặng hoặc 0.005 đối với két dầu diesel, và  B = dung tích két nước dằn cũng có thể được sử dụng để chở nhiên liệu dầu (tấn).  .4 Đối với tàu không chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu, thì dung tích két lắng bùn tối thiểu (V1) phải được tính theo công thức sau:  V1 = K1CD (m3)  trong đó  K1 = 0.015 đối với tàu có dầu nhiên liệu nặng được tinh chế để sử dụng cho động cơ chính hoặc 0.005 đối với tàu dầu sử dụng dầu diesel hoặc dầu nhiên liệu nặng mà không cần phải tinh chế trước khi sử dụng,  C = mức tiêu thụ dầu nhiên liệu hằng ngày (m3); và |

|  |  |
| --- | --- |
|  | D = thời gian di chuyển tối đa giữa các cảng có thể xả bùn thải vào bờ (ngày), nếu không có số liệu chính xác thì cần sử dụng số liệu 30 ngày.  .5 Đối với tàu có hợp đồng đóng tàu được lập, hoặc nếu không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống trước ngày 1 tháng 7 năm 2010 và được trang bị máy đồng hóa, lò đốt bùn hoặc các phương tiện được công nhận khác trên tàu để kiểm soát bùn thải, thì dung tích két lắng bùn tối thiểu phải là:  .5.1 50% giá trị tính theo mục .4 nêu trên; hoặc  .5.2 1 m3 đối với tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên nhưng chưa đến 4.000 tấn hoặc 2 m3 đối với tàu có tổng trọng tải 4.000 tấn trở lên; lấy giá trị lớn hơn.  16.2 Các chính quyền quản lý phải xác định rằng trên tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 1990, thì dung tích két đầy đủ, có thể bao gồm (các) két lắng bùn được đề cập trong mục 16.1 ở trên, cũng có sẵn đối với dầu rò rỉ, dầu cống và dầu thải từ các thiết bị máy móc. Trong các thiết bị máy móc hiện có, điều này cần được xem xét trong phạm vi hợp lý và khả thi. |
|  | **17 Bơm thải bỏ được chỉ định** |
| **Quy định 12.2.1** | Máy bơm được chỉ định phải được hiểu là bất kỳ máy bơm nào được sử dụng để thải bỏ cặn (bã) dầu thông qua kết nối xả tiêu chuẩn được đề cập trong quy định 13 hoặc bất kỳ máy bơm nào được sử dụng để chuyển dầu cặn (bã) dầu sang các phương tiện thải bỏ được phê duyệt khác như lò đốt, nồi hơi phụ trợ thích hợp để đốt cặn (bã) dầu hoặc các phương tiện có thể chấp nhận khác được quy định trong khoản 3.2 Phần bổ sung Giấy chứng nhận IOPP Mẫu A hoặc B. |
| **Quy định 12.2.2** | *Đường ống xả két lắng bùn*  1 Quy định 12.2.2 không được áp dụng hồi tố đối với tàu được giao trước ngày 1 tháng 1 năm 2014.[[74]](#footnote-74)  2 Không được có mối liên kết giữa đường ống xả két lắng bùn và đường ống nước đáy tàu ngoài đường ống chung dẫn đến kết nối xả tiêu chuẩn được đề cập trong quy định 13.  3 Đối với tàu được giao trước ngày 1 tháng 1 năm 2014,\* có thể chấp nhận những bố trí hiện có mà két chứa cặn (bã) dầu có kết nối xả với két chứa nước đáy tàu, mái bể dầu hoặc máy tách nước có dầu. |
|  | **18 Kết nối từ trên mạn tàu xuống biển của các két chứa cặn (bã) dầu** |
| **Quy định 12.3** | Các tàu có đường ống dẫn đến và đi từ két chứa cặn (bã) dầu đến các cửa xả từ trên mạn tàu xuống biển, trừ kết nối xả tiêu chuẩn được đề cập trong quy định 13 được lắp đặt trước ngày 4 tháng 4 năm 1993 có thể tuân thủ quy định 12.3 bằng cách lắp đặt các khoảng trống trong đường ống này. |
|  | **19 Làm sạch két chứa cặn (bã) dầu và xả chất cặn** |
| **Quy định 12.4** | Để hỗ trợ các chính quyền quản lý trong việc xác định tính đầy đủ của thiết kế và kết cấu của các két chứa cặn (bã) dầu nhằm tạo điều kiện cho việc làm sạch và thải chất cặn vào các cơ sở tiếp nhận, hướng dẫn sau đây được cung cấp, có hiệu lực đối với tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 31 tháng 12 năm 1990: |

|  |  |
| --- | --- |
|  | .1 phải cung cấp đủ lỗ cống sao cho có thể tiếp cận tất cả các bộ phận của két chứa để tạo điều kiện cho việc làm sạch, có tính đến cấu trúc bên trong của các két chứa cặn (bã) dầu;  .2 các két chứa cặn (bã) dầu trên tàu hoạt động bằng dầu nặng cần được làm sạch để sử dụng phải có thiết bị gia nhiệt đầy đủ hoặc các phương tiện phù hợp khác để tạo điều kiện cho việc bơm và xả hàm lượng của két chứa;  .3 két chứa cặn (bã) dầu phải được cung cấp máy bơm được chỉ định để xả hàm lượng của két chứa vào các cơ sở tiếp nhận. Máy bơm phải là loại thích hợp, có dung tích và đầu xả phù hợp, có tính đến đặc tính của chất lỏng được bơm và kích thước và vị trí của két chứa và thời gian xả thải tổng thể.  .4 trường hợp két chứa cặn (bã) dầu (tức là két dịch vụ chứa cặn (bã) dầu[[75]](#footnote-75)) trực tiếp cung cấp cặn (bã) dầu cho các phương tiện thải bỏ cặn (bã) dầu được quy định trong khoản 3.2 của Phần bổ sung Giấy chứng nhận IOPP Mẫu A hoặc B được trang bị các phương tiện thích hợp để thoát nước, thì có thể không áp dụng các yêu cầu trong mục .3 trên đây đối với két chứa cặn (bã) dầu. |
|  | **20 Bảo vệ két nhiên liệu dầu** |
| **Quy định 12A.6, 12A.7, 12A.8** | 20.1 Các van cho két nhiên liệu dầu đặt theo các quy định của khoản 6, 7 và 8 của MARPOL Phụ lục l, quy định 12A, có thể được xử lý theo cách thức tương tự với việc xử lý giếng hút theo MARPOL quy định 12A.10 và do đó, được bố trí ở khoảng cách từ đáy tàu không nhỏ hơn h/2.  20.2 Các van cho két được phép đặt ở khoảng cách từ phía bên hoặc đáy tàu ở khoảng cách nhỏ hơn h hoặc w, tương ứng, phù hợp với tiêu chuẩn hiệu suất lượng nhiên liệu dầu chảy ra do tai nạn của MARPOL Phụ lục 1, quy định 12A.11, có thể được bố trí ở khoảng cách nhỏ hơn h hoặc w, tương ứng. |
|  | 20.3 Các ống thoát khí và ống xả tràn của két nhiên liệu không được coi là một phần của "đường ống dẫn dầu nhiên liệu" và do đó có thể được đặt ở khoảng cách từ phía bên tàu nhỏ hơn w.  20.4 Ngoài việc càng nhỏ càng tốt, kích thước của các giếng hút nêu trong MARPOL Phụ lục I, quy định 12A.10, phải phù hợp với kích thước của đường ống hút và diện tích che phủ. |
|  | **21 Đo khoảng cách “h”** |
| **Quy định 12A.6, 12A.7, 12A.8, 12A.11.8** | 21.1 Khoảng cách "h" phải được đo từ đường đúc của lớp mạ vỏ đáy ở góc phải với nó (quy định 12A, Hình 1).  .1 Đối với tàu được thiết kế với chân đế sàn sau tàu, thì chân đế sàn sau tàu sẽ không được coi là cung cấp sự bảo vệ cho các két FO. Đối với diện tích trong phạm vi chiều rộng của chân đế sàn sau tàu, khoảng cách "h" phải được đo vuông góc với đường song song với đường cơ sở tại chỗ giao cắt của chân đế sàn sau tàu và đường đúc của lớp mạ vỏ đáy như được chỉ ra trong Hình A. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | *Hình A*  .2 Đối với tàu được thiết kế với độ chênh cố định, thì không được sử dụng đường cơ sở làm điểm tham chiếu. Khoảng cách "h" phải được đo vuông góc với đường đúc của lớp mạ vỏ đáy tại các khung có liên quan nếu các két nhiên liệu sẽ được bảo vệ.  21.2 Đối với tàu được thiết kế với đáy chết deadrising, khoảng cách "1.5h" phải được đo từ đường đúc của lớp mạ vỏ đáy nhưng ở góc phải tới đường cơ sở, như được chỉ ra trong Hình B.    Đáy phẳng  *Hình B*  21.3 Khoản 1 và 2 ở trên cũng áp dụng cho tham chiếu đến khoảng cách "h" trong quy định 12A.11.8 |
|  | **22 Áp dụng quy định 12A đối với MODU** |
| **Quy định 12A.7, 12A.8** | Khi áp dụng quy định 12A của MARPOL Phụ lục I đối với các giàn có cột ổn định (MODU) theo quy định của Bộ luật MODU, nhằm mục đích đặt các két nhiên liệu dầu, các giới hạn về vị trí trong khoản 7 và 8 của quy định sẽ áp dụng cho những khu vực bị thiệt hại như sau:  .1 chỉ những cột, phần thân chìm và trụ chống ở phía ngoài cùng giàn mới được giả định bị thiệt hại và thiệt hại sẽ được giả định trong các phần lộ ra của các cột, phần thân chìm và trụ chống;  .2 các cột và trụ chống sẽ được giả định bị thiệt hại ở bất kỳ mức nào giữa 5.0 m trên và 3.0 m dưới phạm vi tầm nước trong sổ tay hướng dẫn hoạt động MODU cho hoạt động trong thời tiết bình thường và khắc nghiệt; và |

|  |  |
| --- | --- |
|  | .3 phần thân chìm và chân móng sẽ được giả định bị thiệt hại khi hoạt động trong tình trạng quá cảnh theo cách tương tự như trong mục .1 và .2, có tính đến hình dạng của chúng. |
|  | **23 Thiết bị dừng tự động theo yêu cầu của quy định 15.3.2** |
| **Quy định 14, 15** | Quy định 15.3.2 bao gồm tham chiếu đến quy định 14.7 đòi hỏi phải có báo động ở đáy tàu 15 ppm và thiết bị dừng để đảm bảo rằng việc xả sẽ tự động dừng lại khi hàm lượng dầu trong nước thải vượt quá 15 ppm. Tuy nhiên, vì đây không phải là yêu cầu của quy định 14 đối với tàu có tổng trọng tải dưới 10.000 tấn, các tàu đó không cần phải được trang bị thiết bị báo động và dừng nếu không có nước thải từ đáy khoang máy móc sẽ được xả ra trong các khu vực đặc biệt. Ngược lại, việc xả nước thải trong các khu vực đặc biệt từ tàu không có báo động ở đáy tàu 15 ppm và thiết bị dừng tự động sẽ là sự vi phạm Công ước ngay cả khi hàm lượng dầu trong nước thải dưới 15 ppm. |
|  | **24 Kiểm soát xả nước dằn từ két nhiên liệu dầu** |
| **Quy định 14.1** | 24.1 Câu thứ hai của quy định 14.1 phải được hiểu như sau:  Tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên nhưng chưa đến 10.000 tấn:  .1 không chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu phải được trang bị thiết bị lọc dầu 15 ppm để kiểm soát việc xả ở đáy khoang máy móc;  .2 chở nước dằn trong két nhiên liệu dầu phải được trang bị thiết bị theo yêu cầu của quy định 14.2 để kiểm soát các đáy khoang máy móc và nước dằn bẩn từ két nhiên liệu dầu. Các tàu không phù hợp để lắp thiết bị này phải giữ lại trên tàu nước dằn bẩn từ két nhiên liệu dầu và xả vào các cơ sở tiếp nhận.  24.2 Thiết bị nêu trên phải có dung tích đầy đủ để xử lý lượng nước thải sẽ được xả ra. |
|  | **25 Thiết bị lọc dầu** |
| **Quy định 14.1, 14.2** | Thiết bị lọc dầu đề cập trong quy định 14.1 và 14.2 là thiết bị tách ở đáy tàu 15 ppm và có thể bao gồm bất kỳ tổ hợp nào của thiết bị tách, bộ lọc hoặc bộ kết tụ và một đơn vị đơn lẻ được thiết kế để tạo ra nước thải có hàm lượng dầu không vượt quá 15 ppm. |
|  | **26 Miễn trừ đối với các hành trình bị hạn chế** |
| **Quy định 14.5.3.4** | Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm dầu quốc tế phải có đủ thông tin để cho phép chính quyền cảng xác định xem tàu có tuân thủ các điều kiện miễn trừ liên quan đến cụm từ "các hành trình bị hạn chế do Chính quyền quản lý xác định" hay không. Điều này có thể bao gồm một danh sách các cảng, khoảng thời gian tối đa của hành trình giữa các cảng có cơ sở tiếp nhận hoặc các điều kiện tương tự do Chính quyền quản lý thiết lập. |
|  | **27 Kiểm soát xả dầu** |
| **Quy định 15** | *Chuyển cặn dầu không liên quan đến hàng dầu vào các két lắng nhiều giai đoạn của tàu chở dầu*  27.1 Nếu cặn dầu không liên quan đến hàng dầu được chuyển vào các két lắng nhiều giai đoạn của tàu chở dầu, thì việc xả các chất cặn này phải tuân theo quy định 34.  27.2 Cách diễn giải nêu trên sẽ không được hiểu là nới lỏng bất kỳ quy định cấm hiện có nào về bố cục đường ống kết nối phòng động cơ và két lắng nhiều giai đoạn có thể cho phép hàng hoá đi vào khoang máy. Bất kỳ bố cục nào cung cấp cho việc xả ở đáy khoang máy móc vào các két lắng nhiều giai đoạn đều phải kết hợp đầy đủ các phương tiện để ngăn chặn dòng chảy ngược của hàng lỏng và khí vào khoang máy móc. Các bố cục như vậy sẽ không tạo thành sự nới lỏng các yêu cầu của quy định 14 liên quan đến thiết bị lọc dầu. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **28 Định nghĩa “trên đường”** |
| **Quy định 15.2.1** | *Trên đường* có nghĩa là tàu đang trên đường đi trên biển trên một tuyến đường hoặc nhiều tuyến đường, bao gồm cả sự chệch hướng từ tuyến đường trực tiếp ngắn nhất mà trên thực tế cho mục đích điều hướng sẽ làm cho mọi sự xả thải được lan rộng trên diện tích biển lớn là hợp lý và có thể thực hiện được. |
|  | **29 Nhiên liệu dầu** |
| **Quy định 16.2** | *Khối lượng nhiên liệu dầu lớn*  29.1 Cụm từ "khối lượng nhiên liệu dầu lớn" trong quy định 16.2 đề cập đến các tàu buộc phải ở lại trên biển trong khoảng thời gian dài vì bản chất hoạt động và giao dịch đặc thù của chúng. Trong những trường hợp được xem xét, các tàu này sẽ được yêu cầu phải đổ đầy các két nhiên liệu dầu rỗng của mình bằng nước dằn để duy trì sự ổn định đầy đủ và điều kiện chuyển hướng an toàn.  29.2 Các tàu này có thể bao gồm một số tàu đánh cá lớn hoặc tàu kéo trên biển. Vì lý do an toàn chẳng hạn như độ ổn định, một số loại tàu khác có thể được yêu cầu phải chở nước dằn trong các két nhiên liệu dầu cũng có thể được đưa vào loại này. |
|  | **30 Áp dụng quy định 16.4** |
| **Quy định 16.4** | Khi việc tách các két nhiên liệu dầu và các két nước dằn là không hợp lý hoặc không thể thực hiện đối với các tàu thuộc quy định 16.4, thì nước dằn tàu có thể được vận chuyển trong két nhiên liệu dầu, với điều kiện nước dằn đó được thải ra biển theo quy định 15.2, 15.3, 15.5 và 15.6 hoặc vào các cơ sở tiếp nhận theo quy định 15.9. |
|  | **31 Tàu chở dầu sử dụng để lưu trữ nước dằn bẩn** |
| **Quy định 18, 19, 20, 33, 35** | Khi một tàu chở dầu được sử dụng như một cơ sở nổi để tiếp nhận nước dằn bẩn thải ra từ các tàu chở dầu, thì tàu chở dầu đó không bắt buộc phải tuân theo các điều khoản của quy định 18, 19, 20, 33 và 35. |
|  | **32 Yêu cầu đối với SBT, CBT, COW và PL** |
| **Quy định 18.3.2** | *Dung tích của SBT*  Cho mục đích áp dụng quy định 18.3.2, các hoạt động sau đây của tàu chở dầu được coi là rơi vào loại trường hợp ngoại lệ:  .1 khi tàu chở dầu và các khoáng sản được yêu cầu phải hoạt động bên dưới giàn nạp hoặc dỡ hàng;  .2 khi tàu chở dầu được yêu cầu phải đi qua dưới cây cầu thấp;  .3 khi các quy định của cảng hoặc kênh địa phương đòi hỏi phải có các tầm nước cụ thể để chuyển hướng an toàn;  .4 khi các bố cục nạp và dỡ hàng đòi hỏi tàu chở dầu phải ở tầm nước sâu hơn so với tầm nước đạt được khi tất cả các két nước dằn tách biệt đầy;  .5 kiểm tra cận cảnh hoặc/và đo chiều dày thép sử dụng bè nếu được phép theo quy tắc; và  .6 kiểm tra áp suất thủy tĩnh của két. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **33 Các điều kiện dằn tách biệt đối với tàu chở dầu có chiều dài dưới 150 m** |
| **Quy định 18.5** | 33.1 Khi xác định độ mớn nước và tầm nước tối thiểu các tàu chở dầu có chiều dài dưới 150 m để đủ điều kiện làm tàu chở dầu SBT, Chính quyền quản lý phải làm theo hướng dẫn trong văn bản đính kèm 1.  33.2 Các công thức được nêu trong văn bản đính kèm 1 thay thế cho các công thức trong quy định 18.2, và các tàu chở dầu này cũng phải tuân thủ các điều kiện đặt ra trong quy định 18.3 và 18.4 để có đủ điều kiện làm tàu chở dầu SBT. |
|  | **34 Tàu chở dầu được định nghĩa trong quy định 1.28.3 có trọng lượng chết 40.000 tấn trở lên có CBT và COW** |
| **Quy định 18.7, 18.8** | 34.1 Tàu chở dầu theo quy định 1.28.3 có trọng lượng chết 40.000 tấn trở lên được trang bị CBT và COW và được chỉ định là "tàu chở dầu thô/sản phẩm" trong Phần bổ sung Giấy chứng nhận IOPP hoạt động như sau:  .1 Chúng phải luôn hoạt động với CBT và không được chở dầu thô hoặc dầu sản phẩm trong các két nước dằn sạch chuyên dụng; và  .2 Khi vận chuyển hàng dầu thô hoàn chỉnh hoặc một phần thì trong két chở dầu thô chúng cũng phải hoạt động với COW để kiểm soát bùn thải. |
|  | 34.2 Các quy trình đã được Chính quyền quản lý phê duyệt để chuyển đổi giữa các chế độ COW và CBT đối với tàu chở dầu có các bố cục bơm và đường ống độc lập chung hoặc riêng biệt để xử lý nước dằn và hàng hóa và (CBT) phải được chấp nhận liên tục chừng nào việc vận chuyển dầu thô ở chế độ CBT không được cho phép. |
|  | **35 Dung tích của CBT** |
| **Quy định 18.8** | Để xác định dung tích của CBT, các két sau đây có thể bao gồm:  .1 các két dằn tách biệt; và  .2 tường chắn và két ở mũi và mỏm đuôi tàu, với điều kiện chúng chỉ được sử dụng để chở nước dằn và được kết nối với đường ống cố định tới các máy bơm nước dằn. |
|  | **36 Máy đo hàm lượng dầu CBT** |
| **Quy định 18.8.3** | Việc xả nước dằn từ các két nước dằn sạch chuyên dụng phải được giám sát liên tục (nhưng không nhất thiết phải được ghi lại) bằng máy đo hàm lượng dầu theo yêu cầu của quy định 18.8.3 để có thể quan sát thấy hàm lượng dầu, nếu có, trong nước dằn vào bất cứ lúc nào. Máy đo hàm lượng dầu này không bắt buộc phải hoạt động tự động. |
|  | **37 Vị trí bảo vệ của SBT** |
| **Quy định 18.12 đến 18.15** | 37.1 Cần phải đo chiều rộng tối thiểu của các két mạn và chiều sâu thẳng đứng tối thiểu của các két đáy kép và giá trị của các khu vực bảo vệ (PAC và PAS) phải được tính toán theo "Khuyến nghị tạm thời cho cách diễn giải thống nhất các quy định 18.12 - 18.15 - Vị trí bảo vệ các không gian dằn tách biệt" được nêu trong văn bản đính kèm 2.  37.2 Các tàu được đóng phù hợp với cách diễn giải này sẽ được coi là đáp ứng các yêu cầu của quy định 18.12 - 18.15 và sẽ không cần phải thay đổi nếu các yêu cầu khác được tạo ra từ cách diễn giải sau. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | 37.3 Nếu theo ý kiến của Chính quyền quản lý bất kỳ tàu chở dầu nào có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự trước ngày 1 tháng 7 năm 1980 tuân thủ các yêu cầu của các quy định 18.12 - 18.15 mà không tính đến Khuyến nghị tạm thời nêu trên, thì Chính quyền quản lý có thể chấp nhận tàu chở dầu đó là tuân thủ các quy định 18.12 - 18.15. |
|  | **38 Tàu chở dầu có các két độc lập** |
| **Quy định 19** | Tàu chở dầu có các két độc lập được coi là tàu chở dầu thân kép, với điều kiện chúng được thiết kế và đóng sao cho khoảng cách tối thiểu giữa ranh giới két hàng và lớp mạ vỏ bên và đáy của tàu phải tuân thủ các điều khoản của quy định 19. |
|  | **39 Chiều rộng của các két mạn và chiều cao của các két đáy kép ở chỗ ngoặt khu vực đáy tàu** |
| **Quy định 19.3.3** | Các yêu cầu của quy định 19.3.3 ở chỗ ngoặt khu vực đáy tàu được áp dụng trong toàn bộ chiều dài của két. |
|  | **40 Tổng dung tích của các két dằn** |
| **Quy định 19.4** | 40.1 Toàn bộ nước dằn được vận chuyển trong các phần mở rộng bên trong cục bộ, vết lõm hoặc hốc của thân tàu kép, chẳng hạn như vách ngăn, phải là nước dằn dư thừa so với yêu cầu tối thiểu đối với dung tích nước dằn tách biệt theo quy định 18.  40.2 Khi tính toán tổng dung tích theo quy định 19.3.4, cần lưu ý đến các vấn đề sau:  .1 dung tích của két dằn phòng động cơ phải được loại trừ khỏi tổng dung tích của các két dằn;  .2 dung tích của két dằn đặt bên trong của thân tàu kép phải được loại trừ khỏi tổng dung tích của các két dằn (xem hình 1). |
|  | **41 Định nghĩa két mạn hai bên** |
| **Quy định 19.6.2** | Các két mạn cần thiết để bảo vệ toàn bộ chiều dài của két hàng theo quy định 19.6.2, nhằm mục đích tuân thủ quy định 21.4.2, có thể được sử dụng làm két hàng để vận chuyển dầu không phải dầu hạng nặng khi tàu được cung cấp các két hàng được bố trí sao cho dung tích của mỗi két hàng không vượt quá 700 m3. |
|  | **Mặt cắt A-A**    Đường thân kép giả định   |  |  | | --- | --- | | SBT: Két dằn tách biệt  COT: Két dầu hàng  FPT: Két ở mũi | APT: Két ở mỏm đuôi tàu  E/R: Phòng động cơ  P/R: Khoang bơm nước |   *Hình 1* |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | .3 các không gian như khoảng trống nằm trong thân tàu kép trong chiều dài két hàng phải được bao gồm trong tổng dung tích của các két dằn (xem hình 2).  Mặt cắt B-B    KHOẢNG TRỐNG  KHOẢNG TRỐNG   |  |  | | --- | --- | | SBT: Két dằn tách biệt  COT: Két dầu hàng  FPT: Két ở mũi | APT: Két ở mỏm đuôi tàu  E/R: Phòng động cơ  P/R: Khoang bơm nước |   *Hình 2* |
|  | **42 Định nghĩa tàu chở dầu loại 2** |
| **Quy định 20.3.2** | Mọi tàu chở dầu loại 2 phải được cung cấp các két dằn tách biệt được đặt ở vị trí bảo vệ (SBT/PL). |
|  | **43 Chuyển đổi lớn đối với quy định 20.4** |
| **Quy định 20.4** | Để xác định ngày áp dụng các yêu cầu trong quy định 20.4 của MARPOL Phụ lục I, trường hợp tàu chở dầu đã trải qua một sự chuyển đổi lớn, được xác định trong quy định 1 của MARPOL Phụ lục I, dẫn đến việc thay thế phần thân trước, bao gồm toàn bộ phần vận chuyển hàng hoá, thì ngày kết thúc sự chuyển đổi lớn của tàu chở dầu sẽ được coi là ngày giao tàu được đề cập trong quy định 20.4 của MARPOL Phụ lục I, với điều kiện  .1 việc chuyển đổi tàu chở dầu được hoàn thành trước ngày 6 tháng 7 năm 1996;  .2 việc chuyển đổi bao gồm cả việc thay thế toàn bộ phần hàng hoá và phần thân trước và tàu chở dầu tuân thủ tất cả các quy định có liên quan của MARPOL Phụ lục I áp dụng tại ngày hoàn thành sự chuyển đổi lớn; và  .3 ngày giao ban đầu của tàu chở dầu sẽ áp dụng khi xem xét ngưỡng 15 năm tuổi liên quan đến cuộc kiểm tra CAS đầu tiên được hoàn thành theo quy định 20.6 của MARPOL Phụ lục I. |
|  | **44 Các két mạn và không gian đáy kép của tàu chở dầu được định nghĩa trong quy định 1.28.5 sử dụng cho nước dằn** |
| **Quy định 20.6** | Nếu các két mạn và két đáy kép đề cập trong quy định 20.6 được sử dụng cho nước dằn, thì bố cục dằn ít nhất phải tuân thủ Đặc tả kỹ thuật sửa đổi cho tàu chở dầu có CBT chuyên dụng (nghị quyết A.495 (XII)). |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **45 Yêu cầu đối với Chương trình Đánh giá Tình trạng (CAS)** |
| **Quy định 21.6.1** | Cuộc kiểm tra CAS lần đầu tiên phải được thực hiện đồng thời với cuộc điều tra trung gian hoặc cấp mới đầu tiên:   * sau ngày 5 tháng 4 năm 2005, hoặc * sau ngày tàu đạt đến 15 tuổi,   tùy trường hợp nào xảy ra sau. |
|  | **46 Bảo vệ đáy khoang bơm nước** |
| **Quy định 22.5** | 46.1 Thuật ngữ "khoang bơm nước" có nghĩa là khoang bơm nước hàng hóa. Đường ống nước dằn được phép đặt trong đáy kép của khoang bơm nước với điều kiện mọi hư hỏng đối với đường ống đó sẽ không làm vô hiệu các máy bơm của tàu đặt trong "khoang bơm nước".  46.2 Đáy kép bảo vệ "khoang bơm nước" có thể là két rỗng, két dằn hoặc, trừ khi bị cấm bởi các quy định khác, có thể là két dầu nhiên liệu.  46.3 Các giếng đáy tàu có thể được chấp nhận trong đáy kép với điều kiện các giếng này phải càng nhỏ càng tốt và khoảng cách giữa đáy giếng và đường cơ sở của tàu đo được ở góc phải tới đường cơ sở của tàu không nhỏ hơn 0.5h.  46.4 Trường hợp một phần của khoang bơm nước nằm dưới chiều cao tối thiểu theo yêu cầu trong quy định 22.2, thì chỉ cần phần đó của khoang bơm nước là đáy kép. |
|  | **47 Hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn**  ***Áp suất dư theo kPa*** |
| **Quy định 23.7.3.2** | Nếu hệ thống khí trơ được trang bị, thì áp suất dư bình thường tính bằng kPa sẽ được tính là 5 kPa. |
|  | **48 Giới hạn kích thước két và độ ổn định sau tai nạn** |
| **Quy định 24.1.2** | *Các giả định thiệt hại ở đáy*  Khi áp dụng các số liệu về thiệt hại ở đáy trong phần phía trước của tàu theo quy định 24.1.2 để tính toán lượng dầu chảy ra và độ ổn định sau tai nạn, 0.3L từ đường vuông góc mũi phải là điểm gần đuôi tàu nhất của mức độ thiệt hại. |
|  | **49 Lượng dầu chảy ra giả định đối với tàu chở dầu và các khoáng sản** |
| **Quy định 25** | Để tính toán lượng dầu chảy ra giả định đối với tàu chở dầu và các khoáng sản:  .1 thể tích của một két hàng phải bao gồm thể tích của cửa xuống hầm lên đến đỉnh của gờ mép cửa xuống hầm, bất kể kết cấu của cửa hầm, nhưng không bao gồm thể tích của các nắp cửa lỗ; và |
|  | .2 để đo thể tích cho các đường đúc, không được loại trừ thể tích của các cấu trúc bên trong. |
|  | **50 Tính toán lượng dầu chảy ra giả định** |
| **Quy định 25.1.2** | Trường hợp chiều rộng bi không phải là hằng dọc theo chiều dài của một két mạn cụ thể, thì giá trị bi nhỏ nhất trong két phải được sử dụng cho mục đích đánh giá lượng dầu chảy ra giả định Oc và Os. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **51 Lượng dầu chảy ra giả định**  ***Vị trí các van*** |
| **Quy định 25.3.3** | 51.1 Các van hoặc các thiết bị đóng khác được đặt theo các quy định của MARPOL Phụ lục I, quy định 25.3.3, có thể được xử lý theo cách tương tự với việc xử lý các giếng hút theo MARPOL quy định 12A.10, và do đó được bố trí ở khoảng cách từ đáy tàu không nhỏ hơn h/2.  51.2 Ngoài việc không quá nhiều diện tích, kích thước của các giếng hút nêu trong MARPOL Phụ lục l, quy định 25.3.3, phải phù hợp với kích thước đường ống hút và diện tích che phủ. |
|  | **52 Độ ổn định trong tình trạng nguyên vẹn** |
| **Quy định 27** | 52.1 Tàu phải được nạp tất cả các két hàng được nạp đầy đến mức tương ứng với tổng mô-men thẳng đứng kết hợp tối đa của thể tích cộng với mô-men quán tính bề mặt tự do ở độ chao 0°, đối với mỗi két riêng biệt. Mật độ hàng hóa phải tương ứng với trọng lượng chết hàng hóa sẵn có tại trọng lượng nước rẽ của tàu mà KM ngang đạt đến giá trị nhỏ nhất, giả định vật tư tiêu hao đầy đủ khi xuất phát và 1% tổng dung tích nước dằn. Mô-men bề mặt tự do tối đa phải được giả định trong tất cả các điều kiện dằn. Để tính GM0, các điều chỉnh bề mặt tự do lỏng phải dựa trên mô-men quán tính bề mặt tự do thẳng đứng thích hợp. Đường cong đòn làm thăng bằng có thể được điều chỉnh dựa trên các mô-men chuyển chất lỏng.  52.2 Để chứng minh sự tuân thủ quy định 27 của Phụ lục I MARPOL, như là một sự thay thế cho trường hợp tải được mô tả trong MARPOL Cách diễn giải thống nhất 45.1, có thể thực hiện phân tích sâu rộng bao hàm tất cả các kết hợp có thể của tải trọng két hàng và két dằn. Đối với các điều kiện phân tích mở rộng như vậy, cần phải xem xét:  .1 trọng lượng, trung tâm tọa độ trọng lực và mô-men bề mặt tự do cho tất cả các két phải theo hàm lượng thực tế được xem xét trong các tính toán; và  .2 các tính toán mở rộng phải được thực hiện theo những điều sau:  .2.1 các tầm nước phải được thay đổi giữa tải trọng dằn nhẹ và tầm nước tối đa;  .2.2 các vật liệu tiêu hao bao gồm nhưng không giới hạn dầu nhiên liệu, dầu diesel và nước ngọt tương ứng với hàm lượng 97%, 50% và 10% phải được xem xét;  .2.3 đối với mỗi tầm nước và biến thể của vật liệu tiêu hao, trọng lượng chết sẵn có phải bao gồm nước dằn và hàng hóa, sao cho các kết hợp giữa nước dằn tối đa và hàng hóa tối thiểu và ngược lại được bao gồm, trong mọi trường hợp, cần lựa chọn số lượng két dằn và két hàng được nạp để phản ánh sự kết hợp tồi tệ nhất của VCG và các hiệu ứng bề mặt tự do. Không được phép có các giới hạn hoạt động về số lượng két được coi là đồng thời dễ bị lung lay và loại trừ các két cụ thể. Tất cả các két dằn phải có ít nhất 1% hàm lượng;  .2.4 mật độ hàng hoá giữa mức thấp nhất và cao nhất dự kiến ​​được vận chuyển phải được xem xét; và  .2.5 cần phải kiểm tra đủ các bước giữa tất cả các giới hạn để đảm bảo rằng các điều kiện tồi tệ nhất được xác định. Phải kiểm tra tối thiểu 20 bước đối với phạm vi hàm lượng hàng hoá và nước dằn từ 1% đến 99% tổng dung tích. Có thể cần đến các bước cách nhau chặt chẽ hơn gần các phần quan trọng trong phạm vi.  Ở mọi giai đoạn cần phải đáp ứng các tiêu chí được mô tả trong khoản 1 của quy định 27. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **53 Tầm nước hoạt động** |
| **Quy định 28.1** | Đối với thuật ngữ "bất kỳ tầm nước hoạt động nào phản ánh điều kiện tải toàn bộ hoặc một phần thực tế", các thông tin cần thiết phải cho phép đánh giá độ ổn định sau tai nạn dưới các điều kiện giống hoặc tương tự như những điều kiện mà tàu dự kiến sẽ hoạt động. |
|  | **54 Giếng hút** |
| **Quy định 28.2** | Để xác định phạm vi thiệt hại giả định theo quy định 28.2, các giếng hút có thể được bỏ qua, với điều kiện các giếng này không vượt quá diện tích và kéo dài dưới két trong khoảng cách tối thiểu và trong mọi trường hợp không hơn một nửa chiều cao của đáy kép. |
|  | **55 Các két có vách trơn** |
| **Quy định 29.2.3.3** | Thuật ngữ "các két có vách trơn" phải bao gồm các két hàng chính của các tàu chở dầu/hàng rời/quặng có thể được đóng với khung viền thẳng đứng có độ sâu nhỏ. Vách ngăn gấp nếp thẳng đứng được coi là vách trơn. |
|  | **56 Bố cục bơm và đường ống** |
| **Quy định 30.2** | *Bố cục đường ống để xả trên đường mớn nước*  56.1 Theo quy định 30.2, các đường xả ra biển trên đường mớn nước phải được dẫn:  .1 tới cửa xả của tàu được đặt phía trên đường mớn nước trong điều kiện dằn sâu nhất; hoặc  .2 tới ống xả ở giữa tàu hoặc, nếu có trang bị, tới cơ sở nạp/xả ở đuôi tàu hoặc mũi tàu trên boong thượng.  56.2 Cửa xả phía bên của tàu được đề cập ở mục 56.1.1 phải được đặt sao cho cạnh dưới của nó sẽ không bị ngập khi tàu chở khối lượng nước dằn tối đa trong suốt hành trình dằn, có tính đến loại và giao dịch của tàu. Cửa xả đặt trên đường mớn nước trong điều kiện dằn sau đây sẽ được chấp nhận là tuân thủ yêu cầu này:  .1 trên tàu chở dầu không có SBT hoặc CBT, điều kiện dằn khi tàu chở cả nước dằn khởi hành thông thường và nước dằn sạch bình thường cùng một lúc; và  .2 trên tàu chở dầu có SBT hoặc CBT, điều kiện dằn khi tàu chở nước dằn trong két nước dằn sạch chuyên dụng hoặc tách biệt, cùng với nước dằn bổ sung trong két dầu hàng theo quy định 18.3.  56.3 Chính quyền quản lý có thể chấp nhận các bố cục đường ống được dẫn đến cửa xả phía bên của tàu được đặt trên đường mớn nước dằn khởi hành nhưng không cao hơn đường mớn nước trong điều kiện dằn sâu nhất, nếu những bố cục đó đã được trang bị trước ngày 1 tháng 1 năm 1981.  56.4 Mặc dù quy định 30.2 không ngăn cản việc sử dụng cơ sở được đề cập trong mục 56.1.2 để xả nước dằn, cũng phải thừa nhận rằng việc sử dụng cơ sở này là không mong muốn và có khuyến cáo mạnh mẽ rằng các tàu nên được cung cấp các cửa xả phía bên được đề cập trong mục 56.1.1 hoặc các bố cục dòng chảy một phần được đề cập trong quy định 30.6.5. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **57 Đường ống có đường kính nhỏ** |
| **Quy định 30.4.2** | 57.1 Để áp dụng quy định 30.4.2, diện tích mặt cắt ngang của đường ống có đường kính nhỏ không được vượt quá:  .1 10% diện tích đường ống xả hàng chính đối với tàu chở dầu được giao sau ngày 1 tháng 6 năm 1982, như được định nghĩa trong quy định 1.28.4, hoặc tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3, chưa được trang bị đường ống có đường kính nhỏ; hoặc  .2 25% diện tích đường ống xả hàng chính đối với tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 1 tháng 6 năm 1982 theo quy định 1.28.3, đã được trang bị đường ống như vậy. (Xem khoản 4.4.5 của Đặc tả kỹ thuật COW sửa đổi có trong nghị quyết A.446(XI) được Tổ chức sửa đổi bằng nghị quyết A.497(XII) và A.897(21)).  57.2 *Kết nối đường ống có đường kính nhỏ với van đa năng*  Cụm từ "kết nối bên ngoài" đối với đường ống có đường kính nhỏ để xả vào bờ phải được hiểu là kết nối ở phía hạ lưu của van đa năng trên boong tàu, cả mạn trái và mạn phải, khi hàng hoá đang được dỡ/xả.Bố cục này sẽ cho phép thoát nước trở lại từ các đường ống hàng hóa của tàu chở dầu được bơm lên bờ cùng các van đa năng của tàu chở dầu được đóng lại thông qua các kết nối tương tự như các đường ống hàng chính (xem phác họa được trình bày trong văn bản đính kèm 3). |
|  | **58 Đặc tả kỹ thuật hệ thống dòng chảy một phần** |
| **Quy định 30.6.5.2** | Đặc tả kỹ thuật về thiết kế, lắp đặt và vận hành hệ thống dòng chảy một phần để kiểm soát quá trình xả xuống biển đề cập trong quy định 30.6.5.2 được trình bày trong văn bản đính kèm 4. |
|  | **59 Ví dụ về các phương tiện tích cực** |
| **Quy định 30.7** | Ví dụ về các phương tiện tích cực có thể có dạng khoảng trống, khoảng trống cảnh quan, tấm chắn đường ống, hệ thống tháo xả hoặc chân không, hoặc hệ thống áp suất không khí hoặc nước. Trong trường hợp sử dụng hệ thống tháo xả hoặc chân không hoặc hệ thống áp suất không khí hoặc nước, thì các hệ thống này phải được trang bị cả máy đo áp suất và hệ thống báo động để có thể giám sát liên tục tình trạng của phần đường ống và do đó là tính toàn vẹn của van, giữa van thông biển và van bên trong. |
|  | **60 Tổng lượng xả** |
| **Quy định 34.1.5** | Cụm từ "tổng lượng hàng hoá cụ thể có chất cặn tạo thành một phần" trong quy định 34.1.5 liên quan đến tổng lượng hàng hóa cụ thể được vận chuyển trong hành trình trước và không được hiểu là chỉ liên quan đến tổng lượng hàng hóa được chứa trong các két hàng mà nước dằn sau đó được nạp vào. |
|  | **61 Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu** |
| **Quy định 37.1** | *Điều khoản tương đương để áp dụng yêu cầu đối với các kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu*  Bất kỳ giàn khoan cố định hoặc nổi nào hoặc các cơ sở thiết bị ngoài khơi khác khi tham gia hoạt động thăm dò, khai thác hoặc hoạt động xử lý tài nguyên khoáng sản đáy biển ngoài khơi có liên quan, có kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu phối hợp với và được phê duyệt theo các quy trình do Nhà nước ven biển thiết lập sẽ được coi là tuân thủ quy định 37. |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **62 Cơ sở tiếp nhận đầy đủ các chất được điều chỉnh theo quy định 2.4** |
| **Quy định 38** | Các cảng dỡ tiếp nhận các chất theo quy định 2.4 (bao gồm các loại dầu mật độ cao) phải có các cơ sở thích hợp dành riêng cho các sản phẩm này, cho phép thực hiện toàn bộ quá trình làm sạch két ở cảng và phải có đầy đủ cở sở tiếp nhận để thải đúng cách và tiếp nhận cặn hàng và dung môi cần thiết cho hoạt động làm sạch theo khoản 7.2 của Cách diễn giải thống nhất. |
|  | **63 Yêu cầu đối với giàn cố định hoặc nổi** |
| **Quy định 39 Điều 2(3)(b)(ii)** | *Áp dụng MARPOL*  Có năm loại xả thải có thể liên quan đến hoạt động của các giàn cố định hoặc nổi thuộc quy định này khi tham gia hoạt động thăm dò và khai thác tài nguyên khoáng sản, tức là:  .1 thoát nước khoang máy móc;  .2 thoát nước xử lý ngoài khơi;  .3 thoát nước sản xuất;  .4 thoát nước dịch chuyển; và  .5 nước biển bị nhiễm bẩn từ các mục đích hoạt động như nước làm sạch két dầu sản xuất, nước kiểm tra thủy tĩnh két dầu sản xuất, nước từ việc dằn két dầu sản xuất để thực hiện kiểm tra bằng cách đi bè.  Chỉ hoạt động xả thải ở khoang máy và nước dằn bị nhiễm bẩn phải tuân theo MARPOL (xem sơ đồ trong văn bản đính kèm 5). |

# Văn bản đính kèm

# Cách diễn giải thống nhất của Phụ lục I

## Văn bản đính kèm 1

## **Hướng dẫn cho các Chính quyền quản lý liên quan đến các tầm nước khuyến nghị cho các tàu chở dầu có tải trọng dằn tách biệt chiều dài dưới 150 m**

**Giới thiệu**

1 Ba công thức được đưa ra như là hướng dẫn cho các Chính quyền quản lý liên quan đến các yêu cầu về tầm nước tối thiểu cho các tàu chở dầu có tải trọng dằn tách biệt chiều dài dưới 150 m.

2 Các công thức này dựa trên nghiên cứu lý thuyết và khảo sát thực tiễn về các tàu chở dầu có cấu hình khác nhau phản ánh các mức độ khác nhau về độ nổi của chân vịt, độ rung, va sóng, tổn thất tốc độ, sự lắc ngang, cập bến và các vấn đề khác, ngoài ra, một số thông tin liên quan đến các điều kiện biển giả định cũng được bao gồm.

3 Nhận thức được bản chất của công việc cơ bản, bố cục rất khác nhau của các tàu chở dầu nhỏ và độ nhạy riêng của từng tàu với điều kiện gió và biển, nên không có cơ sở để đề xuất một công thức đơn lẻ.

**Thận trọng**

4 Cần phải thận trọng rằng các thông tin trình bày phải được sử dụng như là hướng dẫn chung cho các Chính quyền quản lý. Đối với các yêu cầu hoạt động đặc biệt của một tàu cụ thể, Chính quyền quản lý phải được đáp ứng rằng tàu chở dầu có đủ dung tích dằn cho hoạt động an toàn. Trong mọi trường hợp độ ổn định phải được kiểm tra độc lập.

5 *Công thức A*

.1 tầm nước/mớn nước trung bình (m) (mean draught) = 0.200 + 0.032L

.2 độ chênh tối đa (maximum trim) = (0.024 - 6 x 10-5L)L

6 Những biểu thức này bắt nguồn từ một nghiên cứu 26 tàu chở dầu có chiều dài từ 50 đến 150 m. Trong một số trường hợp, các tầm nước/mớn nước được trích ra từ sổ tay về độ ổn định và độ chênh của tàu và đại diện cho các điều kiện dằn khi khởi hành. Các điều kiện dằn thể hiện điều kiện đi biển trong thời tiết lên đến và bao gồm thang cấp gió Beaufort 5.

7 *Công thức B*

.1 tầm nước/mớn nước tối thiểu ở mũi tàu (m) = 0.700 + 0.0170L

.2 tầm nước/mớn nước tối thiểu ở đuôi tàu (m) = 2.300 + 0.030L

hoặc

.3 tầm nước/mớn nước trung bình tối thiểu (m) = 1.550 + 0.023L

.4 độ chênh tối đa = 1.600 + 0.013L

8 Những biểu thức này là kết quả của các cuộc điều tra dựa trên nghiên cứu lý thuyết, mô hình và kiểm tra kết cấu thực. Những công thức này dựa trên Sea 6 (Thang đo Biển Quốc tế).

9 *Công thức C*

.1 tầm nước/mớn nước lái tối thiểu (m) = 2.0000 + 0.0275L

.2 tầm nước/mớn nước mũi tối thiểu (m) = 0.5000 + 0.0225L

10 Các biểu thức này cung cấp cho một số tầm nước tăng lên để hỗ trợ trong việc ngăn ngừa sự nổi lên của chân vịt và sự va sóng ở các tàu có độ dài cao hơn.

## Văn bản đính kèm 2

## **Khuyến nghị tạm thời cho cách diễn giải thống nhất các quy định 18.12 đến 18.15**

## **"Vị trí bảo vệ các không gian dằn tách biệt"**

1 Quy định 18.15 của Phụ lục I MARPOL liên quan đến việc đo chiều rộng tối thiểu 2 m của các két mạn và đo chiều sâu thẳng đứng tối thiểu của các két đáy kép 2 m hoặc đối với các két ở các đầu cuối của tàu nơi không có khu vực đáy tàu có thể nhận diện phải được giải thích như được đưa ra dưới đây. Không có khó khăn trong việc đo các két ở phần thân giữa song song của tàu nơi có khu vực đáy tàu được xác định rõ ràng. Quy định này không giải thích cách thức thực hiện các phép đo.

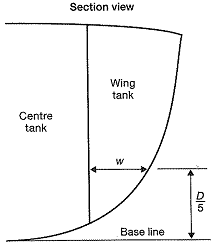
2 Chiều rộng tối thiểu của các két mạn phải được đo ở chiều cao trên đường cơ sở cung cấp mức hợp lý mà chiều rộng bảo vệ va chạm 2 m phải áp dụng, với giả định rằng trong mọi trường hợp sẽ cao hơn mép lượn trên của hông ở giữa tàu (xem hình 1). Chiều cao tối thiểu của các két đáy kép phải được ở mặt phẳng thẳng đứng được đo D/5 bên trong từ giao điểm của vỏ với một đường ngang D/5 trên đường cơ sở (xem hình 2).

3 Giá trị PAC cho một két mạn không có chiều rộng tối thiểu 2 m trong suốt chiều dài của nó sẽ là 0; phần của két có chiều rộng tối thiểu vượt quá 2 m sẽ không được chấp nhận. Không được công nhận trong đánh giá của PAS bất kỳ két đáy kép nào có một phần không đáp ứng yêu cầu về độ sâu tối thiểu bất cứ nơi nào trong chiều dài của nó, tuy nhiên, nếu kích thước nhô ra ​​của đáy két hàng phía trên đáy kép hoàn toàn nằm trong diện tích của không gian hoặc két đáy kép đáp ứng yêu cầu về chiều cao tối thiểu và với điều kiện các vách ngăn bên bao quanh két hàng ở trên là thẳng đứng hoặc có độ dốc không quá 45° so với chiều dọc, có thể chấp nhận phần của két đáy kép được xác định bằng phép chiếu đáy két hàng. Đối với các trường hợp tương tự, khi các két mạn phía trên đáy kép là các két dằn tách biệt hoặc khoảng trống, thì cũng có thể xem xét. Tuy nhiên, điều này sẽ không loại trừ trong các trường hợp trên sự công nhận giá trị PAS trong trường hợp đầu tiên và giá trị PAC trong trường hợp thứ hai mà biện pháp bảo vệ thẳng đứng hoặc ngang tương ứng tuân thủ các khoảng cách tối thiểu theo quy định 18.15.

4 Kích thước nhô ra phải được sử dụng như trình bày trong các ví dụ từ hình 3 đến 8. Hình 7 và 8 đại diện cho phép đo chiều cao để tính toán PAC cho các két đáy kép có mái bể dầu dốc. Hình 9 và 10 đại diện cho các trường hợp công nhận việc tính toán PAS đối với một phần hoặc toàn bộ két đáy kép.

*Hình 1* - **Đo chiều rộng tối thiểu của két dằn mạn ở các đầu cuối tàu**

**Mặt cắt**



Đường cơ sở

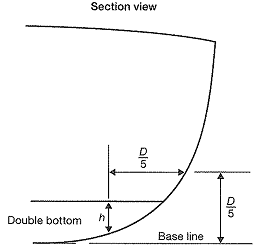
Két mạn

Két trung tâm

w ít nhất phải là 2 m dọc theo toàn bộ chiều của két đối với két được sử dụng để tính toán PAC

*Hình 2* - **Đo chiều cao tối thiểu của két đáy kép ở các đầu cuối tàu**

**Mặt cắt**

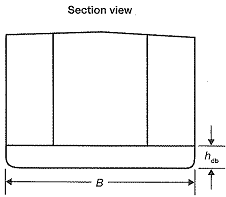


Đáy kép

Đường cơ sở

h ít nhất phải là 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài của két đối với két được sử dụng để tính toán PAS

*Hình 3* – **Tính toán PAC và PAS đối với két đáy kép ở giữa tàu**



**Mặt cắt**

Nếu hdb ít nhất là 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài của két,

PAC = hdb x chiều dài két đáy kép x 2

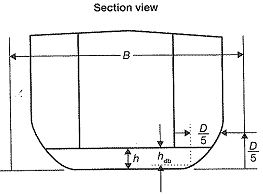
PAS = B x chiều dài két đáy kép

Nếu hdb thấp hơn 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn,

PAC = hdb x chiều dài két đáy kép x 2

PAS = 0

*Hình 4* – **Tính toán PAC và PAS đối với két đáy kép ở các đầu cuối tàu**



**Mặt cắt**

Nếu hdb ít nhất là 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài của két,

PAC = h x chiều dài két đáy kép x 2

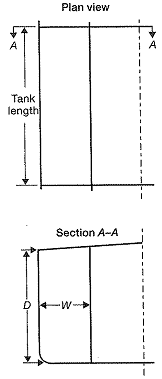
PAS = B x chiều dài két đáy kép

Nếu hdb thấp hơn 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn,

PAC = h x chiều dài két đáy kép x 2

PAS = 0

*Hình 5* – **Tính toán PAC và PAS đối với két mạn ở giữa tàu**



Chiều dài két

**Mặt cắt A-A**

**Hình chiếu phẳng**

Nếu W là 2 m trở lên,

PAC = D x chiều dài két x 2[[76]](#footnote-76)

PAS = W x chiều dài két x 2\*

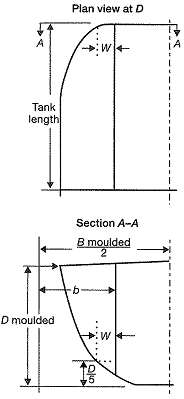
Nếu W nhỏ hơn 2 m,

PAC = 0

PAS = W x chiều dài két x 2\*

*Hình 6* – **Tính toán PAC và PAS đối với két mạn ở đầu cuối tàu**

**Hình chiếu phẳng tại D**



D đúc

B đúc

**Mặt cắt A-A**

Chiều dài két

Nếu W là 2 m trở lên,

PAC = D x chiều dài két x 2[[77]](#footnote-77)

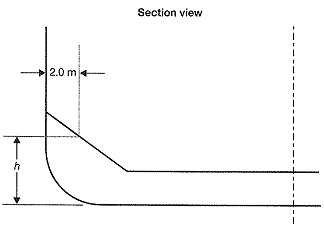
PAS = b x chiều dài két x 2\*

Nếu W nhỏ hơn 2 m,

PAC = 0

PAS = b x chiều dài két x 2\*

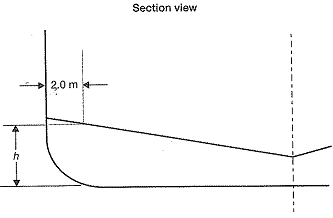
*Hình 7* – **Đo h để tính PAC đối với két đáy kép có mái bể dầu dốc (1)**



**Mặt cắt**

PAC = h x chiều dài két đáy kép x 2\*

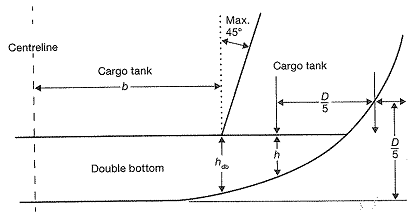
*Hình 8* – **Đo h để tính PAC đối với két đáy kép có mái bể dầu dốc (2)**



**Mặt cắt**

PAC = h x chiều dài két đáy kép x 2[[78]](#footnote-78)

*Hình 9* – **Tính PAS đối với két đáy kép không có chỗ ngoặt khu vực đáy tàu được xác định rõ ràng – khi két mạn là két hàng**



Két hàng

Đáy kép

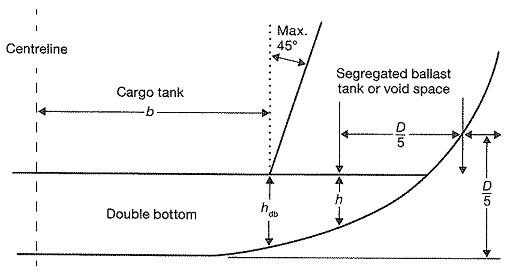
Két hàng

Đường trung tâm

Nếu h nhỏ hơn 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, bất cứ nơi nào dọc theo chiều dài của két, nhưng hdb ít nhất là 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài của két trong phạm vi chiều rộng 2b, thì:

PAS = 2b x chiều dài két hàng

*Hình 10* – **Tính PAS đối với két đáy kép không có chỗ ngoặt khu vực đáy tàu được xác định rõ ràng – khi két mạn là két dằn tách biệt hoặc khoảng trống**



Két dằn tách biệt hoặc khoảng trống

Đáy kép

Két hàng

Đường trung tâm

Nếu h nhỏ hơn 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, bất cứ nơi nào dọc theo chiều dài của két,

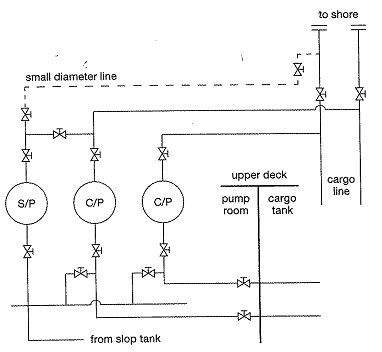
nhưng hdb ít nhất là 2 m hoặc , lấy giá trị thấp hơn, dọc theo toàn bộ chiều dài của két trong phạm vi chiều rộng 2b, thì:

PAS = B x chiều dài két hàng

## Văn bản đính kèm 3

## **Kết nối đường ống có đường kính nhỏ với van đa năng**

vào bờ



đường hàng

két hàng

khoang bơm nước

boong thượng

từ két lắng nhiều giai đoạn

đường ống có đường kính nhỏ

## Văn bản đính kèm 4

## **Đặc tả kỹ thuật về thiết kế, lắp đặt và vận hành hệ thống dòng chảy một phần để kiểm soát quá trình xả xuống biển**

**1 Mục đích**

1.1 Mục đích của đặc tả kỹ thuật này là cung cấp tiêu chí thiết kế cụ thể và yêu cầu về lắp đặt và vận hành đối với hệ thống dòng chảy một phần đề cập trong quy định 30.6.5, Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (MARPOL).

**2 Áp dụng**

2.1 Tàu chở dầu được giao vào hoặc trước ngày 31 tháng 12 năm 1979 như được định nghĩa trong quy định 1.28.1 có thể, theo quy định 30.6.5 trong Phụ lục I của MARPOL, xả nước dằn bẩn và nước nhiễm dầu từ các khu vực két hàng dưới đường mớn nước, với điều kiện một phần của dòng chảy được dẫn qua đường ống cố định tới vị trí dễ tiếp cận trên boong thượng hoặc cao hơn khi nó có thể được quan sát bằng mắt trong quá trình xả và với điều kiện là các bố cục phù hợp với các yêu cầu do Chính quyền quản lý thiết lập, ít nhất có tất cả các quy định của đặc tả kỹ thuật này.

2.2 Khái niệm dòng chảy một phần dựa trên nguyên tắc rằng việc quan sát dòng chảy một phần đại diện của nước thải từ trên mạn tàu xuống biển tương đương với việc quan sát toàn bộ dòng nước thải. Đặc tả kỹ thuật này cung cấp các thông tin chi tiết về thiết kế, lắp đặt và vận hành hệ thống dòng chảy một phần.

**3 Quy định chung**

3.1 Hệ thống dòng chảy một phần phải được trang bị phù hợp để có thể cung cấp hiệu quả mẫu đại diện của nước thải từ trên mạn tàu xuống biển để hiển thị trực quan trong mọi điều kiện hoạt động bình thường.

3.2 Trong nhiều khía cạnh, hệ thống dòng chảy một phần tương tự như hệ thống lấy mẫu cho hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu nhưng phải có các bố cục bơm và đường ống riêng biệt với hệ thống như vậy, hoặc các bố cục tương đương kết hợp mà Chính quyền quản lý có thể chấp nhận.

3.3 Màn hình hiển thị dòng chảy một phần phải được bố trí ở vị trí có mái che và dễ tiếp cận ở boong thượng hoặc cao hơn, được Chính quyền quản lý phê duyệt (ví dụ: lối vào khoang bơm nước). Cần lưu ý đến truyền thông hiệu quả giữa vị trí của màn hình hiển thị dòng chảy một phần và vị trí kiểm soát xả.

3.4 Các mẫu phải được lấy từ các phần có liên quan của đường ống xả từ trên mạn tàu xuống biển và được chuyển tới bố cục hiển thị thông qua hệ thống đường ống cố định.

3.5 Hệ thống dòng chảy một phần phải bao gồm các thành phần sau:

.1 que thăm mẫu;

.2 hệ thống đường ống nước mẫu;

.3 máy bơm nạp mẫu;

.4 các bố cục hiển thị;

.5 các bố cục xả mẫu; và, phụ thuộc vào đường kính của đường ống dẫn mẫu,

.6 bố cục xối rửa.

3.6 Hệ thống dòng chảy một phần phải tuân thủ các yêu cầu an toàn hiện hành.

**4 Bố cục hệ thống**

4.1 Các điểm lấy mẫu

4.1.1 Vị trí điểm lấy mẫu:

.1 Các điểm lấy mẫu phải được đặt sao cho có thể thu được các mẫu có liên quan của nước thải được xả qua các lối thoát dưới đường mớn nước được sử dụng cho quá trình thải do hoạt động.

.2 Các điểm lấy mẫu phải được đặt càng xa càng tốt ở các đoạn ống nơi thường xảy ra dòng chảy hỗn loạn.

.3 Các điểm lấy mẫu phải được bố trí càng xa càng tốt ở vị trí có thể tiếp cận được trong mặt cắt thẳng đứng của đường ống xả.

4.1.2 Que thăm mẫu:

.1 Các que thăm mẫu phải được bố trí để nhô ra vào đường ống khoảng cách khoảng một phần tư đường kính ống.

.2 Các que thăm mẫu phải được bố trí để dễ dàng rút ra vệ sinh.

.3 Hệ thống dòng chảy một phần phải có van dừng được lắp tiếp giáp với mỗi que thăm, trừ trường hợp que thăm được lắp vào một đường hàng, thì hai van dừng phải được lắp nối tiếp trong đường mẫu.

.4 Các que thăm mẫu phải được làm bằng vật liệu chịu dầu và chống ăn mòn, có độ bền thích hợp, được nối và hỗ trợ đúng cách.

.5 Các que thăm mẫu phải có hình dạng không dễ bị tắc nghẽn bởi các chất gây ô nhiễm dạng hạt và không được gây ra áp suất thuỷ động cao ở đầu que thăm mẫu. Hình 1 là một ví dụ về hình dạng phù hợp của que thăm mẫu.

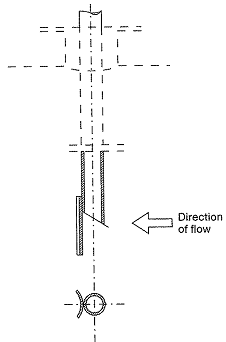
.6 Các que thăm mẫu phải có cùng lỗ danh định giống như đường ống dẫn mẫu.

**4.2 Đường ống dẫn mẫu**

.1 Đường ống dẫn mẫu phải được bố trí càng thẳng càng tốt giữa các điểm lấy mẫu và bố cục hiển thị. Cần tránh chỗ ngoặt gấp và hốc rỗng nơi dầu lắng hoặc chất cặn có thể tích tụ.

.2 Đường ống dẫn mẫu phải được bố trí sao cho nước mẫu được chuyển đến bố cục hiển thị trong vòng 20 giây. Vận tốc dòng chảy trong đường ống không được nhỏ hơn 2 m/giây.

*Hình 1* – **Que thăm mẫu cho hệ thống hiển thị dòng chảy một phần**



Hướng dòng chảy

.3 Đường kính đường ống không được nhỏ hơn 40 mm nếu không có bố cục phun rửa cố định và không nhỏ hơn 25 mm nếu lắp đặt bố cục phun rửa áp lực như đã nêu trong khoản 4.4.

.4 Đường ống dẫn mẫu phải được làm bằng vật liệu chống ăn mòn và chịu dầu, có độ bền thích hợp, được nối và hỗ trợ đúng cách.

.5 Trong trường hợp lắp đặt nhiều điểm lấy mẫu, thì đường ống phải được nối với hộp van hơi ở phía hút của máy bơm nạp mẫu.

**4.3 Máy bơm nạp mẫu**

.1 Dung tích máy bơm nạp mẫu phải phù hợp để cho phép tốc độ dòng chảy của mẫu nước tuân thủ mục 4.2.2.

**4.4 Bố cục phun rửa**

.1 Nếu đường kính của đường ống dẫn mẫu nhỏ hơn 40 mm, thì phải lắp đặt kết nối cố định từ hệ thống đường ống nước ngọt hoặc nước biển áp lực để phun rửa hệ thống đường ống dẫn mẫu.

**4.5 Bố cục hiển thị**

.1 Bố cục hiển thị phải bao gồm một buồng hiển thị được cung cấp kính nhìn. Buồng này phải có kích thước để cho phép dòng nước rơi tự do của nước mẫu có thể nhìn thấy rõ ràng trên chiều dài ít nhất là 200 mm. Chính quyền quản lý có thể chấp thuận các bố cục tương đương.

.2 Bố cục hiển thị phải kết hợp các van và đường ống để cho phép một phần của dòng chảy mẫu đi vòng qua buồng hiển thị để có được dòng chảy thành lớp để hiển thị trong buồng.

.3 Bố cục hiển thị phải được thiết kế để dễ dàng mở và làm sạch.

.4 Bên trong buồng hiển thị phải có màu trắng ngoại trừ tường nền sẽ được tô màu sao cho thuận tiện cho việc quan sát bất kỳ sự thay đổi nào về chất lượng nước mẫu.

.5 Phần dưới của buồng hiển thị phải có hình dạng như chiếc phễu để thu gom nước mẫu.

.6 Phải có van kiểm tra để lấy mẫu ngẫu nhiên để một mẫu nước có thể được kiểm tra độc lập với mẫu trong buồng hiển thị.

.7 Bố cục hiển thị phải được chiếu sáng đầy đủ để dễ quan sát nước mẫu bằng mắt.

**4.6 Bố cục xả mẫu**

.1 Nước mẫu rời khỏi buồng hiển thị phải được dẫn ra biển hoặc vào két lắng nhiều giai đoạn thông qua đường ống cố định có đường kính thích hợp.

**5 Hoạt động**

5.1 Khi hoạt động xả nước dằn bẩn hoặc nước nhiễm dầu khác từ khu vực két hàng đang diễn ra thông qua một lối thoát dưới đường mớn nước, thì hệ thống dòng chảy một phần phải cung cấp nước mẫu từ cửa xả liên quan tại mọi thời điểm.

5.2 Nước mẫu phải được quan sát đặc biệt trong các giai đoạn của quá trình xả khi xảy ra khả năng nhiễm dầu lớn nhất. Hoạt động xả phải được dừng lại bất cứ khi nào thấy được các dấu vết dầu trong dòng chảy và khi chỉ số máy đo hàm lượng dầu cho thấy hàm lượng dầu vượt quá giới hạn cho phép.

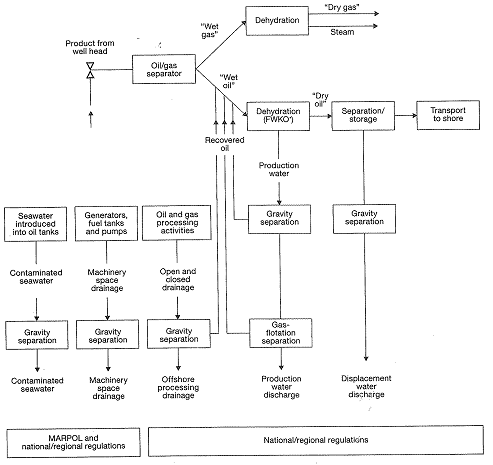
5.3 Trên các hệ thống được lắp đặt các bố cục phun rửa, đường ống dẫn mẫu phải được phun rửa sau khi quan sát thấy sự nhiễm bẩn và, thêm vào đó, đường ống dẫn mẫu nên được phun rửa sau mỗi khoảng thời gian sử dụng.

5.4 Các tài liệu hướng dẫn xử lý nước dằn và hàng hóa của tàu, và nếu có, những tài liệu hướng dẫn cần thiết cho các hệ thống rửa bằng dầu thô hoặc két dằn sạch chuyên dụng phải mô tả rõ ràng về việc sử dụng hệ thống dòng chảy một phần chảy kết hợp với quy trình xả nước dằn và quy trình lắng gạn két lắng nhiều giai đoạn.

## Văn bản đính kèm 5

## **Xả thải từ giàn cố định hoặc nổi**

“Khí khô”



Các quy định khu vực/quốc gia

Xả nước dịch chuyển

Xả nước sản xuất

Tách tuyển nổi khí

MARPOL và các quy định khu vực/quốc gia

Thoát nước xử lý ngoài khơi

Thoát nước ở khoang máy

Nước biển bị nhiễm bẩn

Tách trọng lực

Tách trọng lực

Tách trọng lực

Thoát nước mở và kín

Thoát nước ở khoang máy

Nước biển bị nhiễm bẩn

Nước biển đưa vào két dầu

Máy phát điện, két nhiên liệu và máy bơm

Các hoạt động xử lý khí và dầu

Tách trọng lực

Tách trọng lực

Nước sản xuất

Dầu thu hồi

Vận chuyển vào bờ

Phân tách/lưu trữ

Khử nước

(FWKO\*)

“Dầu khô”

Hơi nước

“Dầu ướt”

Khử nước

“Khí ướt”

Bộ tách dầu/khí

Sản phẩm từ đầu giếng

\* FWKO có nghĩa là “bộ tách nước tự do” (free-water knock out)

# MARPOL Phụ lục II

# Các quy định về kiểm soát ô nhiễm do các chất lỏng độc hại chở dưới dạng hàng rời

MARPOL Phụ lục II

Các quy định về kiểm soát ô nhiễm do các chất lỏng độc hại chở dưới dạng hàng rời

## Chương 1 – Khái quát

### **Quy định 1**

*Định nghĩa*

Theo mục đích của Phụ lục này:

**1**  *Ngày kỷ niệm* có nghĩa là ngày và tháng của mỗi năm sẽ tương ứng với ngày hết hạn Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời.

**2**  *Đường ống liên kết* có nghĩa là đường ống từ điểm hút trong một két hàng đến kết nối bờ được sử dụng để dỡ hàng hoá và bao gồm tất cả các đường ống, máy bơm và bộ lọc của tàu có kết nối mở với đường dỡ hàng hóa.

**3** *Nước dằn*

*Nước dằn sạch* có nghĩa là nước dằn được chở trong két kể từ khi được sử dụng lần cuối để chở một hàng hoá chứa chất thuộc nhóm X, Y hoặc Z đã được làm sạch kỹ và các chất cặn của nó đã được thải ra và két được làm rỗng phù hợp với các yêu cầu thích hợp của Phụ lục này.

*Nước dằn tách biệt* có nghĩa là nước dằn đưa vào két được cấp phát thường xuyên để vận chuyển nước dằn hoặc hàng hoá không phải dầu hoặc chất độc hại được định nghĩa khác nhau trong các Phụ lục của Công ước và hoàn toàn tách biệt với hệ thống nhiên liệu dầu và hàng hóa.

**4** *Bộ luật hóa chất*

*Bộ luật Hóa chất Dạng rời* có nghĩa là Bộ luật về kết cấu và thiết bị tàu chở hóa chất nguy hiểm dưới dạng hàng rời được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.20(22) do Tổ chức sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi đó được thông qua và có hiệu lực theo các điều khoản trong điều 16 của Công ước này liên quan đến thủ tục sửa đổi áp dụng cho văn bản đính kèm Phụ lục.

*Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế* có nghĩa là Bộ luật quốc tế về kết cấu và thiết bị tàu chở hóa chất nguy hiểm dưới dạng hàng rời được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.19(22) do Tổ chức sửa đổi, với điều kiện những sửa đổi đó được thông qua và có hiệu lực theo các điều khoản trong điều 16 của Công ước này liên quan đến thủ tục sửa đổi áp dụng cho văn bản đính kèm Phụ lục.

**5** *Độ sâu nước* có nghĩa là độ sâu theo hải đồ.

**6** *Trên đường* có nghĩa là tàu đang trên đường đi trên biển trên một tuyến đường hoặc nhiều tuyến đường, bao gồm cả sự chệch hướng từ tuyến đường trực tiếp ngắn nhất mà trên thực tế cho mục đích điều hướng sẽ làm cho mọi sự xả thải được lan rộng trên diện tích biển lớn là hợp lý và có thể thực hiện được.

**7** *Chất lỏng* là chất có áp suất hơi không quá 0.28 MPa tuyệt đối ở nhiệt độ 37.8°C.

**8** *Sổ tay hướng dẫn* có nghĩa là Sổ tay hướng dẫn Quy trình và Bố cục phù hợp với mô hình được cho trong văn bản đính kèm IV của Phụ lục này.

**9**  *Vùng đất gần nhất*. Thuật ngữ "từ vùng đất gần nhất" có nghĩa là từ đường cơ sở mà từ đó lãnh hải đề cập được xác lập theo luật quốc tế, ngoại trừ theo mục đích của Công ước này "từ vùng đất gần nhất" ngoài khơi bờ biển đông bắc nước Úc sẽ có nghĩa là từ đường rút ra từ một điểm trên bờ biển Úc trong:

vĩ độ 11°00' S, kinh độ 142°08' E

đến một điểm ở vĩ độ 10°35' S, kinh độ 141°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°00' S, kinh độ 142°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°10' S, kinh độ 143°52' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°00' S, kinh độ 144°30' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°41' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 13°00' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 15°00' S, kinh độ 146°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 17°30' S, kinh độ 147°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 21°00' S, kinh độ 152°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 24°30' S, kinh độ 154°00' E,

từ đó đến một điểm trên bờ biển nước Úc

ở vĩ độ 24°42' S, kinh độ 153°15' E.

**10** *Chất lỏng độc hại* có nghĩa là bất kỳ chất nào được chỉ ra trong cột Phân loại Ô nhiễm trong chương 17 hoặc 18 của Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế hoặc được đánh giá tạm thời theo các điều khoản của quy định 6.3 là rơi vào loại X, Y hoặc Z.

**11** *ppm* có nghĩa là mℓ/m3.

**12** *Chất cặn* có nghĩa là bất kỳ chất lỏng độc hại nào còn lại để thải bỏ.

**13**  *Hỗn hợp nước/chất cặn* có nghĩa là chất cặn mà nước đã được thêm vào cho bất kỳ mục đích nào (ví dụ: làm sạch két, dằn, nước thải bẩn ở đáy tàu).

**14** *Đóng tàu*

**14.1** *Tàu đóng* có nghĩa là tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự. Tàu được chuyển đổi thành tàu chở hoá chất, không phân biệt ngày đóng, sẽ được coi như là tàu chở hoá chất được đóng vào ngày bắt đầu chuyển đổi. Quy định chuyển đổi này không áp dụng đối với việc sửa đổi tàu phù hợp với tất cả các điều kiện sau đây:

**.1** tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986; và

**.2** tàu được chứng nhận theo Bộ luật Hóa chất Dạng rời chỉ chở những sản phẩm được xác định theo Bộ luật là những chất chỉ có nguy cơ gây ô nhiễm.

**14.2** *Giai đoạn đóng tàu tương tự* có nghĩa là giai đoạn mà:

**.1** việc đóng tàu có thể nhận biết với một tàu cụ thể bắt đầu; và

**.2** việc lắp ráp tàu đó đã bắt đầu bao gồm ít nhất 50 tấn hoặc một phần trăm khối lượng ước tính của tất cả vật liệu kết cấu, lấy giá trị ít hơn.

**15** *Hóa cứng/không hóa cứng*

**15.1** *Chất hoá cứng* có nghĩa là chất lỏng độc hại mà:

**.1** trường hợp chất có điểm nóng chảy dưới 15°C, ở nhiệt độ thấp hơn 5°C so với điểm nóng chảy tại thời điểm dỡ hàng; hoặc

**.2** trường hợp chất có điểm nóng chảy bằng hoặc lớn hơn 15°C, ở nhiệt độ thấp hơn 10°C so với điểm nóng chảy tại thời điểm dỡ hàng.

**15.2** *Chất không hóa cứng* có nghĩa là chất lỏng độc hại, không phải là chất hóa cứng.

**16** *Tàu chở hàng lỏng*

**16.1** *Tàu chở hoá chất* có nghĩa là tàu được đóng hoặc điều chỉnh để vận chuyển sản phẩm chất lỏng dưới dạng hàng rời được liệt kê trong chương 17 của Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế.

**16.2** *Tàu NLS* có nghĩa là tàu được đóng hoặc điều chỉnh để vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời và bao gồm "tàu chở dầu" theo quy định tại Phụ lục I của Công ước này khi được chứng nhận vận chuyển toàn bộ hoặc một phần chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời.

**17** *Độ nhớt*

**17.1** *Chất có độ nhớt cao* có nghĩa là chất lỏng độc hại loại X hoặc Y có độ nhớt bằng hoặc lớn hơn 50 mPa·s ở nhiệt độ dỡ hàng.

**17.2** *Chất có độ nhớt thấp* có nghĩa là chất lỏng độc hại không phải là chất có độ nhớt cao.

### **Quy định 2**

### Áp dụng

**1** Trừ khi có quy định rõ ràng khác, các quy định của Phụ lục này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu được chứng nhận chở xô/chở dưới dạng hàng rời chất lỏng độc hại.

**2**  Trường hợp một hàng hóa phải tuân theo các quy định tại Phụ lục I của Công ước này được vận chuyển trong khoang hàng của tàu NLS, thì sẽ áp dụng các yêu cầu thích hợp trong Phụ lục I của Công ước này.

### **Quy định 3**

### Trường hợp ngoại lệ

**1** Các yêu cầu về việc xả thải của Phụ lục này sẽ không áp dụng đối với việc xả ra biển các chất lỏng độc hại hoặc hỗn hợp có chứa các chất như vậy khi việc xả này:

**.1** là cần thiết cho mục đích đảm bảo sự an toàn của tàu hoặc cứu mạng trên biển; hoặc

**.2** là do thiệt hại đối với tàu hoặc thiết bị của tàu:

**.2.1** với điều kiện tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện sau khi xảy ra thiệt hại hoặc phát hiện ra việc xả cho mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả; và

**.2.2** trừ trường hợp chủ tàu hoặc thuyền trưởng hành động với ý định gây ra thiệt hại, hoặc thiếu thận trọng và biết rằng thiệt hại có thể xảy ra; hoặc

**.3** được Chính quyền quản lý chấp thuận, khi được sử dụng cho mục đích chống lại các sự cố ô nhiễm cụ thể để giảm thiểu thiệt hại do ô nhiễm. Mọi hoạt động xả thải như vậy phải được sự đồng ý của bất kỳ Chính phủ nào có phạm vi thẩm quyền mà hoạt động xả thải dự tính sẽ diễn ra.

### **Quy định 4**

### Miễn trừ

**1** Đối với việc sửa đổi các yêu cầu về vận chuyển do việc nâng cấp phân loại một chất, những điều sau đây sẽ áp dụng:

**.1** trường hợp sửa đổi Phụ lục này và Bộ luật Hoá chất Dạng rời Quốc tế và Bộ luật Hoá chất Dạng rời liên quan đến những thay đổi đối với kết cấu hoặc thiết bị và phụ kiện do việc nâng cấp các yêu cầu đối với việc vận chuyển một số chất, thì Chính quyền quản lý có thể sửa đổi hoặc trì hoãn trong một khoảng thời gian nhất định việc áp dụng sửa đổi này đối với các tàu đóng trước ngày có hiệu lực của sửa đổi đó, nếu việc áp dụng ngay lập tức sửa đổi đó được coi là không hợp lý hoặc không thể thực hiện được. Việc nới lỏng như vậy phải được xác định đối với mỗi chất;

**.2** Chính quyền quản lý cho phép nới lỏng việc áp dụng sửa đổi theo khoản này phải nộp cho Tổ chức một bản báo cáo nêu chi tiết về tàu hoặc các tàu có liên quan, hàng hoá được chứng nhận chở, giao dịch mà mỗi tàu tham gia và biện minh cho việc nới lỏng này, để thông báo cho các Bên tham gia Công ước để biết thông tin và có hành động thích hợp, nếu có, và phản ánh quyền miễn trừ đối với Giấy chứng nhận đề cập trong quy định 7 hoặc 9 của Phụ lục này;

**.3** Bất kể các quy định trên, Chính quyền quản lý có thể miễn trừ các tàu khỏi các yêu cầu vận chuyển theo quy định 11 đối với các tàu được chứng nhận vận chuyển các loại dầu thực vật được xác định riêng theo chú thích có liên quan trong chương 17 của Bộ luật IBC với điều kiện tàu tuân thủ các điều kiện sau đây:

**.3.1** theo quy định này, tàu NLS phải đáp ứng tất cả các yêu cầu đối với tàu loại 3 được xác định trong Bộ luật IBC, ngoại trừ vị trí két hàng;

**.3.2** theo quy định này, các két hàng phải được bố trí ở các khoảng cách bên trong tàu như sau. Chiều dài toàn bộ két hàng phải được bảo vệ bằng các không gian hoặc két dằn không phải két chở dầu như sau:

**.3.2.1** không gian hoặc két mạn phải được bố trí sao cho các két hàng nằm bên trong đường đúc của lớp mạ vỏ đáy không dưới 760 mm;

**.3.2.2** không gian hoặc két đáy kép phải được bố trí sao cho khoảng cách giữa đáy két hàng và đường đúc của lớp mạ vỏ đáy đo được ở góc phải tới lớp mạ vỏ đáy không nhỏ hơn B/15 (m) hoặc 2.0 m ở đường trung tâm, lấy giá trị nhỏ hơn. Khoảng cách tối thiểu phải là 1.0 m;

**.3.3** giấy chứng nhận có liên quan phải chỉ ra quyền miễn trừ được cấp.

**2**  Theo quy định tại khoản 3 của quy định này, các quy định của điều 12.1 không cần áp dụng đối với tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 tham gia vào các hành trình bị hạn chế do Chính quyền quản lý xác định giữa:

**.1**  các cảng hoặc bến cuối trong một quốc gia thành viên tham gia Công ước này; hoặc

**.2**  các cảng hoặc bến cuối của các quốc gia thành viên tham gia Công ước này.

**3** Các quy định trong khoản 2 của quy định này chỉ áp dụng đối với tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 nếu:

**.1** mỗi lần két chứa các chất hoặc hỗn hợp loại X, Y hoặc Z sẽ được rửa hoặc dằn, thì két sẽ được rửa theo quy trình rửa sơ bộ đã được Chính quyền quản lý phê duyệt phù hợp với văn bản đính kèm VI của Phụ lục này và nước rửa két được thải vào cơ sở tiếp nhận;

**.2** nước rửa hoặc nước dằn tiếp theo được thải vào cơ sở tiếp nhận hoặc ra biển theo các quy định khác của Phụ lục này;

**.3** tính đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận tại các cảng hoặc bến đề cập ở trên, cho mục đích của khoản này, được Chính phủ các quốc gia thành viên đặt các cảng hoặc bến đó tham gia Công ước này phê duyệt;

**.4** trường hợp các tàu tham gia vào các hành trình đến các cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các quốc gia khác tham gia Công ước này, thì Chính quyền quản lý phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên tham gia Công ước về các thông tin về quyền miễn trừ, để biết thông tin và có hành động thích hợp, nếu có; và

**.5** giấy chứng nhận theo yêu cầu của Phụ lục này được xác nhận cho thấy rằng tàu chỉ tham gia vào các hành trình bị hạn chế như vậy.

**4**  Đối với tàu có đặc tính xây dựng và hoạt động mà không cần phải dằn các két hàng và chỉ cần rửa két hàng để sửa chữa hoặc đưa tàu vào ụ cạn, thì Chính quyền quản lý có thể cho phép miễn trừ các điều khoản trong quy định 12, với điều kiện tất cả các điều kiện sau đây phải được tuân thủ:

**.1** thiết kế, kết cấu và thiết bị của tàu được Chính quyền quản lý phê duyệt, có tính đến dịch vụ mà tàu được thiết kế;

**.2** chất thải từ nước rửa két có thể được tiến hành trước khi sửa chữa hoặc đưa tàu vào ụ cạn được thải vào cơ sở tiếp nhận, tính đầy đủ được Chính quyền quản lý xác định chắc chắn;

**.3** giấy chứng nhận theo yêu cầu của Phụ lục này chỉ ra:

**.3.1** rằng mỗi két hàng được chứng nhận vận chuyển một số lượng hạn chế các chất có thể so sánh được và có thể vận chuyển luân phiên trong cùng một két mà không cần làm sạch trung gian; và

**.3.2** thông tin chi tiết của quyền miễn trừ;

**.4** tàu mang theo Sổ tay hướng dẫn được Chính quyền quản lý phê duyệt; và

**.5** trường hợp các tàu tham gia vào các hành trình đến cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các quốc gia khác tham gia Công ước này, thì Chính quyền quản lý phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên tham gia Công ước về các thông tin về quyền miễn trừ, để biết thông tin và có hành động thích hợp, nếu có.

### **Quy định 5**

### Giá trị tương đương

**1** Chính quyền quản lý có thể cho phép các phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc được trang bị trên tàu như là sự thay thế cho các phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc theo yêu cầu của Phụ lục này nếu phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc đó ít nhất có hiệu quả như yêu cầu của Phụ lục này. Quyền này của Chính quyền quản lý không áp dụng cho việc thay thế các phương pháp hoạt động để thực hiện kiểm soát xả thải các chất lỏng độc hại tương đương với các đặc tính thiết kế và xây dựng được quy định trong Phụ lục này.

**2** Chính quyền quản lý cho phép các phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc làm sự thay thế cho các phụ kiện, vật liệu, thiết bị hoặc máy móc theo yêu cầu của Phụ lục này, theo khoản 1 của quy định này, phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên tham gia Công ước về thông tin chi tiết của việc này để biết thông tin và có hành động thích đáng, nếu có.

**3** Bất kể các quy định tại các khoản 1 và 2 của quy định này, kết cấu và trang thiết bị của tàu chở khí hoá lỏng được chứng nhận chở các chất lỏng độc hại được liệt kê trong Bộ luật Tàu chở khí áp dụng sẽ được coi là tương đương với các yêu cầu về kết cấu và thiết bị có trong quy định 11 và 12 của Phụ lục này, với điều kiện tàu chở khí phải đáp ứng tất cả các điều kiện sau:

**.1** có Giấy chứng nhận Phù hợp theo Bộ luật Tàu chở khí thích hợp đối với tàu được chứng nhận chở xô khí hoá lỏng;

**.2** có Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế đối với việc chở xô chất lỏng độc hại, trong đó tàu chở khí được chứng nhận chỉ có thể chở những chất lỏng độc hại được xác định và liệt kê trong Bộ luật Tàu chở khí thích hợp;

**.3** được cung cấp các bố cục dằn tách biệt;

**.4** được cung cấp các bố cục bơm và đường ống đáp ứng Chính quyền quản lý đảm bảo rằng lượng chất cặn hàng hóa còn lại trong két và đường ống liên kết sau khi dỡ hàng không vượt quá lượng chất cặn theo yêu cầu của quy định 12.1, 12.2 hoặc 12.3; và

**.5** được cung cấp Sổ tay hướng dẫn được Chính quyền phê duyệt, đảm bảo sẽ không xảy ra sự trộn lẫn chất cặn hàng hóa và nước do hoạt động và không có chất cặn hàng hóa nào sẽ còn lại trong két sau khi áp dụng các quy trình thông gió quy định trong Sổ tay hướng dẫn.

## Chương 2 - Phân loại các chất lỏng độc hại

### **Quy định 6**

### Phân loại và liệt kê các chất lỏng độc hại và các chất khác

**1**  Theo mục đích của các quy định trong Phụ lục này, chất lỏng độc hại được chia thành bốn loại như sau:

**.1** Loại X: Các chất lỏng độc hại mà nếu thải ra biển từ hoạt động khử dằn hoặc làm sạch két sẽ được coi là gây mối nguy hiểm lớn đối với tài nguyên biển và sức khoẻ con người và do đó khẳng định việc cấm xả ra môi trường biển;

**.2** Loại Y: Các chất lỏng độc hại mà nếu thải ra biển từ hoạt động khử dằn hoặc làm sạch két sẽ được coi là gây mối nguy hiểm đối với tài nguyên biển hoặc sức khoẻ con người hoặc gây hại cho các tiện nghi hoặc các mục đích sử dụng biển hợp pháp khác và do đó khẳng định giới hạn về chất lượng và khối lượng xả thải ra môi trường biển;

**.3** Loại Z: Các chất lỏng độc hại mà nếu thải ra biển từ hoạt động khử dằn hoặc làm sạch két sẽ được xem là gây ra một mối nguy hại nhỏ cho tài nguyên biển hoặc sức khoẻ con người và do đó khẳng định những hạn chế ít nghiêm ngặt hơn về chất lượng và khối lượng xả thải ra môi trường biển;

**.4** Các chất khác: Các chất được chỉ định là OS (Các chất khác) trong cột loại ô nhiễm của chương 18 trong Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế đã được đánh giá và phát hiện nằm ngoài loại X, Y hoặc Z theo quy định tại điều 6.1 của Phụ lục này bởi vì hiện tại chúng được xem là không gây hại đến tài nguyên biển, sức khoẻ con người, các tiện nghi hoặc các mục đích sử dụng biển hợp pháp khác khi được thải ra biển từ hoạt động khử dằn hoặc làm sạch két. Việc xả nước dằn hoặc nước đáy tàu hoặc các chất cặn hoặc hỗn hợp khác chỉ chứa các chất được gọi là "Các chất khác" sẽ không phải tuân theo bất kỳ yêu cầu nào của Phụ lục này.

**2**  Hướng dẫn sử dụng trong việc phân loại chất lỏng độc hại được đưa ra trong văn bản đính kèm I của Phụ lục này.

**3**  Trường hợp được đề xuất chở một chất lỏng dưới dạng hàng rời chưa được phân loại theo khoản 1 của quy định này, thì Chính phủ các Bên tham gia Công ước tham gia vào hoạt động đề xuất phải thiết lập và thống nhất về đánh giá tạm thời cho hoạt động được đề xuất trên cơ sở của các hướng dẫn được đề cập trong khoản 2 của quy định này. Cho đến khi đã đạt được thỏa thuận đầy đủ giữa các Chính phủ liên quan, thì sẽ không được vận chuyển chất này. Càng sớm càng tốt nhưng không muộn hơn 30 ngày kể từ ngày đạt được thoả thuận, Chính phủ nước sản xuất hoặc vận chuyển khởi xướng thoả thuận liên quan phải thông báo cho Tổ chức và cung cấp thông tin chi tiết về chất này và đánh giá tạm thời để thông báo hàng năm cho tất cả các Bên để biết thông tin. Tổ chức sẽ duy trì một sổ đăng ký tất cả các chất đó và đánh giá tạm thời của chúng 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 quy định của điều 8, 9 và 10 trong Phụ lục này, các tàu chở hoá chất đã được các quốc gia tham gia Công ước này kiểm tra và chứng nhận phù hợp với các quy định của Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế hoặc Bộ luật Hoá chất Dạng rời, nếu có, sẽ được coi là đã tuân thủ các quy định của các điều trên, và giấy chứng nhận được cấp theo Bộ luật đó sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận giống như giấy chứng nhận được cấp theo quy định 9 của Phụ lục này.

### **Quy định 8**

*Kiểm tra*

**1**  Tàu chở chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời phải trải qua các cuộc kiểm tra được quy định dưới đây:

**.1** Kiểm tra ban đầu trước khi tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi Giấy chứng nhận yêu cầu theo quy định 9 của Phụ lục này được ban hành lần đầu tiên, và bao gồm một cuộc kiểm tra hoàn chỉnh về cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu trong chừng mực tàu được quy định theo Phụ lục này. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.

**.2** Kiểm tra cấp mới theo khoảng thời gian do Chính quyền quản lý quy định nhưng không quá 5 năm, trừ khi áp dụng quy định 10.2, 10.5, 10.6 hoặc 10.7 của Phụ lục này. Kiểm tra cấp mới phải đảm bảo rằng cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố trí và vật liệu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.

**.3** Kiểm tra trung gian trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm thứ hai hoặc trong vòng ba tháng trước hoặc sau ngày kỷ niệm lần thứ ba của Giấy chứng nhận sẽ thay thế cho một trong các cuộc kiểm tra hàng năm được quy định tại khoản 1.4 của quy định này. Kiểm tra trung gian phải đảm bảo rằng trang thiết bị và hệ thống bơm và đường ống liên quan tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này và đang hoạt động tốt. Các cuộc kiểm tra trung gian như vậy phải được xác nhận trên Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 9 của Phụ lục này.

**.4** Kiểm tra hàng năm trong vòng ba tháng trước hoặc sau mỗi ngày kỷ niệm của Giấy chứng nhận, bao gồm kiểm tra chung về cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu được đề cập trong đoạn 1.1 của quy định này để đảm bảo rằng chúng đã được duy trì phù hợp với khoản 3 của quy định này và rằng chúng vẫn đạt yêu cầu cho mục đích sử dụng mà tàu được thiết kế. Các cuộc kiểm tra hàng năm này phải được xác nhận trên Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 9 của Phụ lục này.

**.5** Kiểm tra bổ sung khát quát hoặc một phần tùy theo hoàn cảnh sẽ được thực hiện sau khi sửa chữa do các cuộc điều tra quy định tại khoản 3 của quy định này hoặc bất cứ khi nào thực hiện các sửa chữa hoặc đổi mới quan trọng. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng việc sửa chữa hoặc đổi mới cần thiết đã được thực hiện hiệu quả, rằng vật liệu và chất lượng tay nghề của việc sửa chữa hoặc đổi mới đó là thỏa đáng trong mọi khía cạnh và tàu tuân thủ tất cả các yêu cầu của Phụ lục này.

**2.1** Các cuộc kiểm tra tàu về việc thi hành các quy định của Phụ lục này sẽ do các sĩ quan của Chính quyền quản lý thực hiện. Tuy nhiên, Chính quyền có thể ủy thác các cuộc kiểm tra cho người kiểm tra được chỉ định cho mục đích này hoặc cho các tổ chức được Chính quyền công nhận.

**2.2** Tổ chức được công nhận đề cập trong khoản 2.1 của quy định này phải tuân thủ các hướng dẫn được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.739(18),[[79]](#footnote-79) có thể được Tổ chức sửa đổi và các đặc tả kỹ thuật được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.789(19), có thể được Tổ chức sửa đổi, với điều kiện các sửa đổi đó được thông qua và có hiệu lực theo các điều khoản trong điều 16 của Công ước này liên quan đến các thủ tục sửa đổi áp dụng cho Phụ lục này.

**2.3** Chính quyền chỉ định người kiểm tra hoặc công nhận các tổ chức để tiến hành các cuộc kiểm tra được nêu trong đoạn 2.1 của quy định này tối thiểu phải trao quyền cho người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để:

**.1** yêu cầu sửa chữa tàu; và

**.2** tiến hành các cuộc kiểm tra nếu có yêu cầu của các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của một chính quyền cảng.

**2.4** Chính quyền phải thông báo cho Tổ chức về những trách nhiệm cụ thể và điều kiện của thẩm quyền được giao cho người kiểm tra được chỉ định hoặc các tổ chức được công nhận để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này để thông tin cho các sĩ quan của họ.

**2.5** Khi người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng tình trạng của tàu hoặc thiết bị của tàu không tương xứng đáng kể với các thông tin chi tiết của Giấy chứng nhận hoặc tàu không phù hợp để tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển, thì người kiểm tra hoặc tổ chức đó phải ngay lập tức đảm bảo thực hiện hành động khắc phục và phải thông báo kịp thời cho Chính quyền quản lý. Nếu hành động khắc phục không được thực hiện thì Giấy chứng nhận sẽ bị thu hồi và phải thông báo ngay cho Chính quyền quản lý; và nếu tàu đang ở cảng của một Bên khác, thì các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của chính quyền cảng cũng phải được thông báo ngay lập tức. Khi sĩ quan của Chính quyền quản lý, người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của chính quyền cảng, thì Chính phủ của chính quyền cảng liên quan phải cung cấp mọi hỗ trợ cần thiết cho sĩ quan, người kiểm tra hoặc tổ chức đó để thực hiện các nghĩa vụ của mình theo quy định này . Khi áp dụng, Chính phủ của chính quyền cảng liên quan phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi có thể tiến ra biển hoặc rời cảng để tiến tới bãi sửa chữa gần nhất mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển.

**2.6** Trong mọi trường hợp, Chính quyền quản lý có liên quan phải đảm bảo đầy đủ tính đầy đủ và hiệu quả của cuộc kiểm tra và phải cam kết đảm bảo các sắp xếp cần thiết để hoàn thành nghĩa vụ này.

**3.1** Tình trạng của tàu và thiết bị của tàu phải được duy trì để phù hợp với các quy định của Công ước này để đảm bảo trong mọi khía cạnh tàu sẽ vẫn phù hợp để tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển.

**3.2** Sau khi hoàn thành bất kỳ cuộc kiểm tra nào của tàu theo khoản 1 của quy định này, không được thay đổi trong cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí hoặc vật liệu thuộc phạm vi của cuộc kiểm tra mà không có sự phê chuẩn của Chính quyền quản lý, trừ trường hợp thay thế trực tiếp các thiết bị và phụ tùng đó.

**3.3** Bất cứ khi nào tai nạn xảy ra với tàu hoặc phát hiện ra khuyết tật gây ra ảnh hưởng đáng kể đến tính toàn vẹn của tàu hoặc tính hiệu quả hoặc tính đầy đủ của các thiết bị thuộc phạm vi điều chỉnh của Phụ lục này thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo cáo ngay cho Chính quyền quản lý, tổ chức được công nhận hoặc người kiểm tra được chỉ định chịu trách nhiệm ban hành Giấy chứng nhận liên quan, người sẽ tiến hành các cuộc điều tra để xác định xem cuộc kiểm tra theo yêu cầu của khoản 1 trong quy định này có cần thiết hay không, nếu tàu ở cảng của một Bên khác, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu cũng phải báo cáo ngay cho các cơ quan chức năng phù hợp của chính quyền cảng và người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải xác định rằng báo cáo đó đã được thực hiện.

### **Quy định 9**

### Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận

**1** Sau cuộc kiểm tra ban đầu hoặc cấp mới theo quy định 8 của Phụ lục này, Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời phải được cấp cho bất kỳ tàu nào chở chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời và tham gia vào các hành trình đến các cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước.

**2** Giấy chứng nhận này phải được cấp hoặc chứng thực bởi Chính quyền quản lý hoặc bất kỳ người nào hoặc tổ chức được Chính quyền uỷ quyền hợp lệ. Trong mọi trường hợp, Chính quyền quản lý phải chịu toàn bộ trách nhiệm về Giấy chứng nhận.

**3.1** Theo yêu cầu của Chính quyền quản lý, Chính phủ của một Bên tham gia Công ước có thể cho người kiểm tra tàu và nếu hài lòng rằng các quy định của Phụ lục này đã được tuân thủ thì sẽ cấp hoặc ủy quyền cấp Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời cho tàu và, khi thích hợp, chứng thực hoặc ủy quyền chứng thực Giấy chứng nhận đó trên tàu, phù hợp với Phụ lục này.

**3.2**  Bản sao của Giấy chứng nhận và bản sao của báo cáo kiểm tra phải được chuyển càng sớm càng tốt cho Chính quyền yêu cầu.

**3.3**  Giấy chứng nhận được cấp phải có một bản tuyên bố về việc Giấy chứng nhận đã được cấp theo yêu cầu của Chính quyền quản lý và sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận giống như Giấy chứng nhận được cấp theo khoản 1 của Quy định này.

**3.4**  Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời sẽ không được cấp cho tàu có quyền treo cờ của quốc gia không phải là một bên.

**4**  Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời phải được lập theo mẫu tương ứng với mẫu cho trong văn bản đính kèm III của Phụ lục này và phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ quốc gia chính thức của nước có cờ mà tàu có quyền treo cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.

### **Quy định 10**

*Thời hạn và hiệu lực của giấy chứng nhận*

**1** Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời sẽ được cấp trong khoảng thời gian được Chính quyền quản lý quy định, không quá 5 năm.

**2.1** Bất kể các yêu cầu trong khoản 1 của quy định này, khi cuộc kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có thì Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày kết thúc cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không được vượt quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có.

**2.2** Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành sau ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có.

**2.3** Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành hơn ba tháng trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới.

**3** Nếu Giấy chứng nhận được cấp trong khoảng thời gian dưới 5 năm, thì Chính quyền quản lý có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận vượt quá ngày hết hạn đến thời hạn tối đa quy định tại khoản 1 của quy định này, với điều kiện các cuộc kiểm tra được đề cập trong quy định 8.1.3 và 8.1.4 của Phụ lục này áp dụng khi Giấy chứng nhận được cấp trong khoảng thời gian 5 năm được thực hiện khi thích hợp.

**4** Nếu cuộc kiểm tra cấp mới đã được hoàn thành và Giấy chứng nhận mới không thể được cấp hoặc đặt trên tàu trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, thì người hoặc tổ chức được Chính quyền quản lý ủy quyền có thể chứng thực Giấy chứng nhận hiện có và Giấy chứng nhận đó sẽ được chấp nhận có hiệu lực trong một khoảng thời gian nữa không quá năm tháng kể từ ngày hết hạn.

**5** Nếu tại thời điểm Giấy chứng nhận hết hạn, tàu không ở trong cảng mà nó sẽ được kiểm tra, thì Chính quyền quản lý có thể kéo dài thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận nhưng việc gia hạn này chỉ được cấp cho mục đích cho phép tàu hoàn thành hành trình của mình đến cảng mà tàu sẽ được kiểm tra, và sau đó chỉ trong trường hợp tàu xuất hiện đúng cách và hợp lý để làm như vậy. Giấy chứng nhận sẽ không được gia hạn trong khoảng thời gian dài hơn ba tháng, và tàu được gia hạn khi đến cảng mà nó sẽ được kiểm tra sẽ không được hưởng nguyên tắc gia hạn để rời cảng đó mà không có Giấy chứng nhận mới. Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có trước khi gia hạn.

**6** Giấy chứng nhận được cấp cho tàu tham gia các hành trình ngắn chưa được gia hạn theo các điều khoản nêu trên của quy định này có thể được Chính quyền quản lý ân hạn trong khoảng thời gian lên đến một tháng kể từ ngày hết hạn ghi trên giấy chứng nhận. Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn giấy chứng nhận hiện có trước khi gia hạn.

**7** Trong trường hợp đặc biệt, theo quyết định của Chính quyền quản lý, thì Giấy chứng nhận mới không cần phải được ghi ngày kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có theo yêu cầu của khoản 2.2, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong trường hợp đặc biệt này, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày kết thúc cuộc kiểm tra cấp mới.

**8**  Nếu cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được hoàn thành trước thời hạn theo quy định 8 của Phụ lục này, thì:

**.1** ngày kỷ niệm ghi trên giấy chứng nhận phải được sửa đổi bằng cách chứng thực đến ngày không được quá ba tháng sau ngày hoàn thành cuộc kiểm tra;

**.2** cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian tiếp theo theo yêu cầu trong quy định 8 của Phụ lục này phải được hoàn thành theo khoảng thời gian theo quy định đó bằng cách sử dụng ngày kỷ niệm mới; và

**.3** ngày hết hạn có thể vẫn không thay đổi nếu có một hoặc nhiều cuộc kiểm tra hàng năm hoặc trung gian được thực hiện khi thích hợp sao cho không vượt quá khoảng thời gian tối đa giữa các cuộc kiểm tra theo quy định 8 của Phụ lục này.

**9**  Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 9 của Phụ lục này sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

**.1** nếu các cuộc kiểm tra có liên quan không được hoàn thành trong các khoảng thời gian theo quy định 8.1 của Phụ lục này;

**.2** nếu Giấy chứng nhận không được chứng thực theo quy định 8.1.3 hoặc 8.1.4 của Phụ lục này; hoặc

**.3** khi chuyển tàu sang lá cờ của một Quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi Chính phủ cấp giấy chứng nhận mới hoàn toàn hài lòng rằng tàu tuân thủ các yêu cầu trong quy định 8.3.1 và 8.3.2 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Bên, nếu được yêu cầu trong vòng ba tháng sau khi diễn ra việc chuyển giao, thì càng sớm càng tốt Chính phủ của Bên có cờ mà tàu trước đây được quyền treo phải chuyển cho Chính quyền quản lý các bản sao của giấy chứng nhận tàu mang theo trước khi chuyển giao và bản sao của các báo cáo kiểm tra có liên quan nếu có sẵn.

## Chương 4 – Thiết kế, kết cấu, bố cục 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 chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời được xác định trong chương 17 của Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế phải phù hợp với các quy định sau đây để giảm thiểu sự xả thải không kiểm soát các chất này ra biển:

**.1** Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế khi tàu chở hoá chất được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1986; hoặc

**.2** Bộ luật Hóa chất Dạng rời được đề cập trong khoản 1.7.2 của Bộ luật đó đối với:

**.2.1** tàu có hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc sau ngày 2 tháng 11 năm 1973 nhưng được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 và tham gia vào các hành trình đến cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các quốc gia khác tham gia Công ước; và

**.2.2** tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1983 nhưng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986, chỉ tham gia vào các hành trình giữa các cảng hoặc bến cuối trong quốc gia có cờ mà tàu có quyền treo.

**.3** Bộ luật Hóa chất Dạng rời được đề cập trong khoản 1.7.3 của Bộ luật đó đối với:

**.3.1** tàu có hợp đồng đóng tàu được lập trước ngày 2 tháng 11 năm 1973 và tham gia vào các hành trình đến cảng hoặc bến cuối thuộc thẩm quyền của các quốc gia khác tham gia Công ước; và

**.3.2** tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1983, chỉ tham gia vào các hành trình giữa các cảng hoặc bến cuối trong quốc gia có cờ mà tàu có quyền treo.

**2** Đối với các tàu không phải là tàu chở hoá chất hoặc tàu chở khí hoá lỏng được chứng nhận chở các chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời được xác định trong chương 17 của Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế, thì Chính quyền quản lý sẽ thiết lập các biện pháp phù hợp dựa trên Hướng dẫn[[80]](#footnote-80) do Tổ chức lập ra để đảm bảo rằng các quy định sẽ giảm thiểu sự xả thải không kiểm soát các chất này ra biển.

### **Quy định 12**

*Bố cục bơm, đường ống, dỡ hàng và két lắng nhiều giai đoạn*

**1** Mọi tàu được đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1986 phải được bố trí hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo rằng mỗi két được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm X hoặc Y không giữ lại lượng chất cặn vượt quá 300 ℓ trong két và đường ống liên kết và mỗi két được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm Z không giữ lại lượng chất cặn vượt quá 900 ℓ trong két và đường ống liên kết. Kiểm tra hiệu suất phải được tiến hành theo văn bản đính kèm V của Phụ lục này.

**2**  Mọi tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1986 nhưng trước ngày 1 tháng 1 năm 2007 phải được bố trí hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo rằng mỗi két được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm X hoặc Y không giữ lại lượng chất cặn vượt quá 100 ℓ trong két và đường ống liên kết và mỗi két được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm Z không giữ lại lượng chất cặn vượt quá 300 ℓ trong két và đường ống liên kết. Kiểm tra hiệu suất phải được tiến hành theo văn bản đính kèm V của Phụ lục này.

**3** Mọi tàu được đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2007 phải được bố trí hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo rằng mỗi két được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm X, Y hoặc Z không giữ lại lượng chất cặn vượt quá 75 ℓ trong két và đường ống liên kết. Kiểm tra hiệu suất phải được tiến hành theo văn bản đính kèm V của Phụ lục này.

**4** Đối với tàu không phải là tàu chở hoá chất được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2007 mà không thể đáp ứng được các yêu cầu về bố cục hệ thống bơm và đường ống cho các chất thuộc nhóm Z nêu tại khoản 1 và 2 của quy định này thì yêu cầu về khối lượng sẽ không áp dụng. Két sẽ được coi là tuân thủ nếu được làm rỗng ở mức độ khả thi nhất.

**5**  Các kiểm tra về hiệu suất bơm được đề cập trong khoản 1, 2 và 3 của quy định này phải được Chính quyền quản lý phê duyệt. Các kiểm tra về hiệu suất bơm phải sử dụng nước làm môi trường thử nghiệm.

**6**  Tàu được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm X, Y hoặc Z phải có một cửa xả (hoặc nhiều cửa xả) dưới nước.

**7**  Đối với tàu được đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2007 và được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm Z, thì không bắt buộc phải có cửa xả dưới nước theo yêu cầu của khoản 6 trong quy định này.

**8** Cửa xả (hoặc nhiều cửa xả) dưới nước phải được đặt trong khu vực hàng hóa trong vùng lân cận chỗ ngoặt đáy tàu và được bố trí để tránh được sự nạp lại các hỗn hợp chất cặn/nước của các cửa nạp nước biển trên tàu.

**9**  Bố cục cửa xả dưới nước phải đảm bảo hỗn hợp chất cặn/nước thải ra biển sẽ không đi qua lớp ranh giới của tàu. Với mục đích này, khi việc xả được thực hiện bình thường đối với lớp mạ vỏ tàu, thì đường kính tối thiểu của cửa xả được điều chỉnh theo phương trình sau:



trong đó

d = đường kính tối thiểu của cửa xả (m)

Ld = khoảng cách từ đường vuông góc mũi tới cửa xả (m)

Qd = tốc độ tối đa được chọn mà tàu có thể thải ra hỗn hợp chất cặn/nước qua cửa thoát (m3/giờ).

**10**  Khi hoạt động xả được hướng vào một góc tới lớp mạ vỏ tàu, thì hệ thức trên phải được sửa đổi bằng cách thay thế cho Qd thành phần Qd bình thường đối với lớp mạ vỏ tàu.

**11** *Két lắng nhiều giai đoạn*

Mặc dù Phụ lục này không yêu cầu phải lắp đặt các két lắng nhiều giai đoạn chuyên dụng, nhưng có thể cần đến các két lắng nhiều giai đoạn cho một số quy trình rửa. Các két hàng có thể được sử dụng làm két lắng nhiều giai đoạn.

## Chương 5 – Xả thải dư lượng chất lỏng độc hại do hoạt động

### **Quy định 13**

*Kiểm soát xả thải dư lượng chất lỏng độc hại*

Theo các điều khoản trong quy định 3 của Phụ lục này, việc kiểm soát xả thải dư lượng chất lỏng độc hại hoặc nước dằn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy phải phù hợp với các yêu cầu sau đây.

**1** *Quy định xả thải*

**1.1** Nghiêm cấm việc thải ra biển các chất dư lượng của các chất thuộc phân loại X, Y hoặc Z hoặc các chất được đánh giá tạm thời như vậy hoặc nước dằn tàu, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy trừ khi các hoạt động xả thải đó được thực hiện theo đúng các yêu cầu hoạt động áp dụng trong Phụ lục này.

**1.2** Trước khi thực hiện các quy trình rửa sơ bộ hoặc xả thải theo quy định này, thì két có liên quan phải được làm rỗng ở mức tối đa theo các quy trình quy định trong Sổ tay hướng dẫn.

**1.3** Nghiêm cấm vận chuyển các chất chưa được phân loại, đánh giá tạm thời hoặc đánh giá theo quy định 6 của Phụ lục này hoặc nước dằn, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác chứa các chất dư lượng đó cùng với sự thải ra biển các chất đó do hệ quả.

**2** *Tiêu chuẩn xả thải*

**2.1** Trường hợp các điều khoản trong quy định này cho phép thải ra biển dư lượng của các chất thuộc nhóm X, Y hoặc Z hoặc những chất được đánh giá tạm thời như vậy hoặc nước dằn tàu, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác có chứa các chất như vậy, thì các tiêu chuẩn xả thải sau đây sẽ được áp dụng:

**.1** tàu đang xuất phát *trên đường* với tốc độ ít nhất là 7 hải lý trong trường hợp tàu tự hành hoặc ít nhất là 4 hải lý trong trường hợp tàu không tự hành;

**.2** việc xả được thực hiện dưới đường mớn nước thông qua (các) cửa xả dưới nước không vượt quá tốc độ tối đa được thiết kế cho (các) cửa xả dưới nước; và

**.3** việc xả được thực hiện ở khoảng cách không dưới 12 dặm hải lý so với vùng đất gần nhất với độ sâu nước không dưới 25 m.

**2.2** Đối với các tàu đóng trước ngày 1 tháng 1 năm 2007 thì không phải bắt buộc phải xả ra biển dư lượng của các chất thuộc nhóm Z hoặc những chất được đánh giá tạm thời thuộc nhóm Z hoặc nước dằn tàu, nước rửa két hoặc các hỗn hợp khác chứa các chất này dưới đường mớn nước.

**2.3** Chính quyền quản lý có thể miễn trừ các yêu cầu của khoản 2.1.3 đối với các chất thuộc nhóm Z, liên quan đến khoảng cách không dưới 12 dặm hải lý so với vùng đất gần nhất đối với các tàu chỉ tham gia vào các hành trình trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc thẩm quyền của Nhà nước có cờ mà tàu có quyền treo. Ngoài ra, Chính quyền quản lý có thể miễn trừ yêu cầu tương tự về khoảng cách xả không dưới 12 dặm hải lý so với vùng đất gần nhất đối với một tàu cụ thể được phép treo cờ của Quốc gia họ khi tham gia các hành trình trong vùng nước thuộc chủ quyền hoặc thẩm quyền của một quốc gia lân cận sau khi thiết lập văn bản thỏa về quyền miễn trừ giữa hai quốc gia ven biển liên quan với điều kiện không có bên thứ ba nào sẽ bị ảnh hưởng. Thông tin về thỏa thuận đó phải được thông báo cho Tổ chức trong vòng 30 ngày để thông báo cho các Bên tham gia Công ước để biết thông tin và có hành động thích hợp nếu có.

**3** *Thông gió chất cặn hàng hóa*

Quy trình thông gió được Chính quyền quản lý phê duyệt có thể được sử dụng để loại bỏ các chất cặn hàng hoá ra khỏi két. Các quy trình này phải phù hợp với văn bản đính kèm 7 của Phụ lục này. Bất kỳ loại nước nào sau đó được đưa vào két đều sẽ được coi là nước sạch và không phải tuân theo các yêu cầu về xả thải trong Phụ lục này.

**4** *Miễn trừ rửa sơ bộ*

Theo yêu cầu của thuyền trưởng, Chính phủ của Bên tiếp nhận có thể cấp quyền miễn trừ việc rửa sơ bộ khi hài lòng rằng:

**.1** két chưa đổ sẽ được nạp lại cùng một chất hoặc chất khác tương thích với chất trước đó và két sẽ không được rửa hoặc dằn trước khi nạp; hoặc

**.2** két chưa đổ không được rửa hoặc dằn trên biển. Việc rửa sơ bộ phù hợp với khoản áp dụng của quy định này sẽ được thực hiện tại một cảng khác với điều kiện đã có văn bản xác nhận rằng cơ sở tiếp nhận tại cảng đó có sẵn và đầy đủ cho mục đích đó; hoặc

**.3** chất cặn hàng hoá sẽ được loại bỏ bằng quy trình thông gió được Chính quyền quản lý phê duyệt theo văn bản đính kèm 7 của Phụ lục này.

**5** *Sử dụng chất làm sạch hoặc chất phụ gia*

**5.1** Khi sử dụng chất rửa khác không phải nước, chẳng hạn như dầu khoáng hoặc dung môi clo hóa thay vì nước để rửa két, thì việc xả thải phải được điều chỉnh theo các điều khoản của Phụ lục I hoặc Phụ lục II sẽ áp dụng cho chất này nếu được vận chuyển dưới dạng hàng hoá. Các quy trình rửa két liên quan đến việc sử dụng chất như vậy sẽ được nêu trong Sổ tay hướng dẫn và được Chính quyền quản lý phê duyệt.

**5.2** Khi một lượng nhỏ các chất phụ gia làm sạch (các sản phẩm tẩy rửa) được thêm vào nước để tạo điều kiện cho việc rửa két, không được sử dụng các chất phụ gia chứa các thành phần ô nhiễm loại X, trừ các thành phần dễ phân huỷ sinh học và có tổng nồng độ dưới 10% chất phụ gia làm sạch. Không áp dụng các hạn chế bổ sung những hạn chế đối với két do hàng hoá trước đây.

**6** *Xả thải chất cặn nhóm X*

**6.1** Theo quy định tại khoản 1, các quy định sau đây sẽ được áp dụng:

**.1** Két có chất thuộc nhóm X đã được đổ ra phải được rửa sơ bộ trước khi tàu rời khỏi cảng dỡ hàng. Các chất cặn phải được thải vào cơ sở tiếp nhận cho đến khi nồng độ chất trong nước thải vào cơ sở đó, được chỉ ra bằng các phân tích mẫu nước thải do người kiểm tra thực hiện, bằng hoặc dưới 0.1% tính theo trọng lượng. Khi đã đạt được mức nồng độ cần thiết, nước rửa két còn lại sẽ tiếp tục được xả vào cơ sở tiếp nhận cho đến khi két rỗng. Các mục thích hợp của các hoạt động này phải được tạo trong Sổ ghi chép hàng hoá và được người kiểm tra đề cập trong quy định 16.1 chứng thực.

**.2** Bất kỳ loại nước nào sau đó được đưa vào két đều có thể được thải ra biển theo các tiêu chuẩn xả thải trong quy định 13.2.

**.3** Trường hợp Chính phủ Bên tiếp nhận hài lòng rằng không thể đo được nồng độ chất trong nước thải mà không gây ra sự trì hoãn không chính đáng cho tàu, thì Bên đó có thể chấp nhận một quy trình thay thế tương đương để đạt được nồng độ yêu cầu trong quy định 13.6.1.1 với điều kiện:

**.3.1** két được rửa sơ bộ theo quy trình được Chính quyền quản lý phê duyệt phù hợp với văn bản đính kèm VI của Phụ lục này; và

**.3.2** các mục thích hợp phải được tạo trong Sổ ghi chép hàng hóa và được người kiểm tra đề cập trong quy định 16.1 chứng thực.

**7**  *Xả thải chất cặn nhóm Y và Z*

**7.1** Theo quy định tại khoản 1, các quy định sau đây sẽ được áp dụng:

**.1** Đối với các quy trình xả cặn cho các chất thuộc nhóm Y hoặc Z, các tiêu chuẩn xả thải trong quy định 13.2 sẽ được áp dụng.

**.2** Nếu việc đổ một chất thuộc nhóm Y hoặc Z không được thực hiện theo Sổ tay hướng dẫn thì phải tiến hành rửa sơ bộ trước khi tàu rời khỏi cảng dỡ hàng, trừ khi các biện pháp thay thế được thực hiện đáp ứng người kiểm tra đề cập trong quy định 16.1 của Phụ lục này để loại bỏ các chất cặn hàng hoá ra khỏi tàu đến các số lượng được quy định trong Phụ lục này. Nước rửa két của việc rửa sơ bộ phải được thải vào cơ sở tiếp nhận tại cảng dỡ hàng hoặc một cảng khác có cơ sở tiếp nhận phù hợp với điều kiện đã có văn bản xác nhận rằng cơ sở tiếp nhận tại cảng đó có sẵn và đầy đủ cho mục đích như vậy.

**.3** Đối với chất có độ nhớt cao hoặc chất hóa cứng thuộc nhóm Y, áp dụng các điều sau đây:

**.3.1** phải áp dụng quy trình rửa sơ bộ quy định tại văn bản đính kèm VI;

**.3.2** hỗn hợp chất cặn/nước tạo ra trong quá trình rửa sơ bộ phải được thải vào cơ sở tiếp nhận cho đến khi két rỗng; và

**.3.3** bất kỳ loại nước nào sau đó được đưa vào két đều có thể được thải ra biển theo các tiêu chuẩn xả thải trong quy định 13.2.

**7.2** Yêu cầu hoạt động đối với việc dằn và khử dằn

**7.2.1** Sau khi dỡ hàng, và nếu cần thiết, sau khi rửa sơ bộ, két hàng có thể được dằn. Quy trình cho việc xả nước dằn như vậy được nêu trong quy định 13.2.

**7.2.2** Nước dằn đưa vào két hàng đã được rửa đến mức độ mà nước dằn chứa dưới 1 ppm chất được chở trước đó có thể được thải ra biển mà không tính đến tốc độ xả, tốc độ của tàu và vị trí cửa xả, với điều kiện tàu không dưới 12 dặm hải lý so với vùng đất gần nhất và trong vùng nước không sâu dưới 25 m. Mức độ sạch yêu cầu đạt được khi đã tiến hành việc rửa sơ bộ theo quy định trong văn bản đính kèm VI và sau đó két được rửa bằng chu trình hoàn chỉnh của máy làm sạch đối với tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1994 hoặc với lượng nước không nhỏ hơn lượng được tính bằng k = 1.0.

**7.2.3** Việc xả ra biển nước dằn sạch hoặc tách biệt không phải tuân theo các yêu cầu của Phụ lục này.

**8** *Xả thải ở vùng Nam Cực*

**8.1** *Vùng Nam Cực* có nghĩa là vùng biển phía nam có vĩ độ 60° S.

**8.2** Ở vùng Nam Cực, nghiêm cấm mọi hoạt động xả thải ra biển các chất lỏng độc hại hoặc hỗn hợp có chứa các chất như vậy.

### **Quy định 14**

### Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục

**1**  Mọi tàu được chứng nhận vận chuyển các chất thuộc nhóm X, Y hoặc Z đều phải có trên tàu một Sổ tay hướng dẫn được Chính quyền quản lý phê duyệt. Sổ tay hướng dẫn này phải có định dạng chuẩn phù hợp với văn bản đính kèm IV của Phụ lục này. Trong trường hợp tàu tham gia vào các hành trình quốc tế mà ngôn ngữ sử dụng không phải là tiếng Anh, tiếng Pháp hay Tây Ban Nha, thì văn bản phải bao gồm bản dịch sang một trong các ngôn ngữ này.

**2**  Mục đích chính của Sổ tay hướng dẫn là xác định cho các sĩ quan của tàu về các bố cục vật lý và tất cả các quy trình hoạt động liên quan đến việc bốc dỡ hàng hóa, làm sạch két, xử lý nước thải bẩn và hoạt động dằn và khử dằn két hàng phải được tuân theo để đáp ứng các yêu cầu của Phụ lục này.

### **Quy định 15**

### Sổ ghi chép hàng hóa

**1**  Mọi tàu mà Phụ lục này áp dụng đều phải được cung cấp Sổ ghi chép hàng hóa, dù là một phần của sổ nhật ký chính thức của tàu hoặc bằng cách khác, theo mẫu quy định tại văn bản đính kèm II của Phụ lục này.

**2**  Sau khi hoàn thành bất kỳ hoạt động nào quy định tại văn bản đính kèm II của Phụ lục này, thì hoạt động này phải được ghi lại ngay trong Sổ ghi chép hàng hoá.

**3** Trường hợp xả chất lỏng độc hại hoặc hỗn hợp có chứa chất như vậy do tai nạn theo quy định 3 của Phụ lục này thì phải tạo một mục trong Sổ ghi chép hàng hóa nêu rõ hoàn cảnh và lý do của việc xả.

**4** Mỗi mục phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan phụ trách các hoạt động liên quan ký và mỗi trang đã hoàn thành phải được thuyền trưởng ký. Các mục trong Sổ ghi chép hàng hóa, đối với tàu có Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời hoặc giấy chứng nhận đề cập trong quy định 7 của Phụ lục này, phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ quốc gia chính thức của Nhà nước có cờ mà tàu có quyền treo cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng.

**5**  Sổ ghi chép hàng hóa phải được cất giữ ở nơi sẵn sàng để kiểm tra và trừ trường hợp tàu được kéo không có người điều khiển, phải được giữ trên tàu. Sổ này phải được giữ lại trong khoảng thời gian ba năm kể từ ngày tạo mục cuối cùng.

**6** Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ một Bên có quyền kiểm tra Sổ ghi chép hàng hóa trên bất kỳ tàu nào mà Phụ lục này áp dụng trong khi tàu đang ở cảng của mình và có thể tạo bản sao của bất kỳ mục nào trong sổ đó và có quyền yêu cầu thuyền trưởng xác nhận rằng bản sao này là bản sao y của mục đó. Bất kỳ bản sao nào được tạo mà đã được thuyền trưởng của tàu xác nhận là bản sao y của một mục trong Sổ ghi chép hàng hóa đều phải được chấp nhận trong bất kỳ thủ tục tố tụng pháp lý nào làm bằng chứng về các sự kiện nêu trong mục. Việc kiểm tra Sổ ghi chép hàng hóa và việc lấy bản sao có chứng thực của cơ quan có thẩm quyền theo khoản này phải được tiến hành càng khẩn trương càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn không chính đáng.

## Chương 6 - Biện pháp kiểm soát của các chính quyền cảng

### **Quy định 16**

*Các biện pháp kiểm soát*

**1**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước sẽ chỉ định hoặc ủy quyền người kiểm tra để thực hiện quy định này. Người kiểm tra phải thực hiện kiểm soát theo các quy trình kiểm soát do Tổ chức đề ra.[[81]](#footnote-81)

**2**  Khi người kiểm tra do Chính phủ của Bên tham gia Công ước chỉ định hoặc ủy quyền đã xác minh rằng một hoạt động đã được thực hiện theo các yêu cầu của Sổ tay hướng dẫn hoặc đã cấp quyền miễn trừ rửa sơ bộ, thì người kiểm tra đó phải tạo một mục thích hợp trong Sổ ghi chép hàng hóa.

**3**  Thuyền trưởng của tàu được chứng nhận chở xô chất lỏng độc hại phải đảm bảo rằng các điều khoản trong quy định 13 và quy định này đã được tuân thủ và Sổ ghi chép hàng hóa được hoàn thành theo quy định 15 bất cứ khi nào diễn ra các hoạt động được đề cập trong quy định đó.

**4**  Két đã chở một chất thuộc nhóm X phải được rửa sơ bộ theo quy định 13.6. Các mục thích hợp của các hoạt động này phải được tạo trong Sổ ghi chép hàng hóa và được người kiểm tra nêu tại khoản 1 của quy định này chứng thực.

**5**  Trường hợp Chính phủ Bên tiếp nhận hài lòng rằng không thể đo được nồng độ chất trong nước thải mà không gây ra sự trì hoãn không chính đáng cho tàu, thì Bên đó có thể chấp nhận quy trình thay thế đề cập trong quy định 13.6.3 với điều kiện người kiểm tra được đề cập trong khoản 1 của quy định này xác nhận trong Sổ ghi chép hàng hóa rằng:

**.1** két, hệ thống bơm và đường ống của két đã được làm rỗng; và

**.2** việc rửa sơ bộ đã được thực hiện theo các quy định trong văn bản đính kèm VI của Phụ lục này; và

**.3** nước rửa két từ việc rửa sơ bộ đã được xả vào cơ sở tiếp nhận và két đã rỗng.

**6** Theo yêu cầu của thuyền trưởng, Chính phủ Bên tiếp nhận có thể miễn trừ tàu khỏi các yêu cầu về rửa sơ bộ đề cập trong các khoản áp dụng của quy định 13 khi một trong các điều kiện của quy định 13.4 được đáp ứng.

**7**  Quyền miễn trừ nêu tại khoản 6 của quy định này chỉ có thể được Chính phủ Bên tiếp nhận cấp cho tàu tham gia vào các hành trình đến các cảng hoặc bến thuộc thẩm quyền của các quốc gia khác tham gia Công ước này. Khi đã cấp quyền miễn trừ đó, thì mục thích hợp được tạo trong Sổ ghi chép hàng hóa phải được người kiểm tra đề cập trong khoản 1 của quy định này chứng thực.

**8** Nếu việc dỡ hàng không được thực hiện phù hợp với các điều kiện bơm đối với két đã được các Chính quyền quản lý chấp thuận và dựa trên văn bản đính kèm V của Phụ lục này, thì các biện pháp thay thế có thể được thực hiện đáp ứng người kiểm tra nêu tại khoản 1 của quy định này để loại bỏ các chất cặn hàng hoá ra khỏi tàu đến các số lượng quy định tại điều 12 khi áp dụng. Các mục thích hợp phải được tạo trong Sổ ghi chép hàng hóa.

**9**  *Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động*[[82]](#footnote-82)

**9.1** Tàu khi ở cảng của một Bên khác phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được ủy quyền hợp lệ của Bên đó về các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này, khi có cơ sở rõ ràng cho rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các quy trình cần thiết trên tàu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm do các chất lỏng độc hại.

**9.2** Trong các trường hợp nêu tại khoản 9.1 của quy định này, Bên này phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi tình hình đã được đưa ra theo yêu cầu của Phụ lục này.

**9.3** Các quy trình liên quan đến việc kiểm soát của chính quyền cảng được quy định tại điều 5 của Công ước này sẽ áp dụng cho quy định này.

**9.4** Không điều gì trong quy định này sẽ được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của Bên thực hiện kiểm soát các yêu cầu về hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước này.

## Chương 7 - Ngăn ngừa ô nhiễm phát sinh từ sự cố liên quan đến chất lỏng độc hại

### **Quy định 17**

### Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu đối với chất lỏng độc hại

**1** Mọi tàu có tổng trọng tải từ 150 tấn trở lên được chứng nhận chở xô chất lỏng độc hại đều phải mang trên tàu kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu đối với chất lỏng độc hại được Chính quyền quản lý phê duyệt.

**2** Kế hoạch như vậy phải dựa trên Hướng dẫn[[83]](#footnote-83) do Tổ chức đề ra và được viết bằng ngôn ngữ làm việc hoặc các ngôn ngữ mà thuyền trưởng và các sĩ quan hiểu được. Kế hoạch này phải bao gồm ít nhất:

**.1**  quy trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác phụ trách tàu phải tuân thủ để báo cáo sự cố ô nhiễm chất lỏng độc hại theo yêu cầu của điều 8 và Nghị định thư l của Công ước này, dựa trên Hướng dẫn do Tổ chức đề ra;[[84]](#footnote-84)

**.2**  danh sách các cơ quan có thẩm quyền hoặc những người phải được liên hệ trong trường hợp có sự cố ô nhiễm chất lỏng độc hại;

**.3**  mô tả chi tiết về hành động phải được thực hiện ngay bởi những người trên tàu để giảm hoặc kiểm soát việc xả thải các chất lỏng độc hại sau sự cố; và

**.4**  các quy trình và điểm tiếp xúc trên tàu để phối hợp hành động trên tàu với chính quyền địa phương và quốc gia trong việc chống lại ô nhiễm.

**3**  Trường hợp tàu mà quy định 37 trong Phụ lục 1 của Công ước này cũng áp dụng thì kế hoạch đó có thể được kết hợp với kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu theo yêu cầu của quy định 37 Phụ lục I của Công ước. Trong trường hợp này, tiêu đề của kế hoạch đó phải là "Kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu".

## Chương 8 – Các cơ sở tiếp nhận

### **Quy định 18**

### Cơ sở tiếp nhận và bố cục bến dỡ hàng

**1**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước cam kết đảm bảo cung cấp các cơ sở tiếp nhận theo nhu cầu của các tàu sử dụng cảng, bến cuối hoặc cảng sửa chữa của mình như sau:

**.1** các cảng và bến có liên quan đến việc xếp dỡ hàng hoá của tàu phải có đủ cơ sở để tiếp nhận các chất cặn và hỗn hợp chứa dư lượng các chất lỏng độc hại do việc tuân thủ theo Phụ lục này mà không gây ra sự chậm trễ không chính đáng cho các tàu liên quan.

**.2** cảng sửa chữa tàu biển thực hiện việc sửa chữa tàu NLS phải cung cấp đủ cơ sở để tiếp nhận các chất cặn và hỗn hợp có chứa chất lỏng độc hại đối với các tàu ghé tại cảng đó.

**2**  Chính phủ của mỗi Bên phải xác định các loại cơ sở được cung cấp cho mục đích trong khoản 1 của quy định này tại mỗi bến xếp dỡ hàng hóa, bến cuối và cảng sửa chữa tàu trong lãnh thổ của mình và thông báo cho Tổ chức về việc này.

**3** Các Chính phủ của các Bên tham gia Công ước, có đường bờ biển giáp với bất kỳ khu vực đặc biệt nào đó, phải cùng thống nhất và thiết lập một ngày mà yêu cầu của khoản 1 trong quy định này sẽ được hoàn thành và từ đó các yêu cầu trong các khoản áp dụng của quy định 13 liên quan đến khu vực đó sẽ có hiệu lực và thông báo cho Tổ chức về ngày được thiết lập ít nhất sáu tháng trước ngày đó. Tổ chức sẽ nhanh chóng thông báo cho tất cả các Bên về ngày đó.

**4** Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước phải đảm bảo rằng các bến dỡ hàng sẽ được bố trí để thuận tiện cho việc dỡ két hàng của tàu đổ chất lỏng độc hại tại các bến này. Các ống vận chuyển hàng hoá và hệ thống đường ống của bến này chứa chất lỏng độc hại nhận được từ các tàu đổ các chất này tại bến sẽ không được tháo nước trở lại tàu.

**5**  Mỗi Bên phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên liên quan về bất kỳ trường hợp nào mà các cơ sở yêu cầu theo khoản 1 hoặc các bố cục yêu cầu theo khoản 4 của quy định này bị cho là không đầy đủ.

## Các văn bản đính kèm Phụ lục II

### Văn bản đính kèm I

### **Hướng dẫn phân loại chất lỏng độc hại[[85]](#footnote-85)**

Các sản phẩm được ấn định cho các loại ô nhiễm dựa trên đánh giá thuộc tính của chúng được phản ánh trong Hồ sơ Mối nguy hiểm GESAMP như thể hiện trong bảng dưới đây:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Quy tắc** | **A1**  **Tích tụ sinh học** | **A2**  **Tích tụ sinh học** | **B1**  **Độc tính cấp tính** | **B2**  **Độc tính mãn tính** | **D3**  **Tác động sức khỏe lâu dài** | **E2**  **Ảnh hưởng đối với động vật biển hoang dã và môi trường sống của sinh vật đáy** | **Nhóm** |
| 1 |  |  | 5 |  |  |  | X |
| 2 | 4 |  | 4 |  |  |  |
| 3 |  | NR | 4 |  |  |  |
| 4 | 4 | NR |  |  | CMRTNI |  |
| 5 |  |  | 4 |  |  |  | Y |
| 6 |  |  | 3 |  |  |  |
| 7 |  |  | 2 |  |  |  |
| 8 | 4 | NR |  | Không phải 0 |  |  |
| 9 |  |  |  | 1 |  |  |
| 10 |  |  |  |  |  | Fp, F hoặc S nếu không phải là norganic |
| 11 |  |  |  |  | CMRTNI |  |
| 12 | Bất kỳ sản phẩm nào không đáp ứng tiêu chí của quy tắc 1 đến 11 và 13 | | | | | | Z |
| 13 | Tất cả các sản phẩm được xác định là: 2 trong cột A1; R trong cột A2; trống trong cột D 3; không phải Fp, F hoặc S (nếu không phải là hữu cơ) trong cột E2; và 0 (zero) trong tất cả các cột khác của Hồ sơ Mối nguy hiểm CESAMP | | | | | | OS |

**Chú giải viết tắt cho Quy trình đánh giá mối nguy GESAMP được sửa đổi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cột A và B - Môi trường thuỷ sinh** | | | | | |
|  | **A** | | | **B** | |
| **Số thứ tự** | **Tích tụ sinh học và phân hủy sinh học** | | | **Độc tính thủy sinh** | |
| **A1[[86]](#footnote-86)**  **Tích tụ sinh học** | | **A2\* Phân hủy sinh học** | **B1\***  **Độc tính cấp tính** | **B2\***  **Độc tính mãn tính** |
|  | **log Pow** | **BCF** | **LC/EC/IC50 (mg/ℓ)** | **NOEC (mg/ℓ)** |
| 0 | < 1 hoặc > ca. 7 | không đo được | R: dễ phân hủy sinh học | > 1000 | > 1 |
| 1 | 1 - < 2 | 1 - < 10 | > 100 - 1000 | > 0.1 - 1 |
| 2 | 2 - < 3 | 10- < 100 | NR: không dễ phân hủy sinh học | > 10- 100 | > 0.01 - 0.1 |
| 3 | 3-< 4 | 100-< 500 | > 1 - 10 | > 0.001 - 0.01 |
| 4 | 4- < 5 | 500 - < 4000 | inorg: chất vô cơ | > 0.1 - 1 | 0.001 |
| 5 | 5 - < ca. 7 | 4000 | > 0.01 - 0.1 |  |
| 6 |  | | | 0.01 |  |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cột C và D - Sức khoẻ con người (Ảnh hưởng độc hại đến động vật có vú)** | | | | | | |
| **Số thứ tự** | **C** | | | **D** | | | |
| **Độc tính cấp tính của động vật có vú** | | | **Kích ứng, ăn mòn và ảnh hưởng lâu dài đến sức khoẻ** | | | |
| **C1**  **Độc tính đường miệng**  **LD50 (mg/kg)** | **C2**  **Độc tính qua da LD50 (mg/kg)** | **C3**  **Độc tính do hít phải LC50 (mg/l)** | **D1**  **Kích ứng da và ăn mòn** | **D2**  **Kích ứng mắt và ăn mòn** | **D3\***  **Tác động sức khỏe lâu dài** | |
| 0 | > 2000 | > 2000 | > 20 | không kích ứng | không kích ứng | C – Chất gây ung thư  M- Chất gây đột biến  R - Độc tính sinh sản  S – Gây mẫn cảm  A – Nguy cơ sặc/hít vào  T - Độc tính hệ thống cơ quan đích  L – Tổn thương phổi N – Gây độc thần kinh I - Độc tính miễn dịch | |
| 1 | > 300 - 2000 | > 1000- 2000 | > 10- 20 | kích ứng nhẹ | kích ứng nhẹ |
| 2 | > 50 - 300 | > 200 - 1000 | > 2- 10 | kích ứng | kích ứng |
| 3 | > 5 - 50 | > 50 - 200 | > 0.5 - 2 | kích ứng nặng hoặc văn mòn 3A Corr. ( 4 giờ) 3B Corr. ( 1 giờ) 3C Corr. ( 3 phút) | kích ứng nặng |
| 4 | 5 | 50 | 0.5 |  | | | |

**Chú giải viết tắt cho Quy trình đánh giá mối nguy GESAMP được sửa đổi** (tiếp theo)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cột E – Can thiệp vào các mục đích sử dụng biển khác** | | | |
| **E1** | **E2[[87]](#footnote-87)**  **Ảnh hưởng vật lý đến môi trường sống của động vật hoang dã và sinh vật đáy** | **E3**  **Can thiệp vào các tiện nghi ven biển** | |
| **Gây ô nhiễm** | **Số thứ tự** | **Mô tả và hành động** |
| NT: không gây ô nhiễm (đã xét nghiệm)  T: gây ô nhiễm xét nghiệm dương tính | Fp: Giàn khoan nổi cố định F: Giàn khoan nổi | 0 | không can thiệp **không cảnh báo** |
| S: Các chất chìm | 1 | hơi khó chịu **cảnh báo, không đóng cửa tiện nghi** |
|  |  | 2 | khó chịu vừa phải **có thể đóng cửa tiện nghi** |
|  |  | 3 | rất khó chịu **đóng cửa tiện nghi** |

### Văn bản đính kèm II

### **Mẫu sổ ghi chép hàng hóa cho tàu chở chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời**

**SỔ GHI CHÉP HÀNG HÓA CHO TÀU CHỞ CHẤT LỎNG ĐỘC HẠI DƯỚI DẠNG HÀNG RỜI**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Số IMO

Tổng trọng tải

Khoảng thời gian từ: ……………………………… đến

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

**HÌNH CHIẾU PHẲNG KÉT HÀNG VÀ KÉT LẮNG NHIỀU GIAI ĐOẠN**

**(sẽ được hoàn thành trên tàu)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Xác định các két** | **Dung tích** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Khoang bơm nước |  |
|  |  |
|  |  |

(Cho dung tích của mỗi két theo mét khối)

**Giới thiệu**

Các trang sau đây của phần này trình bày danh sách toàn diện các mục hoạt động dằn và hàng hóa phải được ghi lại trong Sổ ghi chép hàng hóa khi thích hợp trên cơ sở giữa các két theo quy định 15.2 trong Phụ lục II của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan. Các mục đã được nhóm thành các phần hoạt động, mỗi phần được biểu thị bằng một mã chữ cái.

Khi ghi vào Sổ ghi chép hàng hóa, ngày tháng, mã hoạt động và số mục phải được điền vào các cột thích hợp và các thông tin cần thiết phải được ghi lại theo thứ tự thời gian vào các chỗ trống.

Mỗi hoạt động đã hoàn thành phải được sĩ quan hoặc các sĩ quan phụ trách và, nếu có, người kiểm tra được ủy quyền bởi cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu đang dỡ hàng ký tên và ghi ngày tháng. Thuyền trưởng phải ký áp mỗi trang đã hoàn thành.

**DANH SÁCH CÁC MỤC PHẢI ĐƯỢC GHI LẠI**

Các mục chỉ được yêu cầu đối với các hoạt động liên quan đến tất cả các loại chất.

**(A) Nạp hàng**

1 Địa điểm nạp.

2 Đặc điểm nhận dạng két, tên chất và loại.

**(B) Chuyển hàng hóa nội bộ**

3 Tên và loại hàng hóa được chuyển.

4 Đặc điểm nhận dạng (các) két:

.1 từ:

.2 đến:

5 (Các) két trong mục 4.1 có được làm rỗng?

6 Nếu không, nêu rõ khối lượng còn lại trong két.

**(C) Dỡ hàng**

7 Địa điểm dỡ hàng.

8 Đặc điểm nhận dạng (các) két được dỡ.

9 (Các) két có được làm rỗng?

.1 Nếu có, xác nhận rằng quy trình làm rỗng và hút cạn đã được thực hiện theo Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục của tàu (ví dụ: độ nghiêng, độ mớn nước, nhiệt độ hút cạn).

.2 Nếu không, nêu rõ khối lượng còn lại trong két.

10 Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục của tàu có đòi hỏi rửa sơ bộ đối với với việc thải bỏ tiếp theo vào cơ sở tiếp nhận?

11 Trục trặc hệ thống bơm và/hoặc hút cạn:

.1 thời gian và bản chất của trục trặc/sự cố;

.2 lý do xảy ra trục trặc;

.3 thời gian khi hệ thống được đưa vào hoạt động.

**(D) Rửa sơ bộ bắt buộc theo Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục của tàu**

12 Đặc điểm nhận dạng két, chất và loại.

13 Phương pháp rửa:

.1 số máy làm sạch cho mỗi két;

.2 thời gian chu trình rửa;

.3 rửa nóng/lạnh.

14 Rửa sơ bộ nước thải bẩn được chuyển tới:

.1 cơ sở tiếp nhận tại cảng dỡ hàng (xác định cảng);[[88]](#footnote-88)

.2 cơ sở tiếp nhận khác (xác định cảng);\*

**(E) Làm sạch két hàng ngoại trừ rửa sơ bộ bắt buộc (các hoạt động rửa sơ bộ khác, rửa cuối cùng, thông gió v.v)**

15 Nêu rõ thời gian, xác định két, chất và loại và nêu rõ:

.1 quy trình rửa được sử dụng;

.2 chất làm sạch (xác định chất và khối lượng);

.3 quy trình thông gió được sử dụng (nêu rõ số quạt được sử dụng, hời gian thông gió).

16 Nước rửa két được chuyển:

.1 ra biển;

.2 vào cơ sở tiếp nhận (xác định cảng);[[89]](#footnote-89)

.3 vào két thu gom nước thải bẩn (xác định két).

**(F) Xả nước rửa két ra biển**

17 Xác định két:

.1 Nước rửa két được xả trong quá trình làm sạch két? Nếu có, ở mức/tốc độ nào?

.2 Nước rửa két được xả từ két thu gom nước thải bẩn? Nếu có, nêu rõ khối lượng và tốc độ xà.

18 Thời gian bắt đầu và dừng bơm.

19 Tốc độ của tàu trong quá trình xả.

**(G) Dằn két hàng**

20 Xác định két được dằn.

21 Thời gian bắt đầu dằn.

**(H) Xả nước dằn từ két hàng**

22 Xác định két.

23 Xả nước dằn:

.1 ra biển;

.2 vào cơ sở tiếp nhận (xác định cảng).\*

24 Thời gian bắt đầu và dừng xả nước dằn.

25 Tốc độ của tàu trong quá trình xả.

**(I) Xả do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác**

26 Thời gian xảy ra.

27 Khối lượng ước tính, chất và loại.

28 Các trường hợp xả hoặc thoát và nhận xét chung.

**(J) Kiểm soát của người kiểm tra được ủy quyền**

29 Xác định cảng.

30 Xác định két, chất, loại được xả vào bờ.

31 Két, máy bơm và hệ thống đường ống đã được làm rỗng?

32 Quy trình rửa sơ bộ theo Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục của tàu đã được thực hiện?

33 Nước rửa két từ quá trình rửa sơ bộ đã được xả vào bờ và két rỗng?

34 Quyền miễn trừ đã được cấp đối với quá trình rửa sơ bộ bắt buộc.

35 Lý do miễn trừ.

36 Tên và chữ ký của người kiểm tra được ủy quyền.

37 Tổ chức, công ty, cơ quan chính phủ mà người kiểm tra làm việc.

**(K) Quy trình hoạt động bổ sung và nhận xét**

Tên tàu …………………………………………………………………………………………………………………..

Chữ hoặc số đặc biệt ……………………………………………………………………………………………………

Số IMO ………………………………………………………………………………………………………………….

**HOẠT ĐỘNG DẰN/HÀNG HÓA**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ngày tháng** | **Mã**  **(chữ)** | **Mục (số)** | **Hồ sơ hoạt động/chữ ký của sĩ quan phụ trách/tên và chữ ký của người kiểm tra được ủy quyền** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Chữ ký của thuyền trưởng …………………………………….

### Văn bản đính kèm III

### **Mẫu Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời[[90]](#footnote-90)**

**GIẤY CHỨNG NHẬN NGĂN NGỪA Ô NHIỄM QUỐC TẾ VỀ VẬN CHUYỂN CHẤT LỎNG ĐỘC HẠI DƯỚI DẠNG HÀNG RỜI**

Được cấp theo quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư 1978 có liên quan, được sửa đổi (sau đây gọi là "Công ước") thuộc thẩm quyền của Chính phủ:

*(tên đầy đủ của quốc gia)*

bởi

*(tên đầy đủ của người có thẩm quyền hoặc tổ chức được ủy quyền theo quy định của Công ước)*

**Thông tin chi tiết của tàu**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Số IMO[[91]](#footnote-91)

Cảng đăng ký

Tổng trọng tải

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:

1 Tàu đã được kiểm tra theo quy định 8 trong Phụ lục II của Công ước.

2 Cuộc kiểm tra cho thấy kết cấu, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố cục và vật liệu của tàu và tình trạng của tàu trong mọi khía cạnh đều đạt yêu cầu và tàu tuân thủ các yêu cầu áp dụng trong Phụ lục II của Công ước.

3 Tàu đã được cung cấp Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục theo yêu cầu trong quy định 14, Phụ lục II của Công ước, và các bố cục và trang thiết bị của tàu quy định trong Sổ tay hướng dẫn đều thỏa đáng trong mọi khía cạnh.

4 Tàu tuân thủ các yêu cầu trong Phụ lục II của MARPOL đối với việc vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời sau đây với điều kiện phải tuân thủ tất cả các quy định liên quan của Phụ lục II.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Chất lỏng độc hại** | **Điều kiện vận chuyển (số két, vv)** | **Loại ô nhiễm** |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| Tiếp tục trên các tờ bổ sung có chữ ký và ngày tháng | | |

Giấy chứng nhận này có giá trị đến (ngày/tháng/năm)

tùy thuộc vào các cuộc kiểm tra theo quy định 8 trong Phụ lục II của Công ước.

Ngày hoàn thành cuộc kiểm tra làm cơ sở cho giấy chứng nhận này (ngày/tháng/năm)

Cấp tại

(*nơi cấp giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ……………………………………………… ………………………………………………

(*ngày cấp*) (*chữ ký của cán bộ có thẩm*

*quyền cấp giấy chứng nhận*)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp*)

**XÁC NHẬN CHO CÁC CUỘC KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ TRUNG GIAN**

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN rằng, theo cuộc kiểm tra theo quy định 8 trong Phụ lục II của Công ước, tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước.

Kiểm tra hàng năm Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Kiểm tra hàng năm/trung gian[[92]](#footnote-92) Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Kiểm tra hàng năm/trung gian\*  Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Kiểm tra hàng năm Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm ……………………………………………

Ngày (ngày/tháng/năm)……………………………

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**KIỂM TRA HÀNG NĂM/TRUNG GIAN THEO QUY ĐỊNH 10.8.3**

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN rằng, theo kiểm tra hàng năm/trung gian\* theo quy định 10.8.3 trong Phụ lục II của Công ước, tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước.

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU CÓ HIỆU LỰC DƯỚI 5 NĂM TRƯỜNG HỢP QUY ĐỊNH 10.3 ÁP DỤNG**

Tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước và theo quy định 10.3 trong Phụ lục II của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có giá trị đến (ngày/tháng/năm) ………………………………………………..

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN KHI CUỘC KIỂM TRA CẤP MỚI ĐÃ HOÀN THÀNH VÀ QUY ĐỊNH 10.4 ÁP DỤNG**

Tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước, và theo quy định 10.4 trong Phụ lục II của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm) ………………………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI ĐẾN CẢNG KIỂM TRA HOẶC TRONG KHOẢNG THỜI GIAN ÂN HẠN KHI QUY ĐỊNH 10.5 HOẶC 10.6 ÁP DỤNG**

Theo quy định 10.5 hoặc 10.6[[93]](#footnote-93) trong Phụ lục I của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có giá trị đến (ngày/tháng/năm) ……………………………………………………………………………………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN TIẾN TỚI NGÀY KỶ NIỆM NẾU QUY ĐỊNH 10.8 ÁP DỤNG**

Theo quy định 10.8 trong Phụ lục II của Công ước, ngày kỷ niệm mới là (ngày/tháng/năm) …………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

Theo quy định 10.8 trong Phụ lục II của Công ước, ngày kỷ niệm mới là (ngày/tháng/năm) …………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

### Văn bản đính kèm IV

### **Định dạng chuẩn cho Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục**

**Lưu ý 1**: Định dạng này bao gồm phần giới thiệu và chỉ mục chuẩn của các đoạn đầu cho mỗi phần. Phần chuẩn này sẽ được sao chép trong Sổ tay hướng dẫn của mỗi tàu, tiếp đó là các nội dung của từng phần được chuẩn bị cho tàu cụ thể. Khi một phần không được áp dụng, nhập "NA" để không làm gián đoạn số thứ tự theo yêu cầu của định dạng chuẩn. Trường hợp các đoạn của định dạng chuẩn được in nghiêng, thì thông tin bắt buộc phải được mô tả cho con tàu cụ thể đó. Các nội dung sẽ thay đổi theo từng tàu do thiết kế, giao dịch và hàng hoá dự định. Trường hợp văn bản không phải là chữ nghiêng, thì văn bản có định dạng chuẩn sẽ được sao chép vào Sổ tay hướng dẫn mà không có bất kỳ sửa đổi nào.

**Lưu ý 2**: Nếu Chính quyền quản lý yêu cầu hoặc chấp nhận các thông tin và hướng dẫn hoạt động ngoài những thông tin và hướng dẫn được nêu trong định dạng chuẩn này, thì chúng phải được đưa vào Phụ lục D của Sổ tay hướng dẫn.

**Định dạng chuẩn**

**MARPOL PHỤ LỤC II**

**SỔ TAY HƯỚNG DẪN QUY TRÌNH VÀ BỐ CỤC**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Số IMO

Cảng đăng ký

Con dấu phê duyệt của Chính quyền quản lý:

**Giới thiệu**

1 Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 có liên quan (sau đây gọi tắt là MARPOL) được thiết lập nhằm ngăn chặn sự ô nhiễm môi trường biển do hoạt động thải ra biển từ tàu các chất độc hại hoặc nước thải có chứa các chất như vậy, để đạt được mục đích, MARPOL có sáu Phụ lục, trong đó có quy định chi tiết về việc xử lý trên tàu và thải ra biển hoặc thải vào không khí sáu nhóm chất độc hại chính, ví dụ như Phụ lục I (Dầu khoáng), Phụ lục II (Chất lỏng độc hại chở dưới dạng hàng rời), Phụ lục III (Các chất gây hại chở dưới dạng đóng gói), Phụ lục IV (Nước thải), Phụ lục V (Rác thải) và Phụ lục VI (Ô nhiễm không khí) .

2 Quy định 13 trong Phụ lục II của MARPOL (sau đây gọi là "Phụ lục II") nghiêm cấm việc xả ra biển các chất lỏng độc hại thuộc nhóm X, Y hoặc Z hoặc nước dằn, nước rửa két hoặc các chất cặn hoặc hỗn hợp có chứa các chất như vậy, trừ trường hợp tuân thủ các điều kiện cụ thể bao gồm các quy trình và bố cục dựa trên các tiêu chuẩn do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) xây dựng để đảm bảo các tiêu chí được chỉ định cho từng loại sẽ được đáp ứng.

3 Phụ lục II yêu cầu mỗi tàu được chứng nhận vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời phải được cung cấp Sổ tay hướng dẫn quy trình và bố cục, sau đây gọi là "Sổ tay hướng dẫn".

4 Sổ tay hướng dẫn này được viết theo quy định 14 của Phụ lục II và liên quan đến các khía cạnh môi trường biển trong việc làm sạch các két hàng và việc thải các chất cặn và hỗn hợp từ các hoạt động này. Sổ tay hướng dẫn này không phải là một tài liệu hướng dẫn an toàn và cần phải tham khảo các ấn phẩm khác để đánh giá các mối nguy an toàn.

5 Mục đích của Sổ tay hướng dẫn này là xác định các bố cục và trang thiết bị cần thiết để cho phép tuân thủ Phụ lục II và xác định cho các sĩ quan của tàu về tất cả quy trình hoạt động liên quan đến việc xếp dỡ hàng hoá, làm sạch két, xử lý nước thải bẩn, xả chất cặn, dằn và khử dằn phải được tuân theo để tuân thủ các yêu cầu của Phụ lục II.

6 Ngoài ra, Sổ tay hướng dẫn này cùng với Sổ ghi chép hàng hóa của tàu và Giấy chứng nhận được cấp theo Phụ lục II[[94]](#footnote-94) sẽ được các Chính quyền quản lý sử dụng cho mục đích kiểm soát nhằm đảm bảo tuân thủ đầy đủ các yêu cầu trong Phụ lục II của con tàu này.

7 Thuyền trưởng phải đảm bảo rằng sẽ không có hoạt động xả thải ra biển các chất cặn hàng hóa hoặc hỗn hợp chất cặn/nước chứa các chất thuộc nhóm X, V hoặc Z, trừ khi việc xả thải được thực hiện theo đúng quy trình hoạt động trong Sổ tay hướng dẫn này.

8 Sổ tay hướng dẫn này đã được Chính quyền quản lý chấp thuận và không được thay đổi hoặc sửa đổi bất kỳ phần nào của Sổ tay hướng dẫn này mà không có sự chấp thuận trước của Chính quyền quản lý.

**Chỉ mục các phần**

1 Các đặc điểm chính của MARPOL Phụ lục II 197

2 Mô tả thiết bị và bố cục của tàu 198

3 Quy trình dỡ hàng hoá và hút cạn két 199

4 Quy trình liên quan đến việc làm sạch két hàng, xả chất cặn, dằn và khử dằn 200

5 Thông tin và quy trình 201

**Phần 1 - Các đặc điểm chính của MARPOL Phụ lục II**

1.1 Các yêu cầu của Phụ lục II áp dụng cho tất cả các tàu vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời. Các chất có nguy cơ gây hại cho môi trường biển được chia thành ba nhóm X, V và Z. Các chất thuộc nhóm X là những chất gây nguy hiểm lớn nhất cho môi trường biển, trong khi các chất thuộc nhóm Z là chất gây ra mối đe dọa nhỏ nhất.

1.2 Phụ lục II nghiêm cấm việc thải ra biển các chất thải có chứa các chất thuộc các nhóm này, trừ trường hợp việc xả được thực hiện theo các điều kiện được quy định chi tiết cho từng nhóm. Các điều kiện này bao gồm, nếu có, các tham số như:

.1 khối lượng tối đa các chất trên mỗi két có thể xả ra biển;

.2 tốc độ của tàu trong quá trình xả;

.3 khoảng cách tối thiểu từ vùng đất gần nhất trong quá trình xả;

.4 độ sâu nước tối thiểu trên biển trong quá trình xả; và

.5 sự cần thiết phải thực hiện việc xả dưới đường mớn nước.

1.3 Đối với một số vùng biển nhất định được xác định là "khu vực đặc biệt" thì các tiêu chuẩn xả thải nghiêm ngặt hơn sẽ được áp dụng. Theo Phụ lục II, khu vực đặc biệt là vùng Nam Cực.

1.4 Phụ lục II yêu cầu mọi tàu phải có bố cục hệ thống bơm và đường ống để đảm bảo rằng mỗi két được chỉ định vận chuyển các chất thuộc nhóm X, Y và Z sẽ không giữ lại sau khi dỡ hàng lượng chất cặn vượt quá khối lượng đưa ra trong Phụ lục. Đối với mỗi két dành cho việc chuyên chở các chất như vậy thì phải tiến hành đánh giá lượng chất cặn. Chỉ khi lượng chất cặn được đánh giá thấp hơn khối lượng quy định trong Phụ lục thì két mới được phê duyệt vận chuyển chất thuộc nhóm X, Y hoặc Z.

1.5 Ngoài các điều kiện nêu trên, một yêu cầu quan trọng trong Phụ lục II là các hoạt động xả thải một số chất cặn hàng hóa nhất định và các hoạt động làm sạch két và thông gió nhất định chỉ có thể được thực hiện theo các bố cục và quy trình đã được phê duyệt.

1.6 Để đáp ứng được yêu cầu của khoản 1.5, Sổ tay hướng dẫn này có trong phần 2 các thông tin chi tiết về thiết bị và bố cục của tàu, trong phần 3 có quy trình hoạt động đối với việc xếp dỡ hàng hoá và hút cạn két và trong phần 4 có các quy trình xả chất cặn hàng hóa, rửa két, thu gom nước thải bẩn, dằn và khử dằn có thể áp dụng đối với các chất mà tàu được chứng nhận chở.

1.7 Bằng cách làm theo các quy trình nêu trong Sổ tay hướng dẫn này, tàu sẽ được đảm bảo tuân thủ tất cả các yêu cầu liên quan của Phụ lục II MARPOL.

**Phần 2 - Mô tả thiết bị và bố cục của tàu**

**2.1** Phần này bao gồm tất cả thông tin chi tiết về thiết bị và bố cục của tàu cần thiết để cho phép thuyền viên làm theo các quy trình hoạt động được nêu ra trong phần 3 và 4.

**2.2 Bố cục chung của tàu và mô tả các két hàng**

*Phần này sẽ bao gồm một mô tả ngắn gọn về khu vực hàng hoá của tàu cũng với đặc điểm chính của các két hàng và vị trí của chúng.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ cho thấy bố cục chung của con tàu và chỉ ra vị trí và cách đánh số các két hàng và các bố cục gia nhiệt sẽ được bao gồm.*

**2.3 Mô tả bố cục hệ thống bơm và đường ống và hệ thống hút cạn**

*Phần này sẽ bao gồm mô tả về các bố cục hệ thống đường ống và bơm hàng hóa và hệ thống hút cạn.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ phải được cung cấp để trình bày những nội dung sau đây và được hỗ trợ bằng giải thích văn bản khi cần thiết:*

*.1 bố cục đường ống hàng hóa với đường kính;*

*.2 bố cục bơm hàng hóa với công suất bơm;*

*.3 bố cục đường ống của hệ thống hút cạn với đường kính;*

*.4 bố cục bơm của hệ thống hút cạn với công suất bơm;*

*.5 vị trí các điểm hút của các đường hàng hóa và đường hút cạn bên trong mỗi két hàng;*

*.6 nếu có lắp giếng hút, vị trí và dung tích khối của giếng hút;*

*.7 bố cục thoát nước đường ống và hút cạn hoặc thổi; và*

*.8 lượng và áp suất nitơ hoặc không khí cần thiết cho hoạt động thổi đường ống nếu có.*

**2.4 Mô tả các két dằn và bố cục đường ống và bơm nước dằn**

*Phần này sẽ bao gồm mô tả các két dằn và bố cục đường ống và bơm nước dằn.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ và các bảng phải được cung cấp để trình bày những nội dung sau đây:*

*.1 bố cục chung cho thấy các két dằn tách biệt và két hàng sẽ được sử dụng làm két dằn cùng với dung tích của chúng (mét khối);*

*.2 bố cục đường ống nước dằn;*

*.3 công suất bơm cho các két hàng cũng có thể được sử dụng làm két dằn; và*

*.4 bất kỳ mối liên kết nào giữa bố cục đường ống nước dằn và hệ thống thoát dưới nước.*

**2.5 Mô tả các két lắng nhiều giai đoạn chuyên dụng với các bố cục đường ống và bơm liên kết**

*Phần này sẽ bao gồm mô tả (các) két lắng nhiều giai đoạn chuyên dụng, nếu có, với các bố cục đường ống và bơm liên kết.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ phải được cung cấp để trình bày những nội dung sau đây:*

*.1 các két lắng nhiều giai đoạn chuyên dụng được cung cấp cùng với dung tích của các két này;*

*.2 bố cục bơm và đường ống của két lắng nhiều giai đoạn chuyên dụng với đường kính đường ống và kết nối của chúng với cửa xả dưới nước.*

**2.6 Mô tả cửa xả dưới nước cho nước thải chứa chất lỏng độc hại**

*Phần này bao gồm thông tin về vị trí và công suất dòng chảy tối đa của cửa xả (hoặc nhiều cửa xả) dưới nước và các kết nối với cửa xả này từ các két hàng và két lắng nhiều giai đoạn.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ phải được cung cấp để trình bày những nội dung sau đây:*

*.1 vị trí và số lượng cửa xả dưới nước;*

*.2 các kết nối với cửa xả dưới nước;*

*.3 vị trí tất cả các cửa nạp nước biển liên quan đến cửa xả dưới nước.*

**2.7 Mô tả thiết bị ghi và chỉ báo tốc độ dòng chảy**

[Đã xóa]

**2.8 Mô tả hệ thống thông gió két hàng**

*Phần này sẽ bao gồm mô tả về hệ thống thông gió két hàng.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ và các bảng phải được cung cấp để trình bày những nội dung sau đây và được hỗ trợ bằng giải thích văn bản khi cần thiết:*

*.1 các chất lỏng độc hại mà tàu được chứng nhận phù hợp để vận chuyển có áp suất hơi trên 5 kPa ở 20°C thích hợp để làm sạch bằng cách thông gió được liệt kê trong khoản 4.4.10 của Sổ tay hướng dẫn;*

*.2 đường ống thông gió và quạt;*

*.3 vị trí các lỗ thông gió;*

*.4 tốc độ dòng chảy tối thiểu của hệ thống thông gió để thông gió đầy đủ phần đáy và tất cả các bộ phận của két hàng;*

*.5 vị trí của các cấu trúc bên trong két ảnh hưởng đến việc thông gió;*

*.6 phương pháp thông gió hệ thống đường ống vận chuyển hàng hóa, máy bơm, bộ lọc v.v; và*

*.7 phương tiện đảm bảo két được khô ráo.*

**2.9 Mô tả các bố cục rửa két và hệ thống gia nhiệt nước rửa**

*Phần này sẽ bao gồm mô tả về các bố cục rửa két, hệ thống gia nhiệt nước rửa và tất cả các thiết bị rửa két cần thiết.*

*Các bản vẽ nét hoặc sơ đồ và các bảng hoặc biểu đồ phải được cung cấp để trình bày những nội dung sau đây:*

*.1 bố cục đường ống dành riêng cho việc rửa két với đường kính đường ống;*

*.2 loại máy làm sạch két với công suất và mức áp suất;*

*.3 số máy làm sạch két tối đa có thể hoạt động đồng thời;*

*.4 vị trí các lỗ trên boong để rửa két hàng;*

*.5 số máy làm sạch và vị trí cần thiết để đảm bảo bao phủ hoàn toàn các vách két hàng;*

*.6 dung tích nước rửa tối đa có thể nung nóng tới 60°C bằng thiết bị gia nhiệt được lắp đặt; và*

*.7 số máy làm sạch két tối đa có thể vận hành đồng thời ở 60°C.*

**Phần 3 - Quy trình dỡ hàng hoá và hút cạn két**

**3.1** Phần này bao gồm các quy trình hoạt động liên quan đến việc dỡ hàng hóa và hút cạn két phải được làm theo để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của Phụ lục II.

**3.2 Dỡ hàng hóa**

*Phần này bao gồm các quy trình phải được tuân thủ, bao gồm đường ống bơm và dỡ hàng và đường ống hút sẽ được sử dụng cho mỗi két. Có thể cung cấp các phương pháp thay thế.*

*Phương pháp vận hành máy bơm hoặc nhiều máy bơm và trình tự hoạt động của tất cả các van sẽ được cung cấp.*

*Yêu cầu cơ bản là dỡ hàng hoá đến mức tối đa.*

**3.3 Hút cạn két hàng**

*Phần này bao gồm các quy trình phải được tuân thủ trong quá trình hút cạn của mỗi két hàng.*

*Các quy trình bao gồm như sau:*

*.1 hoạt động của hệ thống hút cạn;*

*.2 các yêu cầu về độ nghiêng và độ mớn nước;*

*.3 bố cục thoát nước đường ống và hút cạn hoặc thổi nếu có; và*

*.4 thời gian hút cạn của thử nghiệm thuỷ lực.*

**3.4 Nhiệt độ hàng hóa**

*Phần này bao gồm thông tin về yêu cầu gia nhiệt hàng hoá đã được xác định là bắt buộc phải ở nhiệt độ tối thiểu nhất định trong quá trình dỡ hàng.*

*Thông tin sẽ được cung cấp về việc kiểm soát hệ thống gia nhiệt và phương pháp đo nhiệt độ.*

**3.5 Quy trình phải được tuân thủ khi két hàng không thể dỡ theo quy trình yêu cầu**

*Phần này bao gồm thông tin về các quy trình phải được tuân thủ trong trường hợp không thể đáp ứng các yêu cầu trong mục 3.3 và/hoặc 3.4 do các tình huống như sau:*

*.1 trục trặc hệ thống hút cạn két hàng; và*

*.2 trục trặc hệ thống gia nhiệt két hàng.*

**3.6 Sổ ghi chép hàng hóa**

Sổ ghi chép hàng hoá sẽ được hoàn thành ở những nơi thích hợp khi hoàn thành bất kỳ hoạt động hàng hoá nào.

**Phần 4 - Quy trình liên quan đến việc làm sạch két hàng, xả chất cặn, dằn và khử dằn**

4.1 Phần này bao gồm các quy trình hoạt động liên quan đến việc làm sạch két, xử lý nước dằn và nước thải bẩn phải được tuân thủ để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của Phụ lục II.

4.2 Các khoản dưới đây tóm tắt trình tự hành động phải được thực hiện và bao gồm các thông tin cần thiết để đảm bảo rằng các chất lỏng độc hại được thải ra mà không gây nguy hại đến môi trường biển.

4.3 [Đã xóa]

4.4 Các thông tin cần thiết để thiết lập các quy trình xả chất cặn hàng hoá, làm sạch, dằn và khư dằn két phải tính đến những điều sau:

.1 **Loại chất**

Loại chất phải được lấy từ Giấy chứng nhận liên quan.

.2 **Hiệu suất hút cạn của hệ thống bơm két**

*Nội dung của phần này sẽ phụ thuộc vào thiết kế của tàu và liệu nó là tàu mới hay tàu hiện có (Xem sơ đồ dòng chảy và các yêu cầu về bơm/hút cạn).*

.3 **Tàu trong hoặc ngoài khu vực đặc biệt**

*Phần này bao gồm các hướng dẫn về việc liệu nước rửa két có thể được thải ra biển trong khu vực đặc biệt (như được định nghĩa trong mục 1.3) hay bên ngoài khu vực đặc biệt. Các yêu cầu khác nhau phải được làm rõ và sẽ phụ thuộc vào thiết kế và giao dịch của con tàu.*

Không cho phép thải ra biển dư lượng chất lỏng độc hại, hoặc hỗn hợp có chứa các chất như vậy trong khu vực Nam Cực (vùng biển phía nam có vĩ độ 60° S).

.4 **Chất hóa cứng hoặc có độ nhớt cao.**

Các đặc tính của chất này phải được lấy từ chứng từ vận chuyển.

.5 **Độ trộn lẫn với nước**

[Đã xóa]

.6 **Khả năng tương thích với nước thải bẩn chứa các chất khác**

*Phần này bao gồm các hướng dẫn về việc trộn lẫn nước thải bẩn hàng hoá được phép và không được phép. Cần phải tham khảo hướng dẫn về khả năng tương thích.*

.7 **Xả vào cơ sở tiếp nhận**

*Phần này xác định những chất có dư lượng phải được rửa sơ bộ và xả vào cơ sở tiếp nhận.*

.8 **Xả ra biển**

*Phần này bao gồm thông tin về các yếu tố cần được xem xét để xác định liệu các hỗn hợp chất cặn/nước có được phép xả ra biển hay không.*

.9 **Sử dụng chất làm sạch hoặc chất phụ gia**

*Phần này bao gồm thông tin về việc sử dụng và thải bỏ các chất làm sạch (ví dụ như dung môi sử dụng để làm sạch két) và chất phụ gia cho nước rửa két (ví dụ như chất tẩy rửa).*

.10 **Sử dụng quy trình thông gió để làm sạch két**

*Phần này đề cập đến tất cả các chất phù hợp cho việc sử dụng các quy trình thông gió.*

4.5 Sau khi đánh giá các thông tin nêu trên, cần xác định các quy trình hoạt động chính xác phải được tuân thủ bằng cách sử dụng các hướng dẫn và sơ đồ dòng chảy của mục 5. Các mục thích hợp phải được tạo trong Sổ ghi chép hàng hóa cho biết quy trình được áp dụng.

**Phần 5 – Thông tin và quy trình**

Phần này bao gồm các quy trình sẽ tùy thuộc vào độ tuổi của tàu và hiệu suất bơm. Các ví dụ của sơ đồ dòng chảy được đề cập trong phần này được đưa ra tại phụ lục A và kết hợp các yêu cầu toàn diện áp dụng cho cả tàu mới và hiện có. Sổ tay hướng dẫn cho một tàu cụ thể chỉ bao gồm những yêu cầu cụ thể áp dụng cho tàu đó.

Các thông tin liên quan đến điểm nóng chảy và độ nhớt, đối với những chất có điểm nóng chảy bằng hoặc lớn hơn 0°C hoặc độ nhớt bằng hoặc lớn hơn 50 mPa·s ở 20°C, phải được lấy từ chứng từ vận chuyển.

Đối với các chất được phép vận chuyển, tham khảo Giấy chứng nhận có liên quan.

Sổ tay hướng dẫn bao gồm:

|  |  |
| --- | --- |
| Bảng 1 | [Đã xóa] |
| Bảng 2 | Thông tin két hàng |
| Phụ lục A | Sơ đồ dòng chảy |
| Phụ lục B | Quy trình rửa sơ bộ |
| Phụ lục C | Quy trình thông gió |
| Phụ lục D | Thông tin bổ sung và hướng dẫn hoạt động được Chính quyền quản lý yêu cầu hoặc chấp nhận |

Phần tóm tắt các bảng và phụ lục ở trên được trình bày dưới đây.

**Bảng 2 – Thông tin két hàng**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Số két[[95]](#footnote-95)** | **Dung tích (m3)** | **Lượng hút cạn (lít)** |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

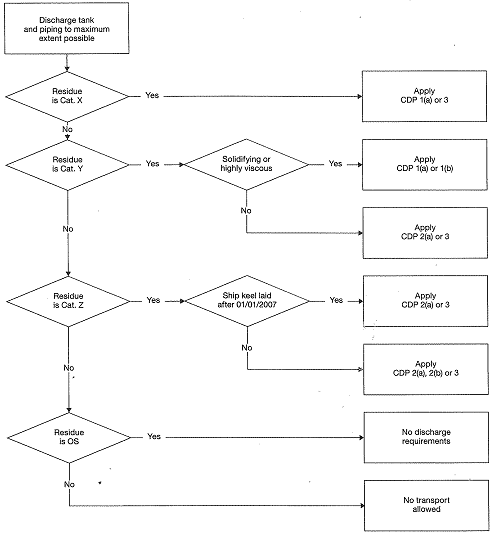
**Phụ lục A**

**Sơ đồ dòng chảy – Làm sạch két hàng và thải bỏ nước rửa két/nước dằn chứa dư lượng các chất thuộc nhóm X, Y, và Z**

**Lưu ý 1**: Sơ đồ dòng chảy này cho thấy các yêu cầu cơ bản áp dụng cho tất cả các nhóm tuổi của tàu và chỉ để hướng dẫn.

**Lưu ý 2**: Tất cả các hoạt động xả ra biển đều được quy định trong Phụ lục II.

**Lưu ý 3**: Trong vùng Nam Cực, nghiêm cấm mọi hoạt động xả ra biển các chất lỏng độc hại hoặc hỗn hợp có chứa các chất như vậy.



Có

Có

Không

Không

Có

Không

Không

Có

Không

Không

Có

Có

Không được phép vận chuyển

Không có yêu cầu về xả thải

Áp dụng CDP 2(a), 2(b) hoặc 3

Áp dụng CDP 2(a) hoặc 3

Áp dụng CDP 2(a) hoặc 3

Áp dụng CDP 1(a) hoặc 1(b)

Áp dụng CDP 1(a) hoặc 3

Sống tàu đặt xuống sau 01/01/2007

Hóa cứng hoặc độ nhớt cao

Chất cặn là OS

Chất cặn là nhóm Z

Chất cặn là nhóm Y

Chất cặn là nhóm X

Xả két và đường ống ở mức tối đa có thể

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Thông tin chi tiết của tàu** | **Yêu cầu về hút cạn (theo ℓ)** | | |
| **Nhóm X** | **Nhóm Y** | **Nhóm Z** |
| Tàu mới: sống tàu được đặt xuống sau ngày 1/1/2007 | 75 | 75 | 75 |
| Tàu IBC cho đến ngày 1/1/2007 | dung sai 100 + 50 | dung sai 100 + 50 | dung sai 300 + 50 |
| Tàu BCH | dung sai 300 + 50 | dung sai 300 + 50 | dung sai 900 + 50 |
| Tàu khác: sống tàu được đặt xuống trước ngày 1/1/2007 | Không áp dụng | Không áp dụng | Rỗng đến mức nhiều nhất có thể |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Quy trình làm sạch và thải bỏ (CDP)**  (Bắt đầu ở đầu cột dưới số CDP được chỉ định và hoàn thành mỗi mục quy trình theo trình tự được đánh dấu) | | | | | | |
| **STT** | **Hoạt động** | **Số quy trình** | | | | |
| **1(a)** | **1(b)** | **2(a)** | **2(b)** | **3** |
| 1 | Hút cạn két và đường ống đến mức tối đa, ít nhất là tuân theo các quy trình trong phần 3 của Sổ tay hướng dẫn này | X | X | X | X | X |
| 2 | Áp dụng rửa sơ bộ phù hợp với phụ lục B của Sổ tay hướng dẫn này và thải chất cặn vào cơ sở tiếp nhận | X | X |  |  |  |
| 3 | Áp dụng đợt rửa tiếp theo, bổ sung cho quá trình rửa sơ bộ, với:  chu kỳ hoàn chỉnh của (các) máy làm sạch  (đối với tàu đóng trước ngày 1/7/1994)  lượng nước không nhỏ hơn được tính với “k” = 1.0 (đối với tàu đóng vào hoặc sau ngày 1/7/1994) |  | X |  |  |  |
| 4 | Áp dụng quy trình thông gió phù hợp với phụ lục C của Sổ tay hướng dẫn này |  |  |  |  | X |
| 5 | Dằn két hoặc rửa két theo tiêu chuẩn thương mại | X |  | X | X | X |
| 6 | Nước dằn được thêm vào két |  | X |  |  |  |
| 7 | Các điều kiện để xả hỗn hợp nước dằn/chất cặn/nước không phải quy trình rửa sơ bộ: |  |  |  |  |  |
|  | .1 khoảng cách từ vùng đất > 12 dặm hải lý | X |  | X | X |  |
|  | .2 tốc độ của tàu > 7 knots | X |  | X | X |  |
|  | .3 độ sâu nước > 25 m | X |  | X | X |  |
|  | .4 Sử dụng cửa xả dưới nước (không vượt quá tốc độ xả cho phép) | X |  | X |  |  |
| 8 | Các điều kiện để xả nước dằn: |  |  |  |  |  |
|  | .1 khoảng cách từ vùng đất >12 dặm hải lý |  | X |  |  |  |
|  | .2 độ sâu nước > 25 m |  | X |  |  |  |
| 9 | Bất kỳ loại nước nào sau đó được đưa vào két đều có thể được thải ra biển mà không hạn chế | X | X | X | X | X |

**Phụ lục B**

**Quy trình rửa sơ bộ**

*Phụ lục này của Sổ tay hướng dẫn bao gồm các quy trình rửa sơ bộ dựa trên văn bản đính kèm VI của Phụ lục II. Các quy trình này bao gồm các yêu cầu cụ thể đối với việc sử dụng các bố cục và thiết bị rửa két trên tàu cụ thể và bao gồm như sau:*

*.1 vị trí máy làm sạch được sử dụng;*

*.2 quy trình bơm ra nước thải bẩn;*

*.3 yêu cầu đối với rửa nóng;*

*.4 số chu kỳ của máy làm sạch (hoặc thời gian); và*

*.5 áp lực vận hành tối thiểu.*

**Phụ lục C**

**Quy trình thông gió**

*Phụ lục này của Sổ tay hướng dẫn bao gồm các quy trình thông gió dựa trên văn bản đính kèm 7 của Phụ lục II. Các quy trình này bao gồm các yêu cầu cụ thể đối với việc sử dụng hệ thống thông gió két hàng, hoặc thiết bị lắp trên tàu cụ thể và bao gồm như sau:*

*.1 các vị trí thông gió được sử dụng;*

*.2 dòng chảy tối thiểu hoặc tốc độ quạt;*

*.3 quy trình thông gió đường ống vận chuyển hàng hóa, máy bơm, bộ lọc v.v; và*

*.4 quy trình bảo đảm các két hàng được khô ráo khi hoàn thành.*

**Phụ lục D**

**Thông tin bổ sung và hướng dẫn hoạt động được Chính quyền quản lý yêu cầu hoặc chấp nhận**

*Phụ lục này của Sổ tay hướng dẫn bao gồm các thông tin bổ sung và hướng dẫn hoạt động được Chính quyền quản lý yêu cầu hoặc chấp nhận.*

### Văn bản đính kèm V

### **Đánh giá lượng chất cặn trong két hàng, máy bơm và đường ống liên kết**

**1 Giới thiệu**

**1.1 Mục đích**

**1.1.1** Mục đích của văn bản đính kèm này là cung cấp quy trình để kiểm tra hiệu suất của các hệ thống bơm hàng.

**1.2 Bối cảnh**

**1.2.1** Khả năng của hệ thống bơm két trong việc tuân thủ quy định 12.1, 12.2 hoặc 12.3 được xác định bằng cách thực hiện kiểm tra theo quy trình đặt ra trong mục 3 của văn bản đính kèm này. Khối lượng đo được sẽ được gọi là "lượng hút cạn". Lượng hút cạn của mỗi két phải được ghi lại trong Sổ tay hướng dẫn của tàu.

**1.2.2** Sau khi xác định lượng hút cạn của một két, Chính quyền quản lý có thể sử dụng khối lượng đã xác định cho một két tương tự, với điều kiện Chính quyền quản lý hài lòng rằng hệ thống bơm trong két đó là tương tự và hoạt động đúng cách.

**2 Tiêu chuẩn thiết kế và kiểm tra hiệu suất**

**2.1** Các hệ thống bơm hàng phải được thiết kế để đáp ứng lượng chất cặn tối đa yêu cầu cho mỗi két và đường ống liên kết theo quy định 12 của Phụ lục II đáp ứng Chính quyền quản lý.

**2.2** Theo quy định 12.5, các hệ thống bơm hàng phải được kiểm tra bằng nước để chứng minh hiệu suất. Bằng phép đo, các thử nghiệm thủy lực này cho thấy rằng hệ thống đáp ứng các yêu cầu của quy định 12. Đối với quy định 12.1 và 12.2, có thể chấp nhận dung sai 50 ℓ cho mỗi két.

**3 Kiểm tra hiệu suất bằng nước**

**3.1 Điều kiện kiểm tra**

**3.1.1** Độ nghiêng và độ mớn nước của tàu phải đảm bảo thoát nước thuận lợi đến điểm hút. Trong quá trình thử thủy lực, độ mớn nước của tàu không được vượt quá 3° phần đuôi tàu, và độ nghiêng của tàu không được vượt quá 1°.

**3.1.2** Độ nghiêng và độ mớn nước được chọn để thử thủy lực phải được ghi lại. Đây phải là độ nghiêng và độ mớn nước thuận lợi tối thiểu được sử dụng trong quá trình thử thủy lực.

**3.1.3** Trong quá trình thử thủy lực, phải cung cấp các phương tiện để duy trì áp suất ngược không dưới 100 kPa tại đường ống dỡ của két hàng (xem hình 5-1 và 5-2).

**3.1.4** Thời gian để hoàn thành thử nghiệm thủy lực phải được ghi lại cho mỗi két, ghi nhận rằng điều này có thể cần phải được sửa đổi sau các cuộc kiểm tra tiếp theo.

**3.2 Quy trình kiểm tra**

**3.2.1** Đảm bảo rằng két hàng được kiểm tra và đường ống liên kết đã được làm sạch và két hàng an toàn để đi vào.

**3.2.2** Đổ nước vào két hàng tới độ sâu cần thiết để thực hiện kết thúc quy trình dỡ hàng bình thường.

**3.2.3** Xả và hút hạn nước từ két hàng và đường ống liên kết theo quy trình đề xuất.

**3.2.4** Thu gom toàn bộ lượng nước còn lại trong két hàng và đường ống liên kết vào trong một thùng chứa được hiệu chuẩn để đo. Dư lượng nước phải được thu gom từ các điểm sau:

**.1** điểm hút của két hàng và vùng phụ cận;

**.2** bất kỳ khu vực bị mắc kẹt nào trên đáy két hàng;

**.3** điểm tháo nước thấp của máy bơm hàng; và

**.4** tất cả các điểm tháo nước thấp của đường ống liên kết với két hàng đến van đa năng.

**3.2.5** Tổng lượng nước thu được ở trên sẽ xác định lượng hút cạn cho két hàng.

**3.2.6** Trường hợp một nhóm két được tiếp tế bởi một máy bơm hoặc đường ống chung, thì các chất cặn thử nghiệm thủy lực liên quan đến hệ thống chung có thể được phân bổ đồng đều giữa các két với điều kiện hạn chế hoạt động sau đây được bao gồm trong Sổ tay hướng dẫn được chấp thuận của tàu: "Để dỡ các két trong nhóm này theo trình tự, máy bơm hoặc đường ống sẽ không được rửa sạch cho đến khi tất cả các két trong nhóm đã được dỡ."

Ống hoặc vòi kiểm tra

Van đa năng

Mặt bích

Đường ống hàng hóa

Boong tàu

Phía bên tàu

Mặt bích

Van đa năng

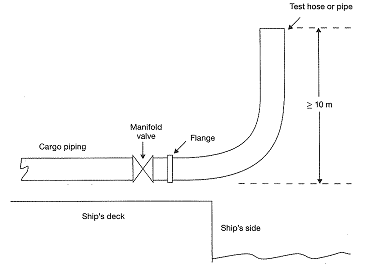
Đường ống hàng hóa

Boong tàu

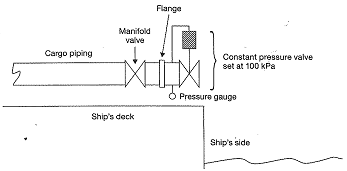
Phía bên tàu

Áp kế

Van áp suất không đổi đặt ở 100 kPa



**Hình 5-1**



**Hình 5-2**

Những hình trên minh họa các bố cục kiểm tra có thể cung cấp áp suất ngược không dưới 100 kPa tại đường ống dỡ của két hàng.

### Văn bản đính kèm VI

### **Quy trình rửa sơ bộ**

**A Đối với tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1994**

Quy trình rửa sơ bộ là cần thiết để đáp ứng một số yêu cầu của Phụ lục II. Văn bản đính kèm này giải thích cách thức thực hiện các quy trình rửa sơ bộ.

**Quy trình rửa sơ bộ đối với chất không hóa cứng**

**1**  Các két phải được rửa bằng máy phun nước quay, hoạt động ở áp suất nước đủ cao. Trường hợp các chất thuộc nhóm X, máy làm sạch phải được vận hành ở những vị trí mà tất cả các bề mặt của két được rửa sạch, trường hợp các chất nhóm Y, chỉ cần sử dụng một vị trí.

**2**  Trong quá trình rửa, lượng nước trong két phải được giảm thiểu bằng cách liên tục bơm nước thải bẩn ra ngoài và thúc đẩy dòng chảy tới điểm hút (độ nghiêng và độ mớn nước dương). Nếu không thể đáp ứng được điều kiện này, thì quy trình rửa phải được lặp lại ba lần, với hoạt động hút cạn két triệt để giữa các lần rửa.

**3**  Các chất có độ nhớt bằng hoặc lớn hơn 50 mPa-s ở 20°C phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ ít nhất 60°C), trừ khi thuộc tính của các chất này làm cho việc rửa trở nên kém hiệu quả.

**4**  Số chu kỳ của máy làm sạch được sử dụng không được nhỏ hơn số chu kỳ quy định trong bảng 6-1. Chu kỳ máy làm sạch được định nghĩa là khoảng thời gian giữa hai hướng đồng nhất liên tiếp của máy làm sạch két (quay qua 360°).

**5**  Sau khi rửa, máy làm sạch két phải được duy trình hoạt động đủ lâu để phun rửa đường ống, máy bơm và bộ lọc, và hoạt động xả vào các cơ sở tiếp nhận trên bờ sẽ được tiếp tục cho đến khi két rỗng.

**Quy trình rửa sơ bộ đối với chất hóa cứng**

**1**  Các két phải được rửa càng sớm càng tốt sau khi dỡ hàng. Nếu có thể, các két phải được gia nhiệt trước khi rửa.

**2**  Tốt nhất nên loại bỏ các chất cặn trong cửa hầm và lỗ cống trước khi rửa sơ bộ.

**3**  Các két phải được rửa bằng máy phun nước quay hoạt động ở áp suất nước đủ cao và ở những vị trí đảm bảo rằng tất cả các bề mặt của két được rửa sạch.

**4**  Trong quá trình rửa, lượng nước trong két phải được giảm thiểu bằng cách liên tục bơm nước thải bẩn ra ngoài và thúc đẩy dòng chảy tới điểm hút (độ nghiêng và độ mớn nước dương). Nếu không thể đáp ứng được điều kiện này, thì quy trình rửa phải được lặp lại ba lần với hoạt động hút cạn két triệt để giữa các lần rửa.

**5** Các két phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ ít nhất 60°C), trừ khi thuộc tính của các chất này làm cho việc rửa trở nên kém hiệu quả.

**6**  Số chu kỳ của máy làm sạch được sử dụng không được nhỏ hơn số chu kỳ quy định trong bảng 6-1. Chu kỳ máy làm sạch được định nghĩa là khoảng thời gian giữa hai hướng đồng nhất liên tiếp của máy làm sạch két (quay qua 360°).

**7**  Sau khi rửa, máy làm sạch két phải được duy trình hoạt động đủ lâu để phun rửa đường ống, máy bơm và bộ lọc, và hoạt động xả vào các cơ sở tiếp nhận trên bờ sẽ được tiếp tục cho đến khi két rỗng.

**Bảng 6-1 Số chu kỳ máy làm sạch sẽ được sử dụng ở mỗi vị trí**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nhóm/loại chất** | **Số chu kỳ máy làm sạch** | |
| **Chất không hóa cứng** | **Chất hóa cứng** |
| Nhóm X | 1 | 2 |
| Nhóm Y |  | 1 |

**B Đối với tàu đóng vào ngày hoặc sau ngày 1 tháng 7 năm 1994 và khuyến nghị đối với tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1994**

Quy trình rửa sơ bộ là cần thiết để đáp ứng các yêu cầu của Phụ lục II. Văn bản đính kèm này giải thích cách thức thực hiện các quy trình rửa sơ bộ và cách thức xác định lượng chất rửa tối thiểu sẽ được sử dụng. Lượng chất rửa nhỏ hơn có thể được sử dụng dựa trên kiểm tra xác minh thực tế đáp ứng Chính quyền quản lý. Trường hợp khối lượng giảm xuống được phê duyệt, thì mục về việc này phải được ghi lại trong Sổ tay hướng dẫn.

Nếu một chất khác không phải nước được sử dụng cho quá trình rửa sơ bộ, thì quy định 13.5.1 sẽ áp dụng.

**Quy trình rửa sơ bộ đối với chất không hóa cứng không sử dụng lại**

**1**  Các két phải được rửa bằng máy phun nước quay, hoạt động ở áp suất nước đủ cao. Trường hợp các chất thuộc nhóm X, máy làm sạch phải được vận hành ở những vị trí mà tất cả các bề mặt của két được rửa sạch. Trường hợp các chất nhóm Y, chỉ cần sử dụng một vị trí.

**2**  Trong quá trình rửa, lượng chất lỏng trong két phải được giảm thiểu bằng cách liên tục bơm nước thải bẩn ra ngoài và thúc đẩy dòng chảy tới điểm hút. Nếu không thể đáp ứng được điều kiện này, thì quy trình rửa phải được lặp lại ba lần, với hoạt động hút cạn két triệt để giữa các lần rửa.

**3**  Các chất có độ nhớt bằng hoặc lớn hơn 50 mPa-s ở 20°C phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ ít nhất 60°C), trừ khi thuộc tính của các chất này làm cho việc rửa trở nên kém hiệu quả.

**4**  Lượng nước rửa được sử dụng không được nhỏ hơn khối lượng được quy định tại khoản 20 hoặc được xác định theo khoản 21.

**5**  Sau khi rửa sơ bộ, các két và đường ống phải được hút cạn hoàn toàn.

**Quy trình rửa sơ bộ đối với chất hóa cứng không sử dụng lại**

**6**  Các két phải được rửa càng sớm càng tốt sau khi dỡ hàng. Nếu có thể, các két phải được gia nhiệt trước khi rửa.

**7** Tốt nhất nên loại bỏ các chất cặn trong cửa hầm và lỗ cống trước khi rửa sơ bộ.

**8** Các két phải được rửa bằng máy phun nước quay hoạt động ở áp suất nước đủ cao và ở những vị trí đảm bảo rằng tất cả các bề mặt của két được rửa sạch.

**9** Trong quá trình rửa, lượng chất lỏng trong két phải được giảm thiểu bằng cách liên tục bơm nước thải bẩn ra ngoài và thúc đẩy dòng chảy tới điểm hút. Nếu không thể đáp ứng được điều kiện này, thì quy trình rửa phải được lặp lại ba lần với hoạt động hút cạn két triệt để giữa các lần rửa.

**10** Các két phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ ít nhất 60°C), trừ khi thuộc tính của các chất này làm cho việc rửa trở nên kém hiệu quả.

**11**  Lượng nước rửa được sử dụng không được nhỏ hơn khối lượng được quy định tại khoản 20 hoặc được xác định theo khoản 21.

**12**  Sau khi rửa sơ bộ, các két và đường ống phải được hút cạn hoàn toàn.

**Quy trình rửa sơ bộ có sử dụng lại chất rửa**

**13**  Phương pháp rửa bằng chất rửa tái sử dụng có thể được áp dụng để rửa nhiều hơn một két hàng. Khi xác định khối lượng, phải tính đến lượng chất cặn dự kiến trong các két và các thuộc tính của chất rửa và xem liệu biện pháp rửa ban đầu hay phun rửa sẽ được sử dụng. Trừ khi không có đủ dữ liệu, nồng độ cuối được tính toán của chất cặn hàng hoá trong chất rửa không được vượt quá 5% dựa trên lượng hút cạn danh định.

**14** Chỉ được sử dụng chất rửa tái sử dụng để rửa các két hàng chứa cùng chất hoặc chất tương tự.

**15**  Lượng chất rửa đủ để cho phép rửa liên tục phải được thêm vào két hoặc nhiều két cần rửa.

**16**  Tất cả các bề mặt của két phải được rửa bằng máy phun nước quay hoạt động ở áp suất đủ cao. Việc tái sử dụng chất rửa có thể nằm trong két được rửa hoặc qua một két khác, ví dụ như két lắng nhiều giai đoạn.

**17** Việc rửa sẽ được tiếp tục cho đến khi lượng tích luỹ không nhỏ hơn lượng tương ứng với các khối lượng liên quan trong khoản 20 hoặc được xác định theo khoản 21.

**18**  Chất hóa cứng và các chất có độ nhớt bằng hoặc lớn hơn 50 mPa-s ở 20°C phải được rửa bằng nước nóng (nhiệt độ ít nhất 60°C) khi nước được sử dụng làm chất rửa, trừ khi thuộc tính của các chất như vậy làm cho việc rửa trở nên kém hiệu quả.

**19**  Sau khi hoàn thành rửa két với việc tái sử dụng trong phạm vi quy định tại khoản 17, chất rửa phải được xả và két phải được hút cạn hoàn toàn. Sau đó, két phải được tráng rửa bằng chất rửa sạch, được thoát nước liên tục và thải vào cơ sở tiếp nhận. Nước rửa phải ít nhất bao phủ đáy két và đủ để phun rửa đường ống, máy bơm và bộ lọc.

**Lượng nước tối thiểu được sử dụng trong quá trình rửa sơ bộ**

**20**  Lượng nước tối thiểu được sử dụng trong quá trình rửa sơ bộ được xác định bằng lượng chất lỏng độc hại còn lại trong két, kích thước két, thuộc tính hàng hóa, nồng độ cho phép trong nước thải và khu vực hoạt động. Lượng tối thiểu được cho theo công thức sau:



trong đó

*Q* = lượng tối thiểu cần thiết theo mét khối

*r* = lượng còn lại trên mỗi két theo mét khối. Giá trị r phải là giá trị được chứng minh trong kiểm tra hiệu suất hút cạn thực tế nhưng không được thấp hơn 0.100 m3 đối với thể tích két từ 500 m 3 trở lên và 0.040 m 3 đối với thể tích két từ 100 m3 trở xuống. Đối với kích thước két từ 100 m 3 đến 500 m 3, giá trị nhỏ nhất của r được phép sử dụng trong tính toán sẽ thu được bằng phép nội suy tuyến tính.

Đối với các chất nhóm X, giá trị r phải được xác định dựa trên các cuộc kiểm tra hút cạn theo Sổ tay hướng dẫn, quan sát các giới hạn dưới được cho ở trên, hoặc được tính là 0.9 m3.

V = thể tích két theo mét khối

k = một hệ số có các giá trị như sau:

Chất nhóm X, không hóa cứng, độ nhớt thấp, k = 1.2

Chất nhóm X, hóa cứng, độ nhớt cao, k = 2.4

Chất nhóm Y, không hóa cứng, độ nhớt thấp, k = 0.5

Chất nhóm Y, hóa cứng, độ nhớt cao, k = 1.0

Bảng dưới đây được tính bằng cách sử dụng công thức có hệ số k là 1 và có thể được sử dụng để dễ tham khảo

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lượng hút cạn (m3)** | **Thể tích két (m3)** | | |
| **100** | **500** | **3000** |
| 0.04 | 1.2 | 2.9 | 5.4 |
| 0.10 | 2.5 | 2.9 | 5.4 |
| 0.30 | 5.9 | 6.8 | 12.2 |
| 0.90 | 14.3 | 16.1 | 27.7 |

**21**  Kiểm tra xác minh để phê duyệt khối lượng rửa sơ bộ thấp hơn khối lượng quy định tại khoản 20 có thể được thực hiện đáp ứng Chính quyền quản lý để chứng minh rằng các yêu cầu của quy định 13 được đáp ứng, có tính đến các chất mà tàu được chứng nhận vận chuyển. Khối lượng rửa sơ bộ được xác minh phải được điều chỉnh cho các điều kiện rửa sơ bộ khác bằng cách áp dụng hệ số k như được định nghĩa trong khoản 20.

### Văn bản đính kèm VII

### **Quy trình thông gió**

**1**  Chất cặn hàng hoá của các chất có áp suất hơi lớn hơn 5 kPa ở 20°C có thể được lấy ra khỏi két hàng bằng cách thông gió.

**2**  Trước khi dư lượng các chất lỏng độc hại được thông gió ra khỏi két, phải xem xét các mối nguy về an toàn liên quan đến tính dễ cháy và độc tính của hàng hoá. Về khía cạnh an toàn, cần tham vấn các yêu cầu hoạt động đối với các lỗ mở trong két hàng trong SOLAS 74 sửa đổi, Bộ luật Hóa chất Dạng rời Quốc tế, Bộ luật Hóa chất Dạng rời, và các quy trình thông gió trong *Hướng dẫn An toàn Tàu chở hàng (Hóa chất)* của Phòng Vận tải Quốc tế (ICS).

**3**  Các cơ quan quản lý cảng cũng có thể có quy định về thông gió cho két hàng.

**4**  Quy trình thông gió chất cặn hàng hoá ra khỏi két như sau:

**.1** các đường ống phải được tháo cạn và được tiếp tục vét sạch chất lỏng bằng các thiết bị thông gió;

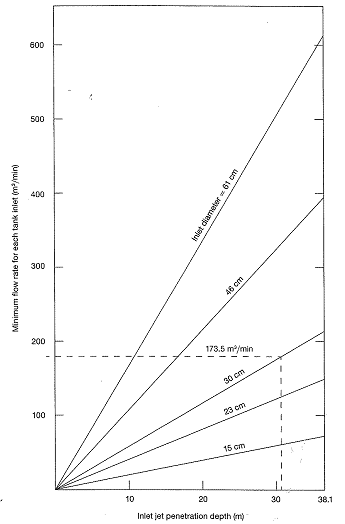
**.2** độ nghiêng và độ mớn nước phải được điều chỉnh đến mức tối thiểu có thể để tăng cường bốc hơi các chất cặn trong két;

**.3** thiết bị thông gió tạo ra tia khí có thể tiếp cận đáy két phải được sử dụng. Hình 7-1 có thể được sử dụng để đánh giá tính đầy đủ của thiết bị thông gió được sử dụng để thông gió cho một két có chiều sâu nhất định;

**.4** thiết bị thông gió phải được đặt trong lỗ két gần nhất với đáy vỏ két hoặc điểm hút;

**.5** khi có thể, thiết bị thông gió phải được đặt sao cho tia khí được hướng vào đáy vỏ két hoặc điểm hút và tránh được tác động của tia khí lên các thành phần kết cấu của két càng nhiều càng tốt; và

**.6** hoạt động thông gió sẽ tiếp tục cho đến khi không còn thấy được chất lỏng trong két. Điều này phải được xác minh bằng cách kiểm tra trực quan hoặc một phương pháp tương đương.



Đường kính cửa nạp = 61 cm

Độ sâu thâm nhập của tia nạp (m)

Tốc độ dòng chảy tối thiểu cho mỗi cửa nạp của két (m3/phút)

**Hình 7-1** - *Tốc độ dòng chảy tối thiểu là một hàm độ sâu thâm nhập của tia khí*

*Độ sâu thâm nhập của tia khí phải được so sánh với chiều cao của két.*

# MARPOL Phụ lục III

# Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do các chất gây hại chở bằng đường biển dưới dạng đóng gói

## **MARPOL Phụ lục III**

## Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do các chất gây hại chở bằng đường biển dưới dạng đóng gói

### **Quy định 1**

### Áp dụng

**1**  Trừ khi có quy định rõ ràng khác, các quy định của Phụ lục này áp dụng cho tất cả các tàu chở chất độc hại dưới dạng đóng gói.

**.1**  Theo mục đích của Phụ lục này, "chất gây hại" là những chất được xác định là các chất gây ô nhiễm biển trong Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (Bộ luật IMDG)[[96]](#footnote-96) hoặc đáp ứng tiêu chí trong Văn bản đính kèm của Phụ lục này.

**.2**  Theo mục đích của Phụ lục này, "dạng đóng gói" được định nghĩa là các hình thức chứa quy định cho các chất gây hại trong Bộ luật IMDG.

**2**  Nghiêm cấm việc vận chuyển các chất gây hại, trừ trường hợp phù hợp với các quy định của Phụ lục này.

**3**  Để bổ sung các quy định của Phụ lục này, Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước sẽ ban hành hoặc cho người ban hành các yêu cầu chi tiết về đóng gói, đánh dấu, ghi nhãn, lập tài liệu, cách xếp hàng hóa, hạn chế về khối lượng và các trường hợp ngoại lệ để ngăn ngừa hoặc giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển do các chất gây hại gây ra.\*

**4**  Theo mục đích của Phụ lục này, những bao bì rỗng trước đây được sử dụng để vận chuyển các chất gây hại sẽ tự được coi là chất gây hại trừ khi đã có biện pháp phòng ngừa đầy đủ để đảm bảo chúng không chứa cặn gây hại cho môi trường biển

**5**  Các yêu cầu của Phụ lục này không áp dụng cho kho hàng và thiết bị của tàu.

### **Quy định 2**

### Đóng gói

Bao bì phải đủ để giảm thiểu nguy cơ đối với môi trường biển, có tính đến các thành phần chứa đựng cụ thể.

### **Quy định 3**

### Đánh dấu và ghi nhãn

**1** Bao bì chứa chất gây hại phải được đánh dấu lâu bền với tên kỹ thuật chính xác (không được sử dụng một mình tên thương mại), và phải được đánh dấu hoặc ghi nhãn lâu bền để chỉ ra rằng chất đó là chất gây ô nhiễm biển. Hoạt động nhận dạng này phải được bổ sung bằng bất kỳ phương tiện nào khác nếu có thể, ví dụ bằng cách sử dụng số liên quan của Liên Hợp Quốc.

**2**  Phương pháp đánh dấu tên kỹ thuật chính xác và gắn nhãn trên bao bì có chứa chất gây hại phải đảm bảo thông tin này vẫn có thể nhận dạng được trên các bao bì tồn tại sau ít nhất 3 tháng ngâm trên biển. Khi xem xét việc đánh dấu và ghi nhãn phù hợp, phải tính đến độ bền của vật liệu được sử dụng và bề mặt bao bì.

**3**  Các bao bì chứa lượng nhỏ chất gây hại có thể được miễn trừ khỏi các yêu cầu về đánh dấu.[[97]](#footnote-97)

### **Quy định 4**[[98]](#footnote-98)

### Lập tài liệu

**1**  Trong tất cả các tài liệu liên quan đến việc vận chuyển chất gây hại bằng đường biển có chứa tên của các chất như vậy, thì phải sử dụng tên kỹ thuật chính xác của mỗi chất như vậy (không được sử dụng một mình tên thương mại) và chất này phải được xác định thêm bằng cách bổ sung từ "CHẤT GÂY Ô NHIỄM BIỂN".

**2**  Các chứng từ vận chuyển do người gửi hàng cung cấp phải bao gồm hoặc được kèm theo một giấy chứng nhận hoặc bản tuyên bố có chữ ký nêu rằng lô hàng được cung cấp để vận chuyển đã được đóng gói và đánh dấu, ghi nhãn hoặc dán nhãn đúng cách và trong điều kiện vận chuyển thích hợp để giảm thiểu nguy cơ cho môi trường biển.

**3**  Mọi tàu chở chất gây hại đều phải có một danh mục hoặc bản kê khai đặc biệt nêu rõ các chất gây hại trên tàu và vị trí của chúng. Có thể sử dụng kế hoạch xếp hàng hóa chi tiết quy định vị trí của các chất gây hại trên tàu thay cho danh mục hoặc bản kê khai đặc biệt đó. Bản sao của các tài liệu này cũng phải được chủ tàu hoặc người đại diện giữ lại trên bờ cho đến khi các chất gây hại được dỡ xuống. Bản sao của một trong các tài liệu này phải được cung cấp trước khi khởi hành cho người hoặc tổ chức được cơ quan có thẩm quyền của chính quyền cảng chỉ định.

**4**  Tại bất kỳ điểm dừng nào diễn ra các hoạt động bốc dỡ hàng, thậm chí một phần, thì bản sửa đổi các tài liệu liệt kê các chất gây hại đưa lên tàu, ghi rõ vị trí của chúng trên tàu hoặc trình bày kế hoạch xếp hàng hóa chi tiết phải được cung cấp trước khi khởi hành cho người hoặc tổ chức được cơ quan có thẩm quyền của chính quyền cảng chỉ định.

**5**  Khi tàu mang theo danh mục hoặc bản kê khai đặc biệt hoặc kế hoạch xếp hàng hóa chi tiết cần thiết cho việc vận chuyển hàng nguy hiểm theo Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển năm 1974 được sửa đổi, thì các tài liệu theo yêu cầu của quy định này có thể được kết hợp với những tài liệu cho hàng hoá nguy hiểm. Trường hợp các tài liệu được kết hợp, cần phải phân biệt rõ ràng giữa hàng hóa nguy hiểm và chất gây hại trong Phụ lục này.

### **Quy định 5**

### Cách xếp hàng hóa

Các chất gây hại phải được xếp và cố định đúng cách để giảm thiểu các mối nguy cho môi trường biển mà không làm suy giảm sự an toàn của tàu và người trên tàu.

### **Quy định 6**

### Hạn chế về khối lượng

Vì lý do khoa học và kỹ thuật hợp lý, một số chất gây hại có thể cần phải bị cấm vận chuyển hoặc bị hạn chế về khối lượng có thể được chở trên tàu. Khi hạn chế khối lượng, cần tính đến kích cỡ, kết cấu và trang thiết bị của tàu, cũng như bao bì và bản chất cố hữu của các chất.

### **Quy định 7**

### Trường hợp ngoại lệ

**1**  Nghiêm cấm vứt bỏ các chất gây hại chở dưới dạng đóng gói xuống biển, trừ trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn cho tàu hoặc cứu mạng trên biển.

**2**  Theo các quy định của Công ước này, phải có các biện pháp thích hợp dựa trên đặc tính vật lý, hóa học và sinh học của các chất gây hại để điều chỉnh việc rửa các chất rò rỉ từ trên mạn tàu xuống biển, với điều kiện việc tuân thủ các biện pháp đó sẽ không làm suy giảm sự an toàn của tàu và những người trên tàu.

### **Quy định 8**

### Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động[[99]](#footnote-99)

**1**  Tàu khi ở cảng hoặc bến ngoài khơi của một Bên khác phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được Bên đó ủy quyền hợp pháp liên quan đến các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này, khi có cơ sở rõ ràng cho rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các thủ tục cần thiết trên tàu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm do chất gây gại gây ra.

**2** Trong các trường hợp quy định tại khoản 1 của quy định này, Bên này phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi tình hình được đưa vào trật tự theo yêu cầu của Phụ lục này.

**3**  Các thủ tục liên quan đến việc kiểm soát của chính quyền cảng được quy định tại điều 5 của Công ước này sẽ áp dụng cho quy định này.

**4**  Không điều gì trong quy định này sẽ được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của một Bên thực hiện việc kiểm soát các yêu cầu hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước này.

## Văn bản đính kèm Phụ lục III

### Văn bản đính kèm

### **Tiêu chuẩn xác định các chất gây hại dưới dạng đóng gói**

Theo mục đích của Phụ lục này, các chất được xác định bằng một trong các tiêu chí sau đây là các chất gây hại:[[100]](#footnote-100)

|  |  |
| --- | --- |
| **Loại: Cấp tính 1** |  |
| 96 hr LC50 (đối với cá) | 1 mg/ℓ và/hoặc |
| 48 hr EC50 (đối với loài giáp xác) | 1 mg/ℓ và/hoặc |
| 72 hoặc 96 hr ErC50 (đối với tảo hoặc các loài thực vật thủy sinh khác) | 1 mg/ℓ |

|  |  |
| --- | --- |
| **Loại: Mãn tính 1** |  |
| 96 hr LC50 (đối với cá) | 1 mg/ℓ và/hoặc |
| 48 hr EC50 (đối với loài giáp xác) | 1 mg/ℓ và/hoặc |
| 72 hoặc 96 hr ErC50 (đối với tảo hoặc các loài thực vật thủy sinh khác) | 1 mg/ℓ |
| và chất này không phân hủy nhanh và/hoặc log Kow 4 (trừ khi được xác định bằng thực nghiệm BCF < 500). | |

|  |  |
| --- | --- |
| **Loại: Mãn tính 2** |  |
| 96 hr LC50 (đối với cá) | > 1 đến 10 mg/ℓ và/hoặc |
| 48 hr EC50 (đối với loài giáp xác) | > 1 đến 10 mg/ℓ và/hoặc |
| 72 hoặc 96 hr ErC50 (đối với tảo hoặc các loài thực vật thủy sinh khác) | > 1 đến 10 mg/ℓ |
| và chất này không phân hủy nhanh và/hoặc log Kow 4 (trừ khi được xác định bằng thực nghiệm BCF < 500), trừ khi độc tính mãn tính NOEC > 1 mg/ℓ. | |

# MARPOL Phụ lục IV

# Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu biển gây ra

MARPOL Phụ lục IV

Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu biển gây ra

## Chương 1 – Khái quát

### **Quy định 1**

### Định nghĩa

**Theo mục đích của Phụ lục này:**

**1** *Tàu mới* có nghĩa là tàu:

**.1**  có hợp đồng đóng tàu được lập, hoặc trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày có hiệu lực của Phụ lục này;[[101]](#footnote-101) hoặc

XEM GIẢI THÍCH 1

**.2**  có thời gian giao là ba năm trở lên sau ngày có hiệu lực của Phụ lục này.

XEM GIẢI THÍCH 2

**2** *Tàu hiện có* nghĩa là một con tàu không phải tàu mới.

**3** *Nước thải* có nghĩa là:

**.1** nước thải và các chất thải khác từ mọi hình thức nhà vệ sinh và nơi tiểu tiện;

**.2** nước thải từ các cơ sở y tế (trạm xá, bệnh xá, vv) thông qua các bồn rửa, chậu giặt và lỗ thoát nước trong các cơ sở đó;

**.3** nước thải từ các khoang chứa động vật sống; hoặc

**.4** các loại nước thải khác khi trộn với các loại nước thải nêu trên.

**4** *Két chứa* là két dùng để thu gom và lưu trữ nước thải.

**5**  *Vùng đất gần nhất*. Thuật ngữ "từ vùng đất gần nhất" có nghĩa là từ đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ được xác lập theo luật quốc tế, ngoại trừ theo mục đích của Công ước này "từ vùng đất gần nhất" ngoài khơi bờ biển đông bắc nước Úc sẽ có nghĩa là từ đường rút ra từ một điểm trên bờ biển Úc trong:

vĩ độ 11°00' S, kinh độ 142°08' E

đến một điểm ở vĩ độ 10°35' S, kinh độ 141°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°00' S, kinh độ 142°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°10' S, kinh độ 143°52' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°00' S, kinh độ 144°30' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°41' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 13°00' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 15°00' S, kinh độ 146°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 17°30' S, kinh độ 147°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 21°00' S, kinh độ 152°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 24°30' S, kinh độ 154°00' E,

từ đó đến một điểm trên bờ biển nước Úc

ở vĩ độ 24°42' S, kinh độ 153°15' E.

**6**  *Hành trình quốc tế* có nghĩa là hành trình từ một quốc gia mà Công ước này áp dụng tới một cảng bên ngoài quốc gia đó hoặc ngược lại.

**7**  *Người* có nghĩa là thành viên của thủy thủ đoàn và hành khách.

**8**  *Ngày kỷ niệm* có nghĩa là ngày và tháng của mỗi năm sẽ tương ứng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế.

### **Quy định 2**

### Áp dụng[[102]](#footnote-102)

**1**  Các quy định của Phụ lục này sẽ áp dụng cho các tàu tham gia các hành trình quốc tế sau đây:

**.1**  tàu mới có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên; và

**.2**  tàu mới có tổng trọng tải dưới 400 tấn được chứng nhận chở trên 15 người; và

**.3**  tàu hiện có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên, 5 năm sau ngày bắt đầu có hiệu lực của Phụ lục này; và

**.4**  tàu hiện có tổng trọng dưới 400 tấn được chứng nhận chở trên 15 người, 5 năm sau ngày bắt đầu có hiệu lực của Phụ lục này.

**2**  Chính quyền quản lý phải đảm bảo rằng các tàu hiện có, theo khoản 1.3 và 1.4 của quy định này, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự trước ngày 2 tháng 10 năm 1983 sẽ được trang bị càng nhiều càng tốt để xả nước thải phù hợp với các yêu cầu trong quy định 11 của Phụ lục.

### **Quy định 3**

### Trường hợp ngoại lệ

**1** Quy định 11 của Phụ lục này sẽ không áp dụng đối với:

**.1** việc xả nước thải từ tàu cần thiết để đảm bảo an toàn cho tàu và người trên tàu hoặc cứu mạng trên biển; hoặc

**.2** việc xả nước thải do hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu nếu tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện trước và sau khi xảy ra thiệt hại nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả.

## Chương 2 – Kiểm tra và chứng nhận[[103]](#footnote-103)

### **Quy định 4**

### Kiểm tra

**1**  Theo quy định 2, mọi tàu bắt buộc phải tuân thủ các quy định của Phụ lục này phải trải qua các cuộc kiểm tra được quy định dưới đây:

**.1** Kiểm tra ban đầu trước khi tàu được đưa vào sử dụng hoặc trước khi Giấy chứng nhận yêu cầu theo quy định 5 của Phụ lục này được ban hành lần đầu tiên, bao gồm một cuộc kiểm tra hoàn chỉnh về cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu trong chừng mực tàu được quy định theo Phụ lục này. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí và vật liệu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.

**.2** Kiểm tra cấp mới theo khoảng thời gian do Chính quyền quản lý quy định nhưng không quá 5 năm, trừ khi áp dụng quy định 8.2, 8.5, 8.6 hoặc 8.7 của Phụ lục này. Kiểm tra cấp mới phải đảm bảo rằng cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố trí và vật liệu tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng của Phụ lục này.

**.3** Kiểm tra bổ sung khát quát hoặc một phần tùy theo hoàn cảnh sẽ được thực hiện sau khi sửa chữa do các cuộc điều tra quy định tại khoản 4 của quy định này hoặc bất cứ khi nào thực hiện các sửa chữa hoặc đổi mới quan trọng. Cuộc kiểm tra này phải đảm bảo rằng việc sửa chữa hoặc đổi mới cần thiết đã được thực hiện hiệu quả, rằng vật liệu và chất lượng tay nghề của việc sửa chữa hoặc đổi mới đó là thỏa đáng trong mọi khía cạnh và tàu tuân thủ tất cả các yêu cầu của Phụ lục này.

**2** Chính quyền quản lý phải thiết lập các biện pháp thích hợp cho các tàu không phụ thuộc vào các quy định tại khoản 1 của quy định này để đảm bảo rằng các quy định áp dụng của Phụ lục này được tuân thủ.

**3** Các cuộc kiểm tra tàu về việc thi hành các quy định của Phụ lục này sẽ do các sĩ quan của Chính quyền quản lý thực hiện. Tuy nhiên, Chính quyền có thể ủy thác các cuộc kiểm tra cho người kiểm tra được chỉ định cho mục đích này hoặc cho các tổ chức được Chính quyền công nhận.

**4** Chính quyền chỉ định người kiểm tra hoặc công nhận các tổ chức để tiến hành các cuộc kiểm tra được nêu trong khoản 3 của quy định này tối thiểu phải trao quyền cho người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận để:

**.1** yêu cầu sửa chữa tàu; và

**.2** tiến hành các cuộc kiểm tra nếu có yêu cầu của các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của một chính quyền cảng.

Chính quyền phải thông báo cho Tổ chức về những trách nhiệm cụ thể và điều kiện của thẩm quyền được giao cho người kiểm tra được chỉ định hoặc các tổ chức được công nhận để thông báo cho các Bên tham gia Công ước này để thông tin cho các sĩ quan của họ.

**5** Khi người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận xác định rằng tình trạng của tàu hoặc thiết bị của tàu không tương xứng đáng kể với các thông tin chi tiết của Giấy chứng nhận hoặc tàu không phù hợp để tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển, thì người kiểm tra hoặc tổ chức đó phải ngay lập tức đảm bảo thực hiện hành động khắc phục và phải thông báo kịp thời cho Chính quyền quản lý. Nếu hành động khắc phục không được thực hiện thì Giấy chứng nhận sẽ bị thu hồi và phải thông báo ngay cho Chính quyền quản lý; và nếu tàu đang ở cảng của một Bên khác, thì các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của chính quyền cảng cũng phải được thông báo ngay lập tức. Khi sĩ quan của Chính quyền quản lý, người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận đã thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của chính quyền cảng, thì Chính phủ của chính quyền cảng liên quan phải cung cấp mọi hỗ trợ cần thiết cho sĩ quan, người kiểm tra hoặc tổ chức đó để thực hiện các nghĩa vụ của mình theo quy định này . Khi áp dụng, Chính phủ của chính quyền cảng liên quan phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi có thể tiến ra biển hoặc rời cảng để tiến tới bãi sửa chữa gần nhất mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển.

**6** Trong mọi trường hợp, Chính quyền quản lý có liên quan phải đảm bảo đầy đủ tính đầy đủ và hiệu quả của cuộc kiểm tra và phải cam kết đảm bảo các sắp xếp cần thiết để hoàn thành nghĩa vụ này.

**7** Tình trạng của tàu và thiết bị của tàu phải được duy trì để phù hợp với các quy định của Công ước này để đảm bảo trong mọi khía cạnh tàu sẽ vẫn phù hợp để tiến ra biển mà không gây ra mối đe dọa gây hại bất hợp lý cho môi trường biển.

**8** Sau khi hoàn thành bất kỳ cuộc kiểm tra nào của tàu theo khoản 1 của quy định này, không được thay đổi trong cấu trúc, thiết bị, hệ thống, phụ tùng, bố trí hoặc vật liệu thuộc phạm vi của cuộc kiểm tra mà không có sự phê chuẩn của Chính quyền quản lý, trừ trường hợp thay thế trực tiếp các thiết bị và phụ tùng đó.

**9** Bất cứ khi nào tai nạn xảy ra với tàu hoặc phát hiện ra khuyết tật gây ra ảnh hưởng đáng kể đến tính toàn vẹn của tàu hoặc tính hiệu quả hoặc tính đầy đủ của các thiết bị thuộc phạm vi điều chỉnh của Phụ lục này thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu phải báo cáo ngay cho Chính quyền quản lý, tổ chức được công nhận hoặc người kiểm tra được chỉ định chịu trách nhiệm ban hành Giấy chứng nhận liên quan, người sẽ tiến hành các cuộc điều tra để xác định xem cuộc kiểm tra theo yêu cầu của khoản 1 trong quy định này có cần thiết hay không, nếu tàu ở cảng của một Bên khác, thì thuyền trưởng hoặc chủ tàu cũng phải báo cáo ngay cho các cơ quan chức năng phù hợp của chính quyền cảng và người kiểm tra được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận phải xác định rằng báo cáo đó đã được thực hiện.

### **Quy định 5**

### Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận

**1** Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế phải được cấp sau khi kiểm tra ban đầu hoặc cấp mới theo quy định 4 của Phụ lục này đối với bất kỳ tàu nào tham gia vào các hành trình đến các cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước này. Trong trường hợp tàu hiện có, yêu cầu này sẽ áp dụng sau 5 năm kể từ ngày bắt đầu có hiệu lực của Phụ lục này.

**2**  Giấy chứng nhận này phải được Chính quyền quản lý hoặc bất kỳ người nào hoặc tổ chức[[104]](#footnote-104) nào được Chính quyền uỷ quyền hợp lệ cấp hoặc chứng thực. Trong mọi trường hợp, Chính quyền quản lý đều phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về giấy chứng nhận này.

### **Quy định 6**

### Cấp hoặc chứng thực Giấy chứng nhận bởi một Chính phủ khác

**1**  Theo yêu cầu của Chính quyền quản lý, Chính phủ của một Bên tham gia Công ước này có thể cho người kiểm tra tàu và nếu hài lòng rằng các quy định của Phụ lục này đã được tuân thủ thì sẽ cấp hoặc ủy quyền cấp Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế cho tàu và, khi thích hợp, chứng thực hoặc ủy quyền chứng thực giấy chứng nhận đó trên tàu phù hợp với Phụ lục này.

**2**  Bản sao của giấy chứng nhận và bản sao của báo cáo kiểm tra phải được chuyển càng sớm càng tốt tới Chính quyền quản lý yêu cầu cuộc kiểm tra.

**3** Giấy chứng nhận được cấp phải có một bản tuyên bố cho thấy nó đã được cấp theo yêu cầu của Chính quyền quản lý và sẽ có cùng hiệu lực và được công nhận giống như giấy chứng nhận được cấp theo quy định 5 của Phụ lục này.

**4**  Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế sẽ không được cấp cho tàu có quyền treo cờ của Quốc gia không phải là một Bên.

### **Quy định 7**

### Mẫu giấy chứng nhận

Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế phải được lập theo mẫu tương ứng với mẫu quy định tại văn bản đính kèm của Phụ lục này và phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp tranh chấp hoặc bất đồng.

### **Quy định 8**

*Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận[[105]](#footnote-105)*

**1** Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế sẽ được cấp trong khoảng thời gian được Chính quyền quản lý quy định không quá 5 năm.

**2.1** Bất kể các yêu cầu trong khoản 1 của quy định này, khi cuộc kiểm tra cấp mới được hoàn thành trong vòng ba tháng trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có thì Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực kể từ ngày kết thúc cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không được vượt quá 5 năm kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có.

**2.2** Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành sau ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có.

**2.3** Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành hơn ba tháng trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có hiệu lực từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hoàn thành cuộc kiểm tra cấp mới.

**3** Nếu Giấy chứng nhận được cấp trong khoảng thời gian dưới 5 năm, thì Chính quyền quản lý có thể gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận vượt quá ngày hết hạn đến thời hạn tối đa quy định tại khoản 1 của quy định này.

**4** Nếu cuộc kiểm tra cấp mới đã được hoàn thành và Giấy chứng nhận mới không thể được cấp hoặc đặt trên tàu trước ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có, thì người hoặc tổ chức được Chính quyền quản lý ủy quyền có thể chứng thực Giấy chứng nhận hiện có và Giấy chứng nhận đó sẽ được chấp nhận có hiệu lực trong một khoảng thời gian nữa không quá năm tháng kể từ ngày hết hạn.

**5** Nếu tại thời điểm Giấy chứng nhận hết hạn, tàu không ở trong cảng mà nó sẽ được kiểm tra, thì Chính quyền quản lý có thể kéo dài thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận nhưng việc gia hạn này chỉ được cấp cho mục đích cho phép tàu hoàn thành hành trình của mình đến cảng mà tàu sẽ được kiểm tra, và sau đó chỉ trong trường hợp tàu xuất hiện đúng cách và hợp lý để làm như vậy. Giấy chứng nhận sẽ không được gia hạn trong khoảng thời gian dài hơn ba tháng, và tàu được gia hạn khi đến cảng mà nó sẽ được kiểm tra sẽ không được hưởng nguyên tắc gia hạn để rời cảng đó mà không có Giấy chứng nhận mới. Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có trước khi gia hạn.

**6** Giấy chứng nhận được cấp cho tàu tham gia các hành trình ngắn chưa được gia hạn theo các điều khoản nêu trên của quy định này có thể được Chính quyền quản lý ân hạn trong khoảng thời gian lên đến một tháng kể từ ngày hết hạn ghi trên giấy chứng nhận. Khi cuộc kiểm tra cấp mới hoàn thành, thì Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có trước khi gia hạn.

**7** Trong trường hợp đặc biệt, theo quyết định của Chính quyền quản lý, thì Giấy chứng nhận mới không cần phải được ghi ngày kể từ ngày hết hạn Giấy chứng nhận hiện có theo yêu cầu của khoản 2.2, 5 hoặc 6 của quy định này. Trong trường hợp đặc biệt này, Giấy chứng nhận mới sẽ có giá trị đến ngày không quá 5 năm kể từ ngày kết thúc cuộc kiểm tra cấp mới.

**8**  Giấy chứng nhận được cấp theo quy định 5 hoặc 6 của Phụ lục này sẽ hết hiệu lực trong bất kỳ trường hợp nào sau đây:

**.1** nếu các cuộc kiểm tra có liên quan không được hoàn thành trong các khoảng thời gian theo quy định 4.1 của Phụ lục này; hoặc

**.2** khi chuyển tàu sang lá cờ của một Quốc gia khác. Giấy chứng nhận mới chỉ được cấp khi Chính phủ cấp Giấy chứng nhận mới hoàn toàn hài lòng rằng tàu tuân thủ các yêu cầu trong quy định 4.7 và 4.8 của Phụ lục này. Trong trường hợp chuyển giao giữa các Bên, nếu được yêu cầu trong vòng ba tháng sau khi diễn ra việc chuyển giao, thì càng sớm càng tốt Chính phủ của Bên có cờ mà tàu trước đây được quyền treo phải chuyển cho Chính quyền quản lý các bản sao của Giấy chứng nhận tàu mang theo trước khi chuyển giao và bản sao của các báo cáo kiểm tra có liên quan nếu có sẵn.

## Chương 3 - Thiết bị và kiểm soát xả thải

### **Quy định 9**

### Hệ thống nước thải

**1** Theo quy định 2, mọi tàu bắt buộc phải tuân theo các quy định của Phụ lục này phải được trang bị một trong các hệ thống nước thải sau đây:

**.1** thiết bị xử lý nước thải thuộc loại được Chính quyền quản lý phê duyệt, có tính đến các tiêu chuẩn và phương pháp kiểm tra do Tổ chức phát triển,[[106]](#footnote-106) hoặc

XEM GIẢI THÍCH 3

**.2** hệ thống khử trùng và nghiền nhỏ chất thải được Chính quyền quản lý phê duyệt. Hệ thống này phải được trang bị các cơ sở đáp ứng Chính quyền quản lý để lưu trữ tạm thời nước thải khi tàu cách vùng đất gần nhất dưới 3 dặm hải lý, hoặc

**.3** két chứa có dung tích đáp ứng Chính quyền quản lý để giữ lại toàn bộ nước thải, có tính đến hoạt động của tàu, số người trên tàu và các yếu tố liên quan khác. Két chứa phải có kết cấu đáp ứng Chính quyền quản lý và phải có phương tiện để chỉ thị trực quan lượng thành phần chứa đựng trong két.

### **Quy định 10**

### Kết nối xả tiêu chuẩn

**1** Để cho phép đường ống của các cơ sở tiếp nhận được kết nối với đường ống xả của tàu, cả hai đường ống đều phải được lắp đặt một kết nối xả tiêu chuẩn theo bảng sau:

XEM GIẢI THÍCH 4

**Kích thước tiêu chuẩn của mặt bích cho các kết nối xả**

|  |  |
| --- | --- |
| **Mô tả** | **Kích thước** |
| Đường kính ngoài | 210 mm |
| Đường kính trong | Theo đường đường kính ngoài của ống |
| Đường kính vòng tròn bu lông | 170 mm |
| Các khe trong mặt bích | 4 lỗ đường kính 18 mm đặt cách đều nhau trên vòng tròn bu lông của đường kính trên, được cắt rãnh vào chu vi ngoại biên của mặt bích. Chiều rộng khe là 18 mm |
| Độ dày mặt bích | 16 mm |
| Bu lông và đai ốc: số lượng, đường kính | 4, mỗi bu lông/đai ốc có đường kính 16 mm và có chiều dài thích hợp |
| Mặt bích được thiết kế để chấp nhận các đường ống có đường kính trong tối đa là 100 mm và phải bằng thép hoặc vật liệu tương đương khác có mặt phẳng. Mặt bích này cùng với miếng đệm thích hợp phải phù hợp với áp suất dịch vụ là 600 kPa. Đối với tàu có độ sâu đúc từ 5 m trở xuống, đường kính bên trong của kết nối xả có thể là 38 mm. | |

**2**  Đối với tàu chuyên dụng, tức là phà chở khách, đường ống xả của tàu có thể được lắp đặt một kết nối xả có thể được Chính quyền quản lý chấp nhận, chẳng hạn như các khớp nối nhanh.

### **Quy định 11**

### Xả nước thải/chất thải

**1**  Theo quy định 3 của Phụ lục này, nghiêm cấm việc xả nước thải ra biển, trừ khi:

**.1**  tàu đang xả chất thải đã được khử trùng và nghiền nhỏ bằng hệ thống được Chính quyền quản lý chấp thuận theo quy định 9.1.2 của Phụ lục này ở khoảng cách xa hơn 3 dặm hải lý so với vùng đất gần nhất hoặc chất thải không được nghiền nhỏ hoặc khử trùng ở khoảng cách xa hơn 12 dặm hải lý so với vùng đất gần nhất với điều kiện trong mọi trường hợp nước thải được trữ trong két chứa hoặc nước thải có nguồn gốc từ các khoang chứa động vật sống sẽ không được thải ra ngay lập tức nhưng ở tốc độ vừa phải khi tàu đang trên đường và xuất phát không dưới 4 hải lý; tốc độ xả phải được Chính quyền quản lý phê duyệt dựa trên các tiêu chuẩn do Tổ chức xây dựng;[[107]](#footnote-107) hoặc

**.2**  tàu có thiết bị xử lý nước thải đã được phê duyệt đã được Chính quyền quản lý chứng nhận đáp ứng các yêu cầu hoạt động đề cập trong quy định 9.1.1 của Phụ lục này, và

**.2.1**  kết quả kiểm tra của trạm xử lý được trình bày trong Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế; và

**.2.2**  ngoài ra, nước thải sẽ không sản sinh chất rắn nổi có thể nhìn thấy và cũng không gây ra sự đổi màu của vùng nước xung quanh.

**2**  Các quy định của khoản 1 sẽ không áp dụng đối với các tàu hoạt động trên vùng biển thuộc thẩm quyền của một quốc gia và tàu ghé thăm từ các quốc gia khác trong khi đang ở trong những vùng biển này và đang xả nước thải theo các yêu cầu ít nghiêm ngặt hơn có thể được quốc gia đó áp đặt.

**3**  Khi nước thải được trộn lẫn với chất thải hoặc nước thải thuộc phạm vi các Phụ lục khác của MARPOL, thì yêu cầu của các Phụ lục này phải được tuân thủ bên cạnh các yêu cầu của Phụ lục này.

## Chương 4 – Cơ sở tiếp nhận

### **Quy định 12**

### Các cơ sở tiếp nhận[[108]](#footnote-108)

**1**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước yêu cầu các tàu hoạt động trong vùng biển thuộc thẩm quyền của mình và các tàu ghé thăm trong khi đang ở các vùng biển của mình phải đáp ứng yêu cầu của quy định 11.1 cam kết đảm bảo cung cấp đầy đủ cơ sở tại cảng và bến để tiếp nhận nước thải mà không gây chậm trễ cho tàu để đáp ứng nhu cầu của các tàu sử dụng.

**2**  Chính phủ của mỗi Bên phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Chính quyền ký kết liên quan về tất cả các trường hợp các cơ sở cung cấp theo quy định này bị cho là không đầy đủ.

## Chương 5 – Kiểm soát của chính quyền cảng

### **Quy định 13**

### Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động[[109]](#footnote-109)

**1**  Tàu khi ở cảng hoặc bến ngoài khơi của một Bên khác phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được Bên đó ủy quyền hợp pháp liên quan đến các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này, khi có cơ sở rõ ràng cho rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các thủ tục cần thiết trên tàu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải gây ra.

**2** Trong các trường hợp quy định tại khoản 1 của quy định này, Bên này phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi tình hình được đưa vào trật tự theo yêu cầu của Phụ lục này.

**3**  Các thủ tục liên quan đến việc kiểm soát của chính quyền cảng được quy định tại điều 5 của Công ước này sẽ áp dụng cho quy định này.

**4**  Không điều gì trong quy định này sẽ được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của một Bên thực hiện việc kiểm soát các yêu cầu hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước này.

## Văn bản đính kèm Phụ lục IV

### Văn bản đính kèm

### **Mẫu Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm nước thải quốc tế**

**GIẤY CHỨNG NHẬN NGĂN NGỪA Ô NHIỄM NƯỚC THẢI QUỐC TẾ**

Được cấp theo quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư 1978 có liên quan, được sửa đổi (sau đây gọi là "Công ước") thuộc thẩm quyền của Chính phủ:

*(tên đầy đủ của quốc gia)*

bởi

*(tên đầy đủ của người có thẩm quyền hoặc tổ chức được ủy quyền theo quy định của Công ước)*

**Thông tin chi tiết của tàu[[110]](#footnote-110)**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Cảng đăng ký

Tổng trọng tải

Số người tàu được chứng nhận chở

Số IMO[[111]](#footnote-111)

Tàu mới/hiện có[[112]](#footnote-112)

Ngày sống tàu được đặt xuống hoặc tàu ở giai đoạn đóng tàu tương tự hoặc, nếu áp dụng, ngày bắt đầu công tác chuyển đổi, thay đổi hoặc sửa đổi một đặc điểm lớn

GIẤY NÀY CHỨNG NHẬN RẰNG:

1 Tàu được trang bị thiết bị xử lý nước thải/máy nghiền/két chứa‡ và đường ống xả tuân thủ quy định 9 và 10 trong Phụ lục IV của Công ước như sau:

1.1 Mô tả thiết bị xử lý nước thải:

Loại thiết bị xử lý nước thải

Tên nhà sản xuất

Thiết bị xử lý nước thải được Chính quyền quản lý chứng nhận đạt tiêu chuẩn nước thải theo quy định tại nghị quyết MEPC.2(VI).

1.2 Mô tả máy nghiền:

Loại máy nghiền

Tên nhà sản xuất

Tiêu chuẩn nước thải sau khi khử trùng …………….…………….…………….…………….…………

[[113]](#footnote-113)1.3 Mô tả két chứa:

Tổng dung tích két chứa m3

Vị trí .…………….…………….…………….…………………………………………………………..

1.4 Đường ống để xả nước thải vào cơ sở tiếp nhận, được trang bị một kết nối vào bờ tiêu chuẩn.

2 Tàu đã được kiểm tra theo quy định 4 trong Phụ lục IV của Công ước; và

3 Cuộc kiểm tra cho thấy kết cấu, thiết bị, hệ thống, phụ kiện, bố cục và vật liệu của tàu và tình trạng của tàu trong mọi khía cạnh đều đạt yêu cầu và tàu tuân thủ các yêu cầu áp dụng trong Phụ lục IV của Công ước.

Giấy chứng nhận này có giá trị đến (ngày/tháng/năm) [[114]](#footnote-114)

tùy thuộc vào các cuộc kiểm tra theo quy định 4 trong Phụ lục IV của Công ước.

Ngày hoàn thành cuộc kiểm tra làm cơ sở cho Giấy chứng nhận này (ngày/tháng/năm)

Cấp tại

(*nơi cấp giấy chứng nhận*)

Ngày (ngày/tháng/năm) ……………………………………………… ………………………………………………

(*ngày cấp*) (*chữ ký của cán bộ có thẩm*

*quyền cấp giấy chứng nhận*)

(*con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp*)

**XÁC NHẬN GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN NẾU CÓ HIỆU LỰC DƯỚI 5 NĂM TRƯỜNG HỢP QUY ĐỊNH 8.3 ÁP DỤNG**

Tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước và theo quy định 8.3 trong Phụ lục IV của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có giá trị đến (ngày/tháng/năm) ………………………………………………..

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN KHI CUỘC KIỂM TRA CẤP MỚI ĐÃ HOÀN THÀNH VÀ QUY ĐỊNH 8.4 ÁP DỤNG**

Tàu tuân thủ các quy định có liên quan của Công ước, và theo quy định 8.4 trong Phụ lục IV của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có hiệu lực đến (ngày/tháng/năm) ………………………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

**XÁC NHẬN GIA HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN CHO ĐẾN KHI ĐẾN CẢNG KIỂM TRA HOẶC TRONG KHOẢNG THỜI GIAN ÂN HẠN KHI QUY ĐỊNH 8.5 HOẶC 8.6 ÁP DỤNG**

Theo quy định 8.5 hoặc 8.6[[115]](#footnote-115) trong Phụ lục IV của Công ước, Giấy chứng nhận này được chấp nhận có giá trị đến (ngày/tháng/năm) ……………………………………………………………………………………………………

Chữ ký

*(chữ ký của cán bộ được uỷ quyền hợp lệ)*

Địa điểm

Ngày (ngày/tháng/năm)

*(con dấu hoặc tem của cơ quan chức năng, nếu thích hợp)*

## Cách diễn giải thống nhất Phụ lục IV

|  |  |
| --- | --- |
|  | **1 Định nghĩa “giai đoạn đóng tàu tương tự”** |
| **Quy định 1.1.1** | “*Giai đoạn đóng tàu tương tự*” có nghĩa là giai đoạn mà:  .1 việc đóng tàu có thể nhận biết với một tàu cụ thể bắt đầu; và  .2 việc lắp ráp tàu đó đã bắt đầu bao gồm ít nhất 50 tấn hoặc một phần trăm khối lượng ước tính của tất cả các vật liệu kết cấu, lấy giá trị ít hơn. |
|  | **2 Ngày lập hợp đồng đóng tàu, ngày đặt sống tàu và ngày giao tàu** |
| **Quy định 1.1.2** | 1 Theo một số điều khoản của Công ước SOLAS và MARPOL, việc áp dụng các quy định đối với tàu được điều chỉnh theo các ngày:  .1 mà hợp đồng đóng tàu được lập vào hoặc sau ngày/tháng/năm; hoặc  .2 trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày/tháng/năm; hoặc  .3 có thời gian giao vào hoặc sau ngày/tháng/năm.  2 Để áp dụng các điều khoản đó, ngày mà hợp đồng đóng tàu được lập cho các tàu không bắt buộc phải được hiểu là ngày mà hợp đồng đóng tàu ban đầu để đóng chuỗi tàu được ký kết giữa chủ tàu và người đóng tàu với điều kiện:  .1 tùy chọn đóng tàu không bắt buộc được thực hiện sau cùng trong thời hạn một năm kể từ ngày lập hợp đồng đóng tàu ban đầu cho chuỗi tàu; và  .2 các tàu không bắt buộc có cùng kế hoạch thiết kế và được đóng bởi cùng một người đóng tàu như đối với chuỗi tàu.  3 Việc áp dụng các quy định được điều chỉnh như mô tả trong khoản 1 như trên sẽ được áp dụng như sau:  .1 nếu ngày ký kết hợp đồng đóng tàu xảy ra vào ngày hoặc sau ngày lập hợp đồng được chỉ định cho một bộ các sửa đổi quy định cụ thể, thì bộ các sửa đổi quy định đó sẽ được áp dụng;  .2 chỉ khi không có hợp đồng đóng tàu thì mới áp dụng tiêu chuẩn ngày đặt sống tàu và nếu ngày đặt sống tàu xảy ra vào ngày hoặc sau ngày đặt sống tàu chỉ định cho một bộ các sửa đổi quy định cụ thể, thì bộ các sửa đổi quy định đó sẽ được áp dụng; và  .3 bất kể ngày ký hợp đồng đóng tàu hay ngày đặt sống tàu, nếu ngày giao tàu xảy ra vào ngày hoặc sau ngày giao chỉ định cho một bộ các sửa đổi quy định cụ thể, thì bộ các sửa đổi quy định đó sẽ được áp dụng, ngoại trừ trường hợp Chính quyền quản lý đã chấp nhận việc giao tàu bị trì hoãn do những tình huống không lường trước được nằm ngoài tầm kiểm soát của người đóng tàu và chủ tàu.[[116]](#footnote-116) |
|  | **3 Được lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010** |
| **Quy định 9.1.1** | Để áp dụng nghị quyết MEPC.159(55), cụm từ "được lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010" sẽ được hiểu như sau:  .1 Đối với tàu mới, các hệ thống thiết bị trên tàu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010.  .2 Đối với tàu hiện có, các hệ thống thiết bị mới có ngày giao theo hợp đồng cho tàu vào ngày hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010 hoặc, nếu không có ngày giao theo hợp đồng, việc giao thực tế thiết bị cho tàu vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2010. |
|  | **4 Kết nối xả tiêu chuẩn** |
| **Quy định 10.1** | Tất cả các tàu thuộc Phụ lục IV, không phân biệt kích thước và sự hiện diện thiết bị xử lý nước thải hoặc két chứa nước thải đều phải được cung cấp đường ống và mặt bích kết nối bờ có liên quan để xả nước thải vào các cơ sở xử lý nước thải của cảng. |

# MARPOL Phụ lục V

# Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu gây ra

MARPOL Phụ lục V

Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu gây ra[[117]](#footnote-117)

### **Quy định 1**

### Định nghĩa

Theo mục đích của Phụ lục này:

**1** *Rác thải* có nghĩa là tất cả các loại chất thải thực phẩm, sinh hoạt và hoạt động, trừ cá tươi và các bộ phận của chúng, được tạo ra trong quá trình hoạt động bình thường của tàu và phải được thải bỏ liên tục hoặc theo định kỳ trừ những chất được xác định hoặc liệt kê trong các Phụ lục khác của Công ước này.

**2**  *Vùng đất gần nhất*. Thuật ngữ "từ vùng đất gần nhất" có nghĩa là từ đường cơ sở mà từ đó lãnh hải của lãnh thổ được xác lập theo luật quốc tế, ngoại trừ theo mục đích của Công ước này "từ vùng đất gần nhất" ngoài khơi bờ biển đông bắc nước Úc sẽ có nghĩa là từ đường rút ra từ một điểm trên bờ biển Úc trong:

vĩ độ 11°00' S, kinh độ 142°08' E

đến một điểm ở vĩ độ 10°35' S, kinh độ 141°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°00' S, kinh độ 142°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°10' S, kinh độ 143°52' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 09°00' S, kinh độ 144°30' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 10°41' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 13°00' S, kinh độ 145°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 15°00' S, kinh độ 146°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 17°30' S, kinh độ 147°00' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 21°00' S, kinh độ 152°55' E,

từ đó đến một điểm vĩ độ 24°30' S, kinh độ 154°00' E,

từ đó đến một điểm trên bờ biển nước Úc

ở vĩ độ 24°42' S, kinh độ 153°15' E.

**3**  *Khu vực đặc biệt* là vùng biển nơi vì các lý do kỹ thuật được công nhận liên quan đến điều kiện hải dương và sinh thái của nó và đặc tính lưu thông riêng nên cần phải áp dụng các biện pháp bắt buộc đặc biệt để ngăn ngừa ô nhiễm biển do rác thải gây ra. Khu vực đặc biệt bao gồm các khu vực được liệt kê trong quy định 5 của Phụ lục này.

### **Quy định 2**

### Áp dụng

Trừ khi có quy định rõ ràng khác, các quy định của Phụ lục này sẽ áp dụng cho tất cả các tàu.

### **Quy định 3**

### Thải bỏ rác thải bên ngoài khu vực đặc biệt

**1**  Theo các điều khoản của quy định 4, 5 và 6 của Phụ lục này:

**(a)**  nghiêm cấm việc thải ra biển tất cả các loại nhựa dẻo, bao gồm nhưng không giới hạn dây tổng hợp, lưới đánh cá tổng hợp, túi đựng rác bằng nhựa và tro lò đốt từ các sản phẩm nhựa có thể chứa dư lượng kim loại nặng hoặc độc hại;

**(b)**  việc thải ra biển các loại rác thải sau đây phải được thực hiện càng xa vùng đất gần nhất càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp sẽ bị cấm nếu khoảng cách từ vùng đất gần nhất nhỏ hơn:

**(i)**  25 dặm hải lý đối với vật liệu đúc, lót và đóng gói sẽ trôi nổi trên biển;

**(ii)**  12 dặm hải lý đối với chất thải thực phẩm và tất cả các loại rác thải khác bao gồm các sản phẩm giấy, vải vụn, thủy tinh, kim loại, chai, sành sứ và phế thải tương tự;

**(c)**  có thể cho phép thải ra biển rác thải quy định tại điểm (b)(ii) của quy định này khi rác thải đã đi qua máy nghiền hoặc máy xay và được thực hiện càng xa càng tốt từ vùng đất gần nhất nhưng trong mọi trường hợp sẽ bị cấm nếu khoảng cách từ vùng đất gần nhất nhỏ hơn 3 dặm hải lý. Những rác thải được nghiền hoặc xay này phải có khả năng đi qua lưới chắn có lỗ không lớn hơn 25 mm.

**2**  Khi rác thải được trộn lẫn với các chất thải khác có yêu cầu xử lý hoặc thải bỏ khác nhau thì phải áp dụng các yêu cầu nghiêm ngặt hơn.

### **Quy định 4**

### Các yêu cầu đặc biệt về thải bỏ rác thải

**1**  Theo quy định tại khoản 2 của quy định này, nghiêm cấm việc thải bỏ bất kỳ vật liệu nào được quy định trong Phụ lục này từ các giàn cố định hoặc nổi tham gia vào hoạt động thăm dò, khai thác và hoạt động xử lý tài nguyên khoáng sản đáy biển ngoài khơi có liên quan và từ tất cả các tàu khác khi sát mạn tàu hoặc trong phạm vi 500 m của các giàn đó.

**2** Có thể cho phép thải ra biển chất thải thực phẩm khi chúng đã đi qua máy nghiền hoặc máy xay từ các giàn cố định hoặc nổi nằm cách đất liền hơn 12 dặm hải lý và trên tất cả các tàu khác khi sát mạn tàu hoặc trong phạm vi 500 m của các giàn đó. Chất thải thực phẩm được nghiền hoặc xay này phải có khả năng đi qua lưới chắn có lỗ không lớn hơn 25 mm.

### **Quy định 5**

*Thải bỏ rác thải trong khu vực đặc biệt[[118]](#footnote-118)*

**1** Theo mục đích của Phụ lục này, các khu vực đặc biệt là vùng biển Địa Trung Hải, vùng biển Baltic, vùng Biển Đen, vùng Biển Đỏ, "Vùng Vịnh", khu vực Biển Bắc, vùng Nam Cực và vùng Wider Caribbean, bao gồm Vịnh Mexico và Biển Caribbean, được định nghĩa như sau:

**(a)** *Vùng biển Địa Trung Hải* có nghĩa là Biển Địa Trung Hải proper bao gồm các vịnh và biển trong đó có ranh giới giữa Địa Trung Hải và Biển Đen được tạo thành bởi vĩ tuyến 41° N và giáp về phía tây eo biển Gibraltar ở kinh tuyến 5°36' W;

**(b)** *Vùng biển Baltic* có nghĩa là biển Baltic proper với Vịnh Bothnia, Vịnh Phần Lan và lối vào Biển Baltic giáp vĩ tuyến của Skaw trong Skagerrak ở 57°44'.8 N;

**(c)**  *Vùng biển Đen* có nghĩa là biển Đen proper với ranh giới giữa Biển Địa Trung Hải và Biển Đen được tạo thành bởi vĩ tuyến 41° N;

**(d)** *Vùng biển Đỏ* có nghĩa là biển Đỏ proper bao gồm các Vịnh Suez và Aqaba giáp phía nam bởi đường tà hành giữa Ras Si Ane (12°28'.5 N, 043°19'.6 E) và Husn Murad (12°40'.4 N, 043°30'.2 E);

**(e)** *Vùng Vịnh* có nghĩa là vùng biển nằm ở phía tây bắc đường tà hành giữa Ras al Hadd (22°30 'N, 059°48' E) và Ras al Fasteh (25°04' N, 061°25' E);

**(f)** *Vùng Biển Bắc* có nghĩa là Biển Bắc proper bao gồm các vùng biển trong đó có biên giới giữa:

**(i)** Biển Bắc phía nam vĩ tuyến 62° N và phía đông kinh tuyến 4° W;

**(ii)** Skagerrak, có ranh giới phía nam được xác định phía đông Skaw theo vĩ tuyến 57° 44.8 'N; và

**(iii)** biển Măng Sơ và các lối tiếp cận phía đông kinh tuyến 5° W và phía bắc vĩ tuyến 48° 30 'N.

**(g)** *Vùng Nam Cực* có nghĩa là vùng biển phía nam vĩ độ 60° S.

**(h)** *Vùng Wider Caribbean*, được định nghĩa trong điều 2, khoản 1 của Công ước về Bảo vệ và Phát triển Môi trường Biển của Vùng Wider Caribbean (Cartagena de Indias, 1983), có nghĩa là Vịnh Mexico và Biển Caribbean proper bao gồm các vịnh và vùng biển trong đó và phần của biển Đại Tây Dương nằm trong ranh giới tạo thành bởi vĩ tuyến 30° N từ Florida về phía đông tới kinh tuyến 77°30' W, từ đó là đường tà hành tới giao điểm của vĩ tuyến 7°20 'N và kinh tuyến 50° W, từ đó là đường tà hành kéo về phía nam-tây tới ranh giới phía đông của Guiana thuộc Pháp.

**2**  Theo các điều khoản trong quy định 6 của Phụ lục này:

**(a)**  nghiêm cấm việc thải ra biển các vật liệu như sau:

**(i)** tất cả các loại nhựa dẻo, bao gồm nhưng không giới hạn dây tổng hợp, lưới đánh cá tổng hợp, túi đựng rác bằng nhựa và tro lò đốt từ các sản phẩm nhựa có thể chứa dư lượng kim loại nặng hoặc độc hại; và

**(ii)** tất cả các loại rác thải khác bao gồm các sản phẩm giấy, vải vụn, thủy tinh, kim loại, chai, sành sứ, vật liệu đúc, lót và đóng gói;

**(b)**  trừ khi được quy định tại điểm (c) của khoản này, việc thải chất thải thực phẩm ra biển phải được thực hiện càng xa đất liền càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp không được nhỏ hơn 12 dặm hải lý từ vùng đất gần nhất;

**(c)**  việc thải vào Vùng Wider Caribbean các chất thải thực phẩm đã đi qua máy nghiền hoặc máy xay phải được thực hiện càng xa đất liền càng tốt nhưng trong mọi trường hợp không được nhỏ hơn 3 dặm hải lý từ vùng đất gần nhất. Những chất thải thực phẩm được nghiền hoặc xay này phải có khả năng đi qua lưới chắn có lỗ không lớn hơn 25 mm.

**3**  Khi rác thải được trộn lẫn với các chất thải khác có yêu cầu xử lý hoặc thải bỏ khác nhau thì phải áp dụng các yêu cầu nghiêm ngặt hơn.

**4** Cơ sở tiếp nhận trong khu vực đặc biệt:

**(a)** Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước có đường bờ biển giáp với một khu vực đặc biệt đảm bảo rằng càng sớm càng tốt trong tất cả các cảng trong khu vực đặc biệt, các cơ sở tiếp nhận đầy đủ sẽ được cung cấp phù hợp với quy định 7 của Phụ lục này, có tính đến nhu cầu đặc biệt của các tàu hoạt động trong các khu vực này.

**(b)** Chính phủ của mỗi Bên liên quan phải thông báo cho Tổ chức các biện pháp được thực hiện theo tiểu mục (a) của quy định này. Khi nhận được đầy đủ thông báo, Tổ chức sẽ thiết lập một ngày mà các yêu cầu của quy định này liên quan đến khu vực được đề cập sẽ có hiệu lực.[[119]](#footnote-119) Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Bên về ngày được thiết lập không dưới mười hai tháng trước ngày đó.

**(c)** Sau ngày được thiết lập, các tàu ghé cảng tại các khu vực đặc biệt mà vẫn chưa có các cơ sở đó cũng phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của quy định này.

**5** Bất kể khoản 4 của quy định này, các quy tắc sau sẽ áp dụng đối với vùng Nam Cực:

**(a)**  Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này có cảng mà tàu khởi hành *trên đường* đến hoặc đến từ vùng Nam Cực cam kết đảm bảo rằng các cơ sở đầy đủ sẽ được cung cấp càng sớm càng tốt để tiếp nhận toàn bộ rác thải từ tất cả các tàu, mà không gây ra sự trì hoãn không thích đáng, và theo nhu cầu của các tàu sử dụng chúng.

**(b)** Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này phải đảm bảo rằng tất cả các tàu có quyền treo cờ của mình trước khi vào vùng Nam Cực đều có đủ dung tích trên tàu để giữ lại toàn bộ rác thải trong khi hoạt động trong khu vực này và đã ký kết các thỏa thuận để xả các loại rác thải đó tại cơ sở tiếp nhận sau khi rời khỏi khu vực.

### **Quy định 6**

### Trường hợp ngoại lệ

Quy định 3, 4 và 5 của Phụ lục này sẽ không áp dụng đối với:

**(a)** việc xả rác thải từ tàu cần thiết để đảm bảo an toàn cho tàu và người trên tàu hoặc cứu mạng trên biển; hoặc

**(b)** việc xả rác thải do hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu nếu tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện trước và sau khi xảy ra thiệt hại nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm thiểu việc xả; hoặc

**(c)** việc mất lưới đánh cá tổng hợp do tai nạn, với điều kiện tất cả các biện pháp phòng ngừa hợp lý đã được thực hiện để ngăn ngừa sự mất mát đó.

### **Quy định 7**

### Cơ sở tiếp nhận[[120]](#footnote-120)

**1** Chính phủ của mỗi Bên tham gia Công ước này cam kết đảm bảo cung cấp các cơ sở tại cảng và bến để tiếp nhận rác thải mà không gây ra sự trì hoãn không thích đáng, và theo nhu cầu của các tàu sử dụng chúng.

**2**  Chính phủ của mỗi Bên phải thông báo cho Tổ chức để thông báo cho các Bên liên quan về tất cả các trường hợp các cơ sở cung cấp theo quy định này bị cho là không đầy đủ.

### **Quy định 8**

### Kiểm soát của chính quyền cảng về các yêu cầu hoạt động[[121]](#footnote-121)

**1**  Tàu khi ở cảng hoặc bến ngoài khơi của một Bên khác phải chịu sự kiểm tra của các sĩ quan được Bên đó ủy quyền hợp pháp liên quan đến các yêu cầu hoạt động theo Phụ lục này, khi có cơ sở rõ ràng cho rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen thuộc với các thủ tục cần thiết trên tàu liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra.

**2** Trong các trường hợp quy định tại khoản 1 của quy định này, Bên này phải tiến hành các bước để đảm bảo rằng tàu sẽ không nhổ neo cho đến khi tình hình được đưa vào trật tự theo yêu cầu của Phụ lục này.

**3**  Các thủ tục liên quan đến việc kiểm soát của chính quyền cảng được quy định tại điều 5 của Công ước này sẽ áp dụng cho quy định này.

**4**  Không điều gì trong quy định này sẽ được hiểu là hạn chế các quyền và nghĩa vụ của một Bên thực hiện việc kiểm soát các yêu cầu hoạt động được quy định cụ thể trong Công ước này.

### **Quy định 9**

*Bảng áp phích, kế hoạch quản lý rác thải[[122]](#footnote-122) và lưu giữ sổ ghi chép rác thải*

**1 (a)** Mọi tàu có chiều dài từ 12 m trở lên đều phải trưng bày bảng áp phích thông báo cho thuyền viên và hành khách về các yêu cầu thải bỏ trong quy định 3 và 5 của Phụ lục này nếu phù hợp.

**(b)** Bảng áp phích phải được viết bằng ngôn ngữ làm việc của nhân viên tàu, và đối với những tàu tham gia hành trình đến cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước cũng phải bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha.

**2**  Mọi tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên, và mọi tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên đều phải có kế hoạch quản lý rác thải mà thuyền viên phải làm theo. Kế hoạch này phải cung cấp các quy trình bằng văn bản để thu thập, lưu giữ, xử lý và thải bỏ rác thải, bao gồm việc sử dụng thiết bị trên tàu. Kế hoạch này cũng phải chỉ định người phụ trách thực hiện kế hoạch. Kế hoạch này phải phù hợp với các hướng dẫn do Tổ chức đề ra và được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thủy thủ đoàn.

**3**  Mọi tàu có tổng trọng tải từ 400 tấn trở lên và mọi tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên tham gia vào các hành trình đến cảng hoặc bến ngoài khơi thuộc thẩm quyền của các Bên khác tham gia Công ước và mọi giàn cố định và nổi tham gia hoạt động thăm dò và khai thác đáy biển đều phải được cung cấp Sổ ghi chép rác thải. Sổ ghi chép rác thải, cho dù là một phần trong sổ nhật ký chính thức của tàu hoặc bằng cách khác, phải theo mẫu quy định trong văn bản đính kèm Phụ lục này;

**(a)** mỗi hoạt động xả hoặc đốt đã hoàn thành đều phải được ghi vào Sổ ghi chép rác thải và được sĩ quan phụ trách ký vào ngày đốt hoặc xả. Mỗi trang đã hoàn thành của Sổ ghi chép rác thải đều phải được thuyền trưởng ký. Các mục trong Sổ ghi chép rác thải phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục cũng được tạo bằng ngôn ngữ chính thức của quốc gia có cờ mà tàu có quyền treo thì những mục này sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng;

**(b)** mục nhập cho mỗi lần đốt hoặc xả phải bao gồm ngày và giờ, vị trí của con tàu, mô tả về rác thải và lượng đốt hoặc xả ước tính;

**(c)** Sổ ghi chép rác thải phải được giữ trên tàu và ở nơi sẵn sàng để kiểm tra trong thời gian hợp lý. Tài liệu này phải được lưu giữ trong khoảng thời gian hai năm sau khi tạo mục cuối cùng trong sổ ghi chép;

**(d)** trong trường hợp xả, thoát hoặc mất do tai nạn đề cập trong quy định 6 của Phụ lục này thì phải tạo mục trong Sổ ghi chép rác thải về các trường hợp và lý do của sự mất mát này.

**4**  Chính quyền quản lý có thể miễn trừ các yêu cầu về Sổ ghi chép rác thải cho:

**(a)** bất kỳ tàu nào tham gia vào các hành trình có thời gian 1 giờ trở xuống được chứng nhận chở từ 15 người trở lên; hoặc

**(b)** các giàn cố định và nổi trong khi tham gia hoạt động thăm dò và khai thác đáy biển.

**5** Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ của một Bên tham gia Công ước có thể kiểm tra Sổ ghi chép rác thải trên mọi con tàu mà Phụ lục này áp dụng trong khi tàu đang ở cảng hoặc các bến ngoài khơi và có thể tạo bản sao của bất kỳ mục nào trong sổ đó và có thể yêu cầu thuyền trưởng xác nhận rằng bản sao này là bản sao y của mục đó. Bất kỳ bản sao nào đã được thuyền trưởng của tàu chứng nhận là bản sao y của một mục trong Sổ ghi chép rác thải sẽ được chấp nhận trong mọi thủ tục tố tụng pháp lý làm bằng chứng của các sự kiện được ghi trong mục. Việc kiểm tra Sổ ghi chép rác thải và việc lấy bản sao có chứng thực của cơ quan có thẩm quyền theo khoản này phải được thực hiện càng khẩn trương càng tốt mà không làm cho tàu bị trì hoãn không chính đáng.

**6** Trường hợp các tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 1997 thì quy định này sẽ áp dụng kể từ ngày 1 tháng 7 năm 1998.

## Văn bản đính kèm Phụ lục V

### **Văn bản đính kèm**

### **Mẫu Sổ ghi chép rác thải**

**SỔ GHI CHÉP RÁC THẢI**

Tên tàu

Chữ hoặc số đặc biệt

Số IMO

Khoảng thời gian từ: ……………………………… đến

**1 Giới thiệu**

Theo quy định 9 trong Phụ lục V của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, được sửa đổi theo Nghị định thư năm 1978 (MARPOL), sổ ghi chép phải được lưu giữ cho từng hoạt động xả thải hoặc đốt đã hoàn thành. Điều này bao gồm các đợt thải ra biển, vào các cơ sở tiếp nhận hoặc sang các tàu khác.

**2 Rác thải và quản lý rác thải**

Rác thải bao gồm tất cả các loại chất thải thực phẩm, sinh hoạt và hoạt động, trừ cá tươi và các bộ phận của chúng, được tạo ra trong quá trình hoạt động bình thường của tàu và phải được thải bỏ liên tục hoặc theo định kỳ trừ những chất được xác định hoặc liệt kê trong các phụ lục khác của MARPOL (chẳng hạn như dầu, nước thải hoặc các chất lỏng độc hại).

Cũng cần tham khảo Hướng dẫn thực hiện Phụ lục V của MARPOL[[123]](#footnote-123) để biết các thông tin liên quan.

**3 Mô tả về rác thải**

Rác thải sẽ được nhóm thành các loại theo mục đích của sổ ghi chép này như sau:

1 Nhựa dẻo

2 Vật liệu đúc, lót hoặc đóng gói nổi

3 Các sản phẩm giấy nghiền vụn, giẻ rách, thủy tinh, kim loại, chai, đồ sành sứ, v.v

4 Chất cặn hàng hóa, sản phẩm giấy, giẻ rách, thủy tinh, kim loại, chai, sành, v.v

5 Chất thải thực phẩm

6 Tro lò đốt.

**4 Các mục trong Sổ ghi chép rác thải**

4.1 Các mục trong Sổ ghi chép rác thải phải được tạo vào mỗi dịp sau đây:

(a) Khi rác thải được xả ra biển:

(i) Ngày và thời gian xả

(ii) Vị trí của con tàu (vĩ độ và kinh độ). Lưu ý: đối với các đợt xả chất cặn hàng hóa, phải bao gồm vị trí bắt đầu và dừng xả.

(iii) Loại rác thải được xả

(iv) Lượng xả ước tính cho mỗi loại tính bằng mét khối

(v) Chữ ký của sĩ quan phụ trách hoạt động.

(b) Khi rác thải được xả vào các cơ sở tiếp nhận trên bờ hoặc sang các tàu khác:

(i) Ngày và giờ xả

(ii) Cảng hoặc cơ sở, hoặc tên tàu

(iii) Loại rác thải được xả

(iv) Lượng xả ước tính cho mỗi loại tính bằng mét khối

(v) Chữ ký của sĩ quan phụ trách hoạt động.

(c) Khi rác thải được đốt:

(i) Ngày và thời gian bắt đầu và ngừng đốt

(ii) Vị trí của con tàu (vĩ độ và kinh độ)

(iii) Lượng đốt ước tính theo mét khối

(iv) Chữ ký của sĩ quan phụ trách hoạt động.

(d) Xả rác thải do tai nạn hoặc trường hợp ngoại lệ khác

(i) Thời gian xảy ra

(ii) Cảng hoặc vị trí của con tàu vào thời điểm xảy ra

(iii) Lượng ước tính và loại rác thải

(iv) Các trường hợp thải bỏ, thoát hoặc mất mát, lý do và nhận xét chung.

**4.2 Giấy biên nhận**

Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận tại cảng hoặc từ thuyền trưởng của tàu tiếp nhận rác thải một giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu rõ lượng rác thải ước tính được chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ trên tàu cùng với Sổ ghi chép rác thải trong 2 năm.

**4.3 Lượng rác thải**

Lượng rác thải trên tàu phải được ước tính bằng mét khối, nếu có thể tách biệt theo chủng loại. Sổ ghi chép rác thải có nhiều tài liệu tham khảo về lượng rác thải ước tính. Độ chính xác của việc ước tính lượng rác thải được ghi nhận vẫn còn phải được giải thích. Các ước tính khối lượng sẽ khác nhau trước và sau khi xử lý. Một số quy trình xử lý có thể không cho phép ước tính khối lượng sử dụng được, ví dụ như việc xử lý liên tục chất thải thực phẩm. Các yếu tố như vậy phải được xem xét khi tạo và diễn giải các mục trong sổ ghi chép.

**BẢN GHI HOẠT ĐỘNG XẢ RÁC THẢI**

Tên tàu ………………………………………. Chữ hoặc số đặc biệt ………………………………… Số IMO ………………………...

Loại rác thải:

1: Nhựa dẻo

2: Vật liệu đúc, lót hoặc đóng gói nổi

3: Các sản phẩm giấy nghiền vụn, giẻ rách, thủy tinh, kim loại, chai, đồ sành sứ, v.v

4: Chất cặn hàng hóa, sản phẩm giấy, giẻ rách, thủy tinh, kim loại, chai, sành, v.v

5: Chất thải thực phẩm

6: Tro lò đốt trừ các sản phẩm nhựa có thể chứa dư lượng kim loại nặng hoặc độc hại.

**Lưu ý**: Nghiêm cấm việc xả thải bất kỳ loại rác thải nào không phải chất thải thực phẩm trong các khu vực đặc biệt. Chỉ cần phân loại rác thải được xả ra biển. Rác thải không phải loại 1 được xả vào các cơ sở tiếp nhận chỉ cần được liệt kê dưới dạng tổng lượng ước tính. Việc xả chất cặn hàng hóa đòi hỏi phải ghi lại vị trí bắt đầu và dừng lại.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ngày/giờ | Vị trí của tàu | Lượng xả ước tính ra biển (m3) | | | | | Lượng xả ước tính vào các cơ sở tiếp nhận hoặc sang các tàu khác (m3) | | Lượng đốt ước tính (m3) | Chứng nhận/Chữ ký |
|  |  | Loại 2 | Loại 3 | Loại 4 | Loại 5 | Loại 6 | Loại 1 | Khác |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Chữ ký của thuyền trưởng ……………………………………. Ngày ……………………………..

1. Mẫu sửa đổi bổ sung cho Giấy chứng nhận IAPP được thông qua theo nghị quyết MEPC.194(61) đã được đưa vào Phụ lục VI, vì các sửa đổi đã được chấp nhận vào ngày 1 tháng 8 năm 2011 và sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 2 năm 2012. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tên của Tổ chức được đổi thành "Tổ chức Hàng hải Quốc tế" theo các sửa đổi Công ước của Tổ chức có hiệu lực vào ngày 22 tháng 5 năm 1982. [↑](#footnote-ref-2)
3. Văn bản của tiểu mục này được thay thế bằng văn bản có trong điều III của Nghị định thư năm 1978. [↑](#footnote-ref-3)
4. Chữ ký bị bỏ qua. [↑](#footnote-ref-4)
5. Tên của Tổ chức được đổi thành "Tổ chức Hàng hải Quốc tế" theo các sửa đổi Công ước của Tổ chức có hiệu lực vào ngày 22 tháng 5 năm 1982. [↑](#footnote-ref-5)
6. Chữ ký bị bỏ qua. [↑](#footnote-ref-6)
7. Tham khảo Nguyên tắc chung cho Hệ thống báo cáo tàu biển và Yêu cầu báo cáo tàu biển, bao gồm Hướng dẫn báo cáo các sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm, chất gây hại và/hoặc các chất gây ô nhiễm biển được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.851(20), sửa đổi theo nghị quyết MEPC.138(53); xem ấn phẩm của IMO, số bán hàng IA516E. [↑](#footnote-ref-7)
8. Chữ ký bị bỏ qua. [↑](#footnote-ref-8)
9. MEPC 59 đã thống nhất (MEPC 59/24, đoạn 6.18) rằng việc làm rõ các yêu cầu của MARPOL Phụ lục I quy định 12A cũng được áp dụng cho các chuyển đổi lớn được định nghĩa trong quy định 1.28.9. [↑](#footnote-ref-9)
10. Tham khảo Các thủ tục kiểm soát của chính quyền cảng, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.787(19), được sửa đổi theo nghị quyết A.882(21); xem ấn phẩm của IMO, số bán hàng IA650E. [↑](#footnote-ref-10)
11. MEPC 58 đã quyết định (MEPC 58/23, đoạn 6.10) rằng đối với các chuyển đổi từ tàu chở dầu thân đơn sang tàu chở hàng rời/quặng, thì quy định 12A phải được áp dụng cho toàn bộ tàu chở hàng rời/quặng, tức là tất cả các két chứa dầu nhiên liệu mới và hiện có. [↑](#footnote-ref-11)
12. Đối với các bố cục két đối xứng, thiệt hại chỉ được xem xét cho một bên tàu, trong trường hợp đó tất cả các kích thước "y" phải được đo từ phía đó. Đối với các bố cục bất đối xứng, tham khảo Chú giải về các vấn đề liên quan đến hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.122(52) được sửa đổi. [↑](#footnote-ref-12)
13. Tham khảo Khuyến nghị về đặc tả kiểm tra và hiệu suất quốc tế đối với thiết bị tách nước có dầu và máy đo hàm lượng dầu, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết Hội đồng A.393(X) hoặc Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho các khoang chứa máy móc của tàu , được Uỷ ban Bảo vệ Môi trường Biển thông qua theo nghị quyết MERC.60(33) hoặc Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật về thiết bị bổ sung để nâng cấp năm 2011 nghị quyết MEPC.60(33) - thiết bị lọc dầu tuân thủ, được thông qua theo nghị quyết MEPC.205(62), hoặc Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật sửa đổi về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho các khoang chứa máy móc của tàu, được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển thông qua theo nghị quyết MEPC.107(49). [↑](#footnote-ref-13)
14. Đối với các máy đo hàm lượng dầu được lắp trên tàu chở dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Khuyến nghị về đặc tả kiểm tra và hiệu suất quốc tế của thiết bị tách nước có dầu và các máy đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.393(X). Đối với các máy đo hàm lượng dầu là một phần của hệ thống giám sát và kiểm soát xả thải được lắp trên tàu chở dầu đóng vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.586(14). Đối với các máy đo hàm lượng dầu là một phần của các hệ thống giám sát và kiểm soát xả thải được lắp trên các tàu chở dầu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đã được sửa đổi đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.108(49). [↑](#footnote-ref-14)
15. Xem nghị quyết A.495(XII) để biết định dạng chuẩn của Sổ tay hướng dẫn này. [↑](#footnote-ref-15)
16. Tham khảo MSC-MEPC.5/Circ.5 về Cách diễn giải thống nhất về đo lường khoảng cách. [↑](#footnote-ref-16)
17. Tham khảo Hướng dẫn Tạm thời Sửa đổi về phê duyệt các phương pháp thiết kế và xây dựng thay thế của tàu chở dầu do Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.110(49). [↑](#footnote-ref-17)
18. Tham khảo các sửa đổi năm 2006 (Chương II-1, II-2, III và Xll và văn bản đính kèm), được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MSC.216(82). [↑](#footnote-ref-18)
19. Tham khảo Phương pháp kiểm tra chuẩn của Hiệp hội Kiểm tra và Vật liệu Hoa Kỳ (Ký hiệu D86). [↑](#footnote-ref-19)
20. Tham khảo Đặc tả kỹ thuật của Hiệp hội Kiểm tra và Vật liệu Hoa Kỳ đối với Dầu Nhiên liệu Số 4 (Ký hiệu D396) hoặc nặng hơn. [↑](#footnote-ref-20)
21. Đối với các bố cục két đối xứng, thiệt hại chỉ được xem xét cho một bên tàu, trong trường hợp đó tất cả các kích thước "y" phải được đo từ phía đó. Đối với các bố cục bất đối xứng, tham khảo Chú giải về các vấn đề liên quan đến hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.122(52) được sửa đổi. [↑](#footnote-ref-21)
22. Tham khảo các Chú giải về các vấn đề liên quan đến hiệu suất lượng dầu chảy ra do tai nạn, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.122(52) được sửa đổi. [↑](#footnote-ref-22)
23. f là góc độ chao mà tại đó các lỗ mở chìm trong lầu trên boong hoặc kết cấu thượng tầng thân tàu không thể chịu mọi thời tiết. Khi áp dụng tiêu chí này, các lỗ nhỏ thông qua đó không thể diễn ra tình trạng ngập nước tiến triển không cần phải được coi là mở. [↑](#footnote-ref-23)
24. Độ thẩm thấu của các khoang chứa đầy một phần phải phù hợp với lượng chất lỏng được chở trong khoang. Bất cứ khi nào thiệt hại xâm nhập vào một két chứa chất lỏng, thì phải giả định rằng hàm lượng bị mất hoàn toàn từ khoang đó và được thay thế bằng nước mặn lên đến mức của mặt phẳng cân bằng cuối cùng. [↑](#footnote-ref-24)
25. Xem văn bản đính kèm 4 của Cách diễn giải thống nhất. [↑](#footnote-ref-25)
26. Đối với các máy đo hàm lượng dầu được lắp trên tàu chở dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Khuyến nghị về đặc tả kiểm tra và hiệu suất quốc tế của thiết bị tách nước có dầu và các máy đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.393(X). Đối với các máy đo hàm lượng dầu là một phần của hệ thống giám sát và kiểm soát xả thải được lắp trên tàu chở dầu đóng vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.586(14). Đối với các máy đo hàm lượng dầu là một phần của các hệ thống giám sát và kiểm soát xả thải được lắp trên các tàu chở dầu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đã được sửa đổi đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.108(49). [↑](#footnote-ref-26)
27. Tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.496(XII) hoặc Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đã được sửa đổi đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.586(14) hoặc Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đã được sửa đổi đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.108(49) nếu áp dụng. [↑](#footnote-ref-27)
28. Tham khảo đặc tả kỹ thuật đối với máy dò mặt phân cách dầu/nước được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.5(XIII). [↑](#footnote-ref-28)
29. Tham khảo Đặc tả kỹ thuật sửa đổi cho việc thiết kế, vận hành và kiểm soát các hệ thống rửa bằng dầu thô được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.446(XI) và được Tổ chức sửa đổi theo nghị quyết A.497(Xll) và tiếp tục sửa đổi theo nghị quyết A. 897(21). [↑](#footnote-ref-29)
30. Tham khảo quy định 38.6. [↑](#footnote-ref-30)
31. Tham khảo định dạng chuẩn của Sổ tay hướng dẫn thiết bị và hoạt động rửa bằng dầu thô được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.3(XII), được sửa đổi theo nghị quyết MEPC.81(43). [↑](#footnote-ref-31)
32. Tham khảo Hướng dẫn phát triển các kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm dầu trên tàu do Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.54(32) được sửa đổi theo nghị quyết MEPC.86(44). [↑](#footnote-ref-32)
33. Tham khảo Nguyên tắc chung cho Hệ thống báo cáo tàu biển và Yêu cầu báo cáo tàu biển, bao gồm Hướng dẫn báo cáo các sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm, chất gây hại và/hoặc các chất gây ô nhiễm biển được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.851(20), sửa đổi theo nghị quyết MEPC.138(53). [↑](#footnote-ref-33)
34. Xem nghị quyết MEPC.83(44) "Hướng dẫn đảm bảo tính đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận chất thải tại cảng". [↑](#footnote-ref-34)
35. Xem nghị quyết MEPC.83(44) "Hướng dẫn đảm bảo tính đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận chất thải tại cảng". [↑](#footnote-ref-35)
36. Theo nghị quyết MEPC.168(56), MEPC đã quyết định rằng các yêu cầu về xả thải đối với khu vực đặc biệt vùng Vịnh nêu trong quy định 15 và 34 của Phụ lục này sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng 8 năm 2008. [↑](#footnote-ref-36)
37. Tham khảo Hướng dẫn áp dụng các yêu cầu sửa đổi của Phụ lục I MARPOL đối với FPSO và FSU được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.139(53) và sửa đổi theo nghị quyết MEPC.142(54). [↑](#footnote-ref-37)
38. "Sổ tay hướng dẫn về ngăn ngừa ô nhiễm dầu, Mục I" sửa đổi của IMO, "Hướng dẫn chuyển dầu mỏ giữa các tàu", ấn bản thứ tư, năm 2005 của ICS và OCIMF. [↑](#footnote-ref-38)
39. Phụ lục I sửa đổi của MARPOL chương 3 và 4 (nghị quyết MEPC-117(52)); các yêu cầu về ghi chép hoạt động tiếp nhận nhiên liệu ở cảng và chuyển hàng dầu trong Sổ ghi chép dầu và bất kỳ hồ sơ nào theo yêu cầu của Kế hoạch hoạt động STS. [↑](#footnote-ref-39)
40. Điểm liên lạc hoạt động quốc gia được liệt kê trong tài liệu MSC-MEPC.6/Circ.9 ngày 31 tháng 12 năm 2010 hoặc những sửa đổi tiếp theo của tài liệu. [↑](#footnote-ref-40)
41. Danh sách các loại dầu này không nhất thiết phải được coi là toàn diện. [↑](#footnote-ref-41)
42. Giấy chứng nhận IOPP phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Nếu ngôn ngữ chính thức của quốc gia ban hành cũng được sử dụng, thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng. [↑](#footnote-ref-42)
43. Ngoài ra, các thông tin chi tiết của tàu có thể được đặt theo chiều ngang trong hộp. [↑](#footnote-ref-43)
44. Đối với tàu chở dầu. [↑](#footnote-ref-44)
45. Tham khảo Chương trình số nhận dạng tàu IMO được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.600(15). [↑](#footnote-ref-45)
46. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-46)
47. Điền ngày hết hạn theo quy định của Chính quyền quản lý theo quy định 10.1 trong Phụ lục I của Công ước. Ngày và tháng của ngày này tương ứng với ngày kỷ niệm theo quy định 1.27 trong Phụ lục I của Công ước, trừ khi được sửa đổi theo quy định 10.8 trong Phụ lục I của Công ước. [↑](#footnote-ref-47)
48. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-48)
49. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-49)
50. Tham khảo Khuyến nghị về đặc tả kiểm tra và hiệu suất quốc tế của thiết bị tách nước có dầu và máy đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua vào ngày 14 tháng 11 năm 1977 theo nghị quyết A.393(X), thay thế cho nghị quyết A.233 (VII). Tham khảo thêm Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho đáy khoang máy móc thiết bị được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.60(33), có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993, thay thế cho nghị quyết A.393(X) và A.444(XI), Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật năm 2011 về thiết bị bổ sung để nâng cấp nghị quyết MEPC.60(33) - thiết bị lọc dầu tuân thủ, thông qua theo nghị quyết MEPC.205(62) và Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật sửa đổi về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho khoang máy của tàu được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.107(49), có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2005, thay thế các nghị quyết MEPC.60(33), A.393(X) và A.444(Xl). [↑](#footnote-ref-50)
51. (Các) két chứa nước đáy tàu có dầu không bắt buộc theo Công ước; nếu các két chứa này được cung cấp thì phải được liệt kê trong bảng 3.3. [↑](#footnote-ref-51)
52. Tham khảo Khuyến nghị về đặc tả kiểm tra và hiệu suất quốc tế của thiết bị tách nước có dầu và máy đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua vào ngày 14 tháng 11 năm 1977 theo nghị quyết A.393(X), thay thế cho nghị quyết A.233 (VII). Tham khảo thêm Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho đáy khoang máy móc thiết bị được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.60(33), có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993, thay thế cho nghị quyết A.393(X) và A.444(XI), Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật năm 2011 về thiết bị bổ sung để nâng cấp nghị quyết MEPC.60(33) - thiết bị lọc dầu tuân thủ, thông qua theo nghị quyết MEPC.205(62) và Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật sửa đổi về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho khoang máy của tàu được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.107(49), có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2005, thay thế các nghị quyết MEPC.60(33), A.393(X) và A.444(Xl). [↑](#footnote-ref-52)
53. (Các) két chứa nước đáy tàu có dầu không bắt buộc theo Công ước; nếu các két chứa này được cung cấp thì phải được liệt kê trong bảng 3.3. [↑](#footnote-ref-53)
54. Tàu chở dầu có sống tàu được đặt xuống, hoặc đang ở giai đoạn đóng tàu tương tự, vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986 phải được lắp hệ thống được phê duyệt theo nghị quyết A.586(14). [↑](#footnote-ref-54)
55. Đối với các máy đo hàm lượng dầu được lắp trên tàu chở dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Khuyến nghị về đặc tả kiểm tra và hiệu suất quốc tế của thiết bị tách nước có dầu và các máy đo hàm lượng dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.393(X). Đối với các máy đo hàm lượng dầu là một phần của hệ thống giám sát và kiểm soát xả thải được lắp trên tàu chở dầu đóng vào hoặc sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.586(14). Đối với các máy đo hàm lượng dầu là một phần của các hệ thống giám sát và kiểm soát xả thải được lắp trên các tàu chở dầu đóng vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đã được sửa đổi đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.108(49). [↑](#footnote-ref-55)
56. Tham khảo đặc tả kỹ thuật đối với máy dò mặt phân cách dầu/nước được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.5(XIII). [↑](#footnote-ref-56)
57. Chỉ những cửa xả có thể theo dõi mới được chỉ định. [↑](#footnote-ref-57)
58. Tham khảo MEPC.1/Circ.736/Rev.2 về Hướng dẫn ghi lại các hoạt động trong Sổ ghi chép dầu Phần I - Hoạt động trong khoang máy (tất cả các tàu). [↑](#footnote-ref-58)
59. Chỉ những két nêu trong mục 3.1 của Mẫu A và B của Phần bổ sung Giấy chứng nhận IOPP mới được sử dụng cho cặn (bã) dầu. [↑](#footnote-ref-59)
60. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dằn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp có dầu được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này nếu được đính kèm với Sổ ghi chép dầu Phần I sẽ có thể giúp thuyền trưởng của tàu chứng minh rằng tàu không dính líu tới sự cố ô nhiễm bị cáo buộc. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Sổ ghi chép dầu Phần I. [↑](#footnote-ref-60)
61. Trường hợp xả hoặc thải bỏ nước đáy tàu từ (các) két chứa, nêu rõ đặc điểm nhận dạng và dung tích của két chứa và khối lượng được giữ lại trong két chứa. [↑](#footnote-ref-61)
62. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dằn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp có dầu được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này nếu được đính kèm với Sổ ghi chép dầu Phần I sẽ có thể giúp thuyền trưởng của tàu chứng minh rằng tàu không dính líu tới sự cố ô nhiễm bị cáo buộc. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Sổ ghi chép dầu Phần I. [↑](#footnote-ref-62)
63. Tình trạng của thiết bị lọc dầu cũng bao gồm thiết bị báo động và dừng tự động, nếu có. [↑](#footnote-ref-63)
64. Chỉ được chèn câu này vào Sổ ghi chép dầu của tàu chở dầu tham gia vào một giao dịch cụ thể. [↑](#footnote-ref-64)
65. Khi một két riêng lẻ có nhiều máy hơn số máy có thể được vận hành đồng thời, như được mô tả trong Sổ tay hướng dẫn Thiết bị và Hoạt động, thì phải xác định phần được rửa bằng dầu thô, ví dụ: trung tâm số 2, phần phía trước. [↑](#footnote-ref-65)
66. Theo Sổ tay hướng dẫn Thiết bị và Hoạt động, nêu rõ phương pháp rửa một giai đoạn hay nhiều giai đoạn được sử dụng. Nếu sử dụng phương pháp nhiều giai đoạn, cho đường cung thẳng đứng bao phủ bởi các máy và số lần đường cung đó được bao phủ cho giai đoạn chương trình cụ thể đó. [↑](#footnote-ref-66)
67. Nếu không làm theo các chương trình được cung cấp trong Sổ tay hướng dẫn Thiết bị và Hoạt động, thì phải nêu rõ lý do trong phần Ghi chú. [↑](#footnote-ref-67)
68. Ống cầm tay, rửa bằng máy và/hoặc làm sạch bằng hóa chất. Trường hợp làm sạch bằng hóa chất, phải ghi rõ hóa chất liên quan và lượng sử dụng. [↑](#footnote-ref-68)
69. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dằn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp có dầu được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này nếu được đính kèm với Sổ ghi chép dầu Phần II sẽ có thể giúp thuyền trưởng của tàu chứng minh rằng tàu không dính líu tới sự cố ô nhiễm bị cáo buộc. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Sổ ghi chép dầu Phần II. [↑](#footnote-ref-69)
70. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dằn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp có dầu được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này nếu được đính kèm với Sổ ghi chép dầu Phần II sẽ có thể giúp thuyền trưởng của tàu chứng minh rằng tàu không dính líu tới sự cố ô nhiễm bị cáo buộc. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Sổ ghi chép dầu Phần II. [↑](#footnote-ref-70)
71. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két, nước dằn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp có dầu được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này nếu được đính kèm với Sổ ghi chép dầu Phần II sẽ có thể giúp thuyền trưởng của tàu chứng minh rằng tàu không dính líu tới sự cố ô nhiễm bị cáo buộc. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với Sổ ghi chép dầu Phần II. [↑](#footnote-ref-71)
72. "Dầu sản phẩm" có nghĩa là dầu không phải dầu thô như được định nghĩa trong quy định 1.2. [↑](#footnote-ref-72)
73. Đối với thiết bị tách nước có dầu cho đáy khoang máy móc của tàu, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho đáy khoang máy móc của tàu, được Uỷ ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MERC.60(33) có hiệu lực vào ngày 6 tháng 7 năm 1993 thay thế cho nghị quyết A.393(X), Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật về thiết bị bổ sung để nâng cấp năm 2011 nghị quyết MEPC.60(33) - thiết bị lọc dầu tuân thủ, được thông qua theo nghị quyết MEPC.205(62) và Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật sửa đổi về thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm cho các khoang chứa máy móc của tàu, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.107(49). Đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu được lắp trên tàu chở dầu đóng trước ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu và đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu được lắp trên tàu chở dầu đóng sau ngày 2 tháng 10 năm 1986, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật sửa đổi đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu cho tàu chở dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.496(XII) và A.586(14), xem ấn phẩm bán hàng IMO I646E. Đối với hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu được lắp đặt trên tàu chở dầu có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự vào hoặc sau ngày 1 tháng 1 năm 2005, tham khảo Hướng dẫn và đặc tả kỹ thuật sửa đổi cho hệ thống giám sát và kiểm soát xả dầu được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.108(49). [↑](#footnote-ref-73)
74. *Tàu được giao trước ngày 1 tháng 1 năm 2014* có nghĩa là tàu:

    .1 có hợp đồng đóng tàu được lập trước ngày 1 tháng 1 năm 2011; hoặc

    .2 trường hợp không có hợp đồng đóng tàu, có sống tàu được đặt xuống hoặc đang trong giai đoạn đóng tàu tương tự trước ngày 1 tháng 1 năm 2012; hoặc

    .3 có thời gian giao trước ngày 1 tháng 1 năm 2014. [↑](#footnote-ref-74)
75. *Két dịch vụ chứa cặn (bã) dầu* là két chuẩn bị cặn (bã) dầu để đốt theo quy định tại khoản 5.3.3, văn bản đính kèm của phụ lục kèm theo MEPC.1/Circ.642, sửa đổi theo MEPC.1/Circ .676 và MEPC.1/Circ.760. [↑](#footnote-ref-75)
76. *Két dịch vụ chứa cặn (bã) dầu* [↑](#footnote-ref-76)
77. là két chuẩn bị cặn (bã) dầu để [↑](#footnote-ref-77)
78. đốt theo quy định tại khoản 5.3. [↑](#footnote-ref-78)
79. 3, văn bản đính kèm của phụ lục kèm theo MEP [↑](#footnote-ref-79)
80. C.1/Circ.642, sửa đổi theo MEPC.1/Circ .676 và MEPC.1/Circ.760.

    EPC.158(55), và MEPC.148(54). [↑](#footnote-ref-80)
81. Tham khảo Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.787(19) được sửa đổi theo nghị quyết A.882(21). [↑](#footnote-ref-81)
82. Tham khảo Quy trình kiểm soát của chính quyền cảng được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.787(19) được sửa đổi theo nghị quyết A.882(21). [↑](#footnote-ref-82)
83. Tham khảo Hướng dẫn xây dựng các kế hoạch khẩn cấp về ô nhiễm biển trên tàu đối với dầu và/hoặc chất lỏng độc hại, được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.85(44), được sửa đổi theo nghị quyết MERC.137(53). [↑](#footnote-ref-83)
84. Tham khảo Nguyên tắc chung cho Hệ thống báo cáo tàu biển và Yêu cầu báo cáo tàu biển, bao gồm Hướng dẫn báo cáo các sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm, chất gây hại và/hoặc các chất gây ô nhiễm biển được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.851(20), sửa đổi theo nghị quyết MEPC.138(53). [↑](#footnote-ref-84)
85. Tham khảo MEPC.1/Circ.512 về Hướng dẫn sửa đổi đối với đánh giá tạm thời các chất lỏng được chở dưới dạng hàng rời. [↑](#footnote-ref-85)
86. Các cột này được sử dụng để xác định các loại ô nhiễm. [↑](#footnote-ref-86)
87. Các cột này được sử dụng để xác định các loại ô nhiễm. [↑](#footnote-ref-87)
88. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này phải được lưu giữ cùng với Sổ ghi chép hàng hóa. [↑](#footnote-ref-88)
89. Thuyền trưởng phải lấy từ người vận hành các cơ sở tiếp nhận bao gồm sà lan và xe bồn, giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết khối lượng nước rửa két được chuyển, cùng với thời gian và ngày chuyển. Giấy biên nhận hoặc giấy chứng nhận này phải được lưu giữ cùng với Sổ ghi chép hàng hóa. [↑](#footnote-ref-89)
90. Giấy chứng nhận NLS phải ít nhất bằng tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha. Trường hợp các mục bằng ngôn ngữ quốc gia chính thức của Nhà nước có cờ mà tàu có quyền treo cũng được sử dụng thì sẽ được ưu tiên áp dụng trong trường hợp có tranh chấp hoặc bất đồng. [↑](#footnote-ref-90)
91. Tham khảo Chương trình số nhận dạng tàu IMO được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.600(15). [↑](#footnote-ref-91)
92. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-92)
93. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-93)
94. Chỉ bao gồm Giấy chứng nhận được cấp cho tàu cụ thể: tức là Giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm quốc tế về vận chuyển chất lỏng độc hại dưới dạng hàng rời hoặc Giấy chứng nhận phù hợp vận chuyển hóa chất nguy hiểm dưới dạng hàng rời hoặc Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế về vận chuyển hóa chất nguy hiểm dưới dạng hàng rời. [↑](#footnote-ref-94)
95. Số két phải trùng với số trong Giấy chứng nhận Phù hợp của tàu. [↑](#footnote-ref-95)
96. Tham khảo Bộ luật IMDG được Tổ chức thông qua theo nghị quyết MSC.122(75) được Ủy ban An toàn Hàng hải sửa đổi. [↑](#footnote-ref-96)
97. Tham khảo các miễn trừ cụ thể được quy định trong Bộ luật IMDG được thông qua theo nghị quyết MSC.122(75) đã sửa đổi. [↑](#footnote-ref-97)
98. Tham khảo "các tài liệu" trong quy định này không loại trừ việc sử dụng kỹ thuật truyền dẫn trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) và xử lý dữ liệu điện tử (EDP) như là sự trợ giúp cho tài liệu giấy. [↑](#footnote-ref-98)
99. Tham khảo Các thủ tục kiểm soát của chính quyền cảng, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.787(19), được sửa đổi theo nghị quyết A.882(21). [↑](#footnote-ref-99)
100. Các tiêu chí này dựa trên các tiêu chí được phát triển bởi Hệ thống Hài hòa Toàn cầu về Phân loại và Ghi nhãn Hóa chất của Liên Hợp Quốc (GHS), được sửa đổi.

     Để biết định nghĩa của từ viết tắt hoặc thuật ngữ được sử dụng trong văn bản đính kèm này, tham khảo các khoản có liên quan của Bộ luật IMDG. [↑](#footnote-ref-100)
101. Phụ lục IV có hiệu lực vào ngày 27 tháng 9 năm 2003. [↑](#footnote-ref-101)
102. MEPC 52 (11 đến 15 tháng 10 năm 2004) xác nhận rằng ngày 27 tháng 9 năm 2003 là ngày bắt đầu có hiệu lực duy nhất của MARPOL Phụ lục IV (xem tài liệu MEPC 52/24, các khoản từ 6.16 đến 6.19). [↑](#footnote-ref-102)
103. Tham khảo Triển khai toàn cầu và thống nhất hệ thống kiểm tra tra và chứng nhận hài hòa (HSSC) được Hội đồng Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.883(21), Hướng dẫn kiểm tra theo hệ thống kiểm tra và chứng nhận hài hòa, năm 2007, được Hội đồng Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.997(25), có thể được Tổ chức sửa đổi. Tham khảo MSC/Circ.1010 - MEPC/Circ.382 về Truyền đạt thông tin về việc ủy quyền của các tổ chức được công nhận (RO) và thông tin thu thập được thông qua Hệ thống Thông tin Vận chuyển Tích hợp Toàn cầu (GISIS). [↑](#footnote-ref-103)
104. Tham khảo Hướng dẫn ủy quyền cho các tổ chức hoạt động thay mặt cho Chính quyền quản lý, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.739(18), được sửa đổi theo nghị quyết MSC.208(81) và Đặc tả về chức năng kiểm tra và chứng nhận của các tổ chức được công nhận hoạt động thay mặt cho Chính quyền quản lý, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.789(19), có thể được Tổ chức sửa đổi. [↑](#footnote-ref-104)
105. Tham khảo Hướng dẫn về thời gian thay thế các giấy chứng nhận hiện có được cấp sau khi có hiệu lực sửa đổi các giấy chứng nhận trong các văn kiện của IMO (MSC-MEPC.5/Circ.6). [↑](#footnote-ref-105)
106. Tham khảo Khuyến nghị về các tiêu chuẩn nước thải quốc tế và hướng dẫn kiểm tra hiệu suất đối với các trạm xử lý nước thải được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.2(VI) hoặc Hướng dẫn sửa đổi về việc thực hiện các tiêu chuẩn nước thải và kiểm tra hiệu suất đối với trạm xử lý nước thải được MEPC thông qua theo nghị quyết MEPC.159(55) (xem Cách diễn giải thống nhất 3). [↑](#footnote-ref-106)
107. Tham khảo Khuyến nghị về các tiêu chuẩn về tốc độ xả nước thải chưa được xử lý từ tàu biển được Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển của Tổ chức thông qua theo nghị quyết MEPC.157(55). [↑](#footnote-ref-107)
108. Tham khảo Hướng dẫn thực hành tốt cho người sử dụng và nhà cung cấp cơ sở tiếp nhận tại cảng, MEPC.1/Circ.671. [↑](#footnote-ref-108)
109. Tham khảo Các thủ tục kiểm soát của chính quyền cảng, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.787(19), được sửa đổi theo nghị quyết A.882(21). [↑](#footnote-ref-109)
110. Ngoài ra thông tin chi tiết của tàu có thể được đặt theo chiều ngang trong các ô. [↑](#footnote-ref-110)
111. Tham khảo Chương trình số nhận dạng tàu IMO được Tổ chức thông qua bằng nghị quyết A.600(15). [↑](#footnote-ref-111)
112. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-112)
113. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-113)
114. Điền ngày hết hạn theo quy định của Chính quyền quản lý theo quy định 8.1 trong Phụ lục IV của Công ước. Ngày và tháng của ngày này tương ứng với ngày kỷ niệm theo quy định tại điều 1.8 trong Phụ lục IV của Công ước. [↑](#footnote-ref-114)
115. Xóa khi thích hợp. [↑](#footnote-ref-115)
116. Tham khảo Cách diễn giải thống nhất về "Sự chậm trễ không lường trước trong việc giao tàu" (MSC.1/Circ.1247 và MARPOL Phụ lục I, Cách diễn giải thống nhất 4). [↑](#footnote-ref-116)
117. Tham khảo Hướng dẫn thực hiện Phụ lục V của MARPOL; xem ấn phẩm bán hàng của IMO IA656E. [↑](#footnote-ref-117)
118. Tham khảo MEPC.1/Circ.675/Rev.1 về Xả nước rửa khoang hàng ở vùng Vịnh, vùng biển Địa Trung Hải và khu vực Wider Caribbean theo MARPOL Phụ lục V. [↑](#footnote-ref-118)
119. Vào thời điểm công bố, các yêu cầu của quy định 5 đã có hiệu lực cho tất cả các khu vực đặc biệt ngoại trừ Biển Đen và Biển Đỏ. [↑](#footnote-ref-119)
120. Tham khảo Hướng dẫn thực hành tốt cho người sử dụng và nhà cung cấp cơ sở tiếp nhận tại cảng, MEPC.1/Circ.671. [↑](#footnote-ref-120)
121. Tham khảo Các thủ tục kiểm soát của chính quyền cảng, được Tổ chức thông qua theo nghị quyết A.787(19), được sửa đổi theo nghị quyết A.882(21); xem ấn phẩm bán hàng của IMO IA650E. [↑](#footnote-ref-121)
122. Tham khảo Hướng dẫn xây dựng kế hoạch quản lý rác thải; xem ấn bản bán hàng của IMO IA656E. [↑](#footnote-ref-122)
123. Tham khảo Hướng dẫn thực hiện Phụ lục V của MARPOL; xem ấn phẩm bán hàng của IMO IA656E. [↑](#footnote-ref-123)