



**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER**  
**PHÒNG TÀU BIỂN**

**SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT**

*ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI*

*ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI*

*DIỆN THOẠI: (84) 4 3 7684701*

*FAX: (84) 4 3 7684722*

*WEB SITE: www.vr.org.vn*

**Ngày 28 tháng 07 năm 2010**

**Số thông báo: 016KT/10TB**

*Nội dung: Chiến dịch kiểm tra tập trung về ổn định hư hỏng đối với tàu chở hàng lỏng của các Chính quyền Cảng thành viên Paris-MOU.*

**Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu**

**Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Ngày 27 tháng bảy năm 2010 Ban Thư ký Tổ chức Paris-MOU đã ra thông báo về việc các Chính quyền Cảng thành viên của Tổ chức này sẽ thực hiện Chiến dịch kiểm tra tập trung (Concentrated Inspection Campaign (CIC)) **về ổn định hư hỏng của tàu chở hàng lỏng** (damage stability of tankers). **Chiến dịch kiểm tra này sẽ kéo dài trong ba tháng, từ ngày 01 tháng chính đến ngày 30 tháng mười một năm 2010.**

“**Tàu chở hàng lỏng**” thuộc đối tượng kiểm tra của chiến dịch bao gồm tàu chở dầu, tàu chở hóa hóa chất và tàu chở khí hoá lỏng.

Trong thời gian của chiến dịch, kết hợp với các đợt kiểm tra PSC thông thường, các Chính quyền Cảng thành viên Paris-MOU sẽ kiểm tra các nội dung sau đây liên quan đến ổn định hư hỏng của tàu chở hàng lỏng:

- Tàu được trang bị Sổ tay ổn định (Stability Information Book) được duyệt.
- Sổ tay ổn định được viết bằng ngôn ngữ mà thuyền trưởng hiểu được.
- Sổ tay ổn định bao gồm các trạng thái hư hỏng của tàu.
- Thuyền trưởng có thể chứng minh thông thường tàu được xếp tải phù hợp với Sổ tay ổn định.
- Thuyền trưởng thực hiện việc thẩm tra trạng thái xếp tải thay thế được Chính quyền Hàng hải/ Tổ chức phân cấp chấp thuận bằng văn bản.
- Thuyền trưởng thực hiện việc thẩm tra trạng thái xếp tải thay thế thông qua việc đánh giá trạng thái xếp tải so với số liệu chiều cao trọng tâm tàu (KG) hư hỏng tới hạn được nêu trong Sổ tay ổn định được duyệt.
- Chương trình máy tính ổn định của tàu có thông tin về ổn định hư hỏng.

- Thuyền trưởng thực hiện việc thăm tra trạng thái xếp tải thay thế thông qua việc sử dụng chương trình máy tính ổn định của tàu để kiểm tra ổn định hư hỏng.

Các khiếm khuyết phát hiện được trong quá trình kiểm tra sẽ được các Chính quyền Cảng xử lý theo các cấp độ khác nhau: từ việc ghi nhận lại khiếm khuyết cho đến việc tàu bị lưu giữ cho đến khi khiếm khuyết được xử lý thoả đáng. Tất cả các trường hợp tàu bị lưu giữ đều được công bố hàng tháng trên website của Paris-MOU.

Liên quan đến vấn đề nêu trên, chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này thông báo của Ban Thư ký Paris-MOU về Chiến dịch kiểm tra tập trung nói trên, và đề nghị các Quý Cơ quan có sự chuẩn bị cần thiết tránh việc tàu bị lưu giữ PSC trong chiến dịch.

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

Nếu Quý cơ quan cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

*Cục Đăng kiểm Việt Nam, Phòng Tàu biển*

*Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội*

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

*Fax: +4 37684722*

*Thư điện tử: hainv@vr.org.vn*

Xin gửi đến các Quý Cơ quan lời chào trân trọng./.

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Như trên;

-QP, CN, CTB, VRQC, TTTH;

-Lưu TB./.

**Nguyễn Vũ Hải**

Contact person:  
Richard W.J. Schiferli  
General Secretary Paris MoU  
on Port State Control  
Tel. +31 (0)70 456 1509  
Fax +31 (0)70 456 1599  
email:  
[Richard.Schiferli@parismou.org](mailto:Richard.Schiferli@parismou.org)

PO Box 20653  
2509 LR The Hague  
The Netherlands



---

# Press release

27 July 2010

## **TANKERS INSPECTED FOR DAMAGE STABILITY BY PARIS MOU.**

**The Paris Memorandum on Port State Control will start a Concentrated Inspection Campaign (CIC) to verify correct damage stability on oil tankers, chemical tankers and gas carriers. This inspection campaign will last for 3 months, starting on 1 September and ending on 30 November 2010.**

The reasons for this CIC include that inspections showed tankers frequently sailing when not complying with damage stability requirements or had no means of assessing damage stability or were sailing in a loading condition not covered by the approved stability book.

In practice the CIC will mean that during every port State control inspection of a tanker within the Paris MoU region, the stability information book and other applicable documentation shall be verified in more detail for compliance with relevant regulations.

Port State Control Officers (PSCOs) shall use a list of 9 selected items to verify critical areas for tanker stability. The questionnaire will be published on the website of Paris MoU.

A special training programme was organized to prepare PSCOs for the campaign.

When deficiencies are found, actions by the port State may vary from recording a deficiency to detention of the ship until deficiencies have been rectified.

In case of detention, publication in the monthly list of detentions available on the Paris MoU web page will take place.

The results of the campaign will be analysed and findings will be presented to the governing bodies of the MoU for submission to the IMO.

### Notes to editors:

Port State Control is a check on visiting foreign ships to see that they comply with international rules on safety, pollution prevention and seafarers living and working conditions. It is a means of enforcing compliance where the owner and flag State have failed in their responsibility to implement or ensure compliance. The port State can require defects to be put right, and detain the ship for this purpose if necessary. It is therefore also a port State's defence against visiting substandard shipping.

Regional Port State Control was initiated in 1982 when fourteen European countries agreed to co-ordinate their port State inspection effort under a voluntary agreement known as the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). Current membership includes 27 countries. The European Commission, although not a signatory to the Paris MoU, is also a member of the Committee.

At least once a year the inspections focus on a certain area of concern or when new requirements enter into force. In the fall of 2011 the inspection campaign will be aimed at verifying that ships are in compliance with the requirements for structural safety and the international Convention on Load Lines.

Inspection reports are recorded on a central database SIRENaC located in St Malo - France, available for search and daily updating by MoU member countries. Inspection results can be viewed on the Paris MoU public website and are also provided to the Equasis public database.

The Secretariat of the MoU is provided by the Netherlands Ministry of Transport, Public works and Water Management and located in The Hague.

For more information on the Paris MoU on Port State Control please consult our Internet Website on the following address:

[www.parismou.org](http://www.parismou.org)

## PARIS MOU CIC ON TANKER DAMAGE STABILITY

### TANKER DAMAGE STABILITY QUESTIONNAIRE

<b>Name</b>	
<b>IMO Number</b>	
<b>Type: Gas, Chemical, Oil</b>	

No	Question	Yes	No	N/A
1	Does the ship have an approved stability information book (SIB)?			
2	Is the SIB written in a language understood by the master?			
3	Does the approved stability information cover damage conditions?			
4	Can the master demonstrate that the ship is normally loaded in accordance with the SIB?			
5	Has the master verified an alternate loading condition by written authority from flag/class?			
6	Has the master verified an alternate loading condition by assessing loaded condition against critical damage KG data, included in the approved stability information?			
7	Is there an on-board stability computer program that includes damage stability?			
8	Has the master verified an alternate loading condition by using the on-board stability computer program for carrying out damage stability checks?			
9	Was the ship detained as a result of this CIC?			