



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER PHÒNG TÀU BIỂN

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ
ADDRESS 18 PHAM HUNG, HA NOI

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION

Ngày: 14/02/2007

Số thông báo: 005KT/07TB

Nội dung: Hướng dẫn ghi Sổ nhật ký dầu phần I theo quy định của Phiên bản mới Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78.

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

Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Phiên bản mới Phụ lục I "Các quy định về phòng ngừa ô nhiễm dầu" của Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL 73/78) được IMO thông qua năm 2004 đã có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2007. Theo quy định của phiên bản mới nói trên, Sổ nhật ký dầu (Oil Record Book) Phần I (Các hoạt động của buồng máy) phải được ghi chép phù hợp với mẫu mới.

Trong những năm qua, hầu hết các tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế bị các Chính quyền cảng nước ngoài kiểm tra đều có khiếm khuyết liên quan đến việc ghi chép Sổ nhật ký dầu Phần I, và một số tàu đã bị lưu giữ vì khiếm khuyết này.

Để giúp cho thuyền viên ghi chép Sổ nhật ký dầu Phần I theo đúng quy định của Phiên bản mới Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã biên soạn "Hướng dẫn ghi Sổ nhật ký dầu Phần I theo quy định của MARPOL 73/78".

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan, kèm theo Thông báo kỹ thuật này, Hướng dẫn nói trên và đề nghị:

1/ Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu biển sao chụp Hướng dẫn và gửi cho tất cả các tàu; hướng dẫn và kiểm soát việc ghi chép đúng Sổ nhật ký dầu Phần I.

2/ Các Đăng kiểm viên lưu ý việc kiểm tra Sổ nhật ký dầu Phần I tại các đợt kiểm tra/ đánh giá tàu, xác nhận việc ghi chép được thực hiện theo đúng quy định.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong thư mục: *Tàu biển/ Thông báo kỹ thuật* 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 7684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +4 7684722

Thư điện tử: hainv@vr.org.vn

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

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Nhu trên

-QP, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải



**HƯỚNG DẪN GHI SỔ NHẬT KÝ DẦU PHẦN I
THEO QUY ĐỊNH CỦA MARPOL 73/78**

**GUIDANCE FOR CORRECT ENTRIES IN
THE PART I OF OIL RECORD BOOK
IN COMPLIANCE WITH MARPOL 73/78**

HÀ NỘI, THÁNG HAI NĂM 2007

NỘI DUNG

	Trang	
1	GIỚI THIỆU CHUNG	3
1.1	Phạm vi của Hướng dẫn	3
1.2	Mục đích của Hướng dẫn	3
1.3	Hướng dẫn về các quy trình hoạt động	3
1.4	Trách nhiệm của công ty quản lý tàu và thuyền bộ	5
2	CÁC HẠNG MỤC ĐƯỢC GHI CHÉP	7
2.1	Lưu ý	7
2.2	Các hạng mục được ghi chép - giải thích và hướng dẫn	8
3	CÁC VẤN ĐỀ CẦN LƯU Ý	15
3.1	Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu (IOPP)	15
3.2	Việc thu gom dầu cặn - việc đốt dầu cặn	15
3.3	Lưu ý trước khi tàu vào cảng	16
4	CÁC VÍ DỤ CHI TIẾT VỀ CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN	17
4.1	Nhận dầu đốt	18
4.2	Nhận dầu bôi trơn ở dạng xô	18
4.3	Xả nước đáy tàu buồng máy qua thiết bị 15 ppm	19
4.4	Xả nước đáy tàu buồng máy giữ trong két giữ nước đáy tàu qua thiết bị 15 ppm	20
4.5	Thu gom nước đáy tàu buồng máy vào két giữ nước đáy tàu	20
4.6	Chuyển nước đáy tàu buồng máy từ két giữ nước đáy tàu lên phương tiện tiếp nhận	21
4.7	Thu gom dầu cặn	22
4.8	Chuyển dầu cặn từ két dầu cặn của máy lọc dầu đến két dầu cặn chính	23
4.9	Thải dầu cặn lên phương tiện tiếp nhận	24
4.10	Chuyển dầu đã sử dụng đến két dầu cặn	25
4.11	Thiết bị 15 ppm/ thiết bị đo hàm lượng dầu bị hỏng	26
4.12	Đốt dầu cặn bằng thiết bị đốt dầu cặn	27
4.13	Dầu cặn/ dầu thải được giữ lại trên tàu	28
4.14	Rút khô nước từ két sang két khác	28
4.15	Xả tự động nước đáy tàu buồng máy qua mạn tàu	29
6.	PHỤ LỤC (trích Công ước MARPOL 73/78, Phụ lục I)	30

1 GIỚI THIỆU CHUNG

1.1 Phạm vi của Hướng dẫn

Hướng dẫn này đưa ra chỉ dẫn về cách thức ghi chép đúng trong Sổ nhật ký dầu (Oil Record Book, sau đây gọi là "ORB") - Phần I (Các hoạt động của buồng máy), phù hợp với Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bởi Nghị định thư 1978 (Phiên bản hợp nhất 2006) (sau đây gọi là "MARPOL 73/78"), Phụ lục I (Các quy định về phòng ngừa ô nhiễm do dầu), Quy định 4, 15, 17 và 38.

1.2 Mục đích của Hướng dẫn

Hướng dẫn này nhằm mục đích trợ giúp cho những người vận hành tàu xác định việc kiểm soát và các hành động cần thiết để đảm bảo rằng:

- Tất cả các hoạt động được đề cập tới tại Quy định 17, Phụ lục I của MARPOL 73/78 được ghi chép trong ORB;
- Tất cả các ghi chép được thực hiện theo mẫu ORB được quy định tại Phụ chương III, Phụ lục I của MARPOL 73/78;
- Các ghi chép trong ORB tương thích với nội dung ghi chép của các nhật ký khác của tàu.

Hướng dẫn này cũng có thể dùng làm tài liệu huấn luyện cho những người làm việc trên tàu và trên bờ liên quan.

1.3 Hướng dẫn về các quy trình hoạt động

- ORB phải được trang bị và duy trì cho tất cả các tàu chở dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và tất cả các tàu khác có tổng dung tích từ 400 trở lên, và phải được Chính quyền Hàng hải xác nhận, nếu Chính quyền Hàng hải có quy định như vậy, và phù hợp với các quy định của MARPOL 73/78. Đối với các tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam, ORB phải do Cục Hàng hải Việt Nam phát hành theo mẫu thống nhất, và phải có dấu và xác nhận của Cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực.
- ORB phải được ghi chép đầy đủ. Tất cả các hoạt động của buồng máy, làm hàng và dẫn tàu, nếu được quy định, phải được ghi chép một cách rõ ràng và chính xác.
- Chủ tàu, Thuyền trưởng và các sỹ quan làm việc trên tàu cần lưu ý rằng, bên cạnh việc tàu phải có ORB là yêu cầu bắt buộc theo luật định, ORB còn là phương tiện có giá trị cung cấp bằng chứng về việc tàu tuân thủ các quy định về phòng ngừa ô nhiễm do dầu.

- Danh mục toàn diện các hạng mục hoạt động của buồng máy, làm hàng và dẫn tàu cần phải ghi chép trong ORB, nếu thích hợp, được đề cập tại Quy định 17, Phụ lục I của MARPOL 73/78.

Các hạng mục hoạt động này được nhóm thành các nhóm hoạt động, mỗi nhóm được biểu thị bằng một mã chữ cái.

- Khi ghi chép ORB, ngày tháng, mã chữ cái và số hạng mục phải được ghi vào các cột thích hợp; và các chi tiết được yêu cầu phải được ghi theo thứ tự thời gian vào các phần trống (ghi chép các hoạt động).
- Đối với các tàu biển Việt Nam hoạt động trong nước, ORB phải được ghi bằng tiếng Việt; còn đối với các tàu hoạt động tuyến quốc tế, ORB phải được ghi bằng tiếng Anh.
- Sĩ quan chịu trách nhiệm phải ký và ghi ngày tháng vào phần ghi chép cho mỗi hoạt động đã hoàn thành.

Mỗi trang đã được ghi chép hết của ORB phải có chữ ký xác nhận của Thuyền trưởng.

Khi kết thúc mỗi hoạt động/ công việc liên quan thì cũng phải hoàn thành việc ghi chép một cách thích hợp vào ORB.

Không chờ cho đến khi kết thúc một tuần hoặc kết thúc một chuyến hành trình mới thực hiện việc ghi chép ORB. Bằng cách này có thể tránh được các sai sót hoặc việc bỏ quên.

- Tất cả các ghi chép trong ORB phải được thực hiện bằng loại mực không thể tẩy được. Không được dùng bút chì để ghi ORB.

Các ghi chép trong ORB nên viết bằng chữ in hoa.

Trong trường hợp ghi sai, thì ngay lập tức phải gạch bỏ các chữ ghi sai bằng một nét kẻ đơn sao cho vẫn có thể đọc được các chữ ghi sai này. Sĩ quan chịu trách nhiệm cần ký xác nhận tại chỗ có các chữ ghi sai và ghi các nội dung đúng vào ngay sau phần ghi sai.

Tuy nhiên, nếu lỗi ghi chép nghiêm trọng được phát hiện ở giai đoạn sau, thì cần phải có bằng chứng ở cùng thời điểm xảy ra việc ghi chép sai để chứng tỏ rằng ghi chép này là sai, và đó là lỗi do vô tình.

Không được phép để các dòng trống toàn bộ giữa mỗi đoạn ghi chép.

- Cơ quan có thẩm quyền của Chính phủ quốc gia tham gia MARPOL 73/78 có thể kiểm tra ORB của tàu bất kỳ ghé vào cảng hoặc bến ngoài khơi của mình và có thể yêu cầu nộp bản

sao của ORB, và có thể yêu cầu Thuyền trưởng của tàu chứng nhận rằng bản sao các nội dung ghi chép của ORB là xác thực.

Bản sao bất kỳ được Thuyền trưởng chứng nhận là bản sao xác thực của các nội dung ghi chép trong ORB đều được chấp nhận là bằng chứng về sự việc được nêu trong ghi chép tại bất kỳ vụ xét xử theo pháp luật nào.

- Việc kiểm tra ORB và việc cấp bản sao được xác nhận của ORB cho Cơ quan có thẩm quyền nêu trên phải được thực hiện càng nhanh chóng càng tốt, tránh việc tàu bị làm chậm trễ một cách không thoả đáng.
- ORB phải được lưu giữ trong vòng 03 năm kể từ lần ghi chép cuối cùng.
- Trên tàu chỉ được phép có duy nhất một ORB chính thức đang được sử dụng. Không được phép sử dụng ORB dưới dạng các trang rời.

1.4 Trách nhiệm của công ty quản lý tàu và thuyền bộ

a. Công ty quản lý tàu phải đảm bảo rằng:

- ORB được Chính quyền Hàng hải xác nhận và đóng dấu, nếu có quy định;
- ORB phải được lưu giữ trong vòng 03 năm kể từ lần ghi chép cuối cùng;
- Mỗi lần cán bộ công ty thực hiện việc kiểm tra trên tàu đều phải kiểm tra xác nhận ORB được ghi chép theo đúng quy định.

b. Thuyền trưởng phải đảm bảo rằng:

- ORB được Chính quyền Hàng hải xác nhận và đóng dấu, nếu có quy định;
- ORB phải được lưu giữ trong vòng 03 năm kể từ lần ghi chép cuối cùng;
- Mỗi trang đã được ghi chép hết của ORB đều được Thuyền trưởng ghi ngày tháng và ký xác nhận;
- Nội dung của từng ghi chép trong ORB phù hợp với mẫu quy định tại Phụ chương III, Phụ lục I của MARPOL 73/78 và tương thích với các nhật ký khác của tàu;
- Thông báo ngay cho Máy trưởng khi tàu đi đến hoặc rời khỏi "Vùng đặc biệt" theo Quy định 1.11, Phụ lục I của MARPOL 73/78;

- Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu (IOPP) và Phụ lục của giấy chứng nhận này (mẫu A hoặc B) có đầy đủ các thông tin theo quy định (các kết và thể tích của chúng) như được nêu tại Mục 3.1 của Hướng dẫn này.

c. Sĩ quan máy được chỉ định phải đảm bảo rằng:

- Tất cả các hoạt động theo Quy định 17, Phụ lục I của MARPOL 73/78 được ghi chép thích hợp trong ORB;
- Mỗi ghi chép đều phải đúng, theo mẫu được nêu tại Phụ chương III, Phụ lục I của MARPOL 73/78, được ghi thích hợp, tương thích với các nhật ký khác của tàu và được ký đầy đủ;
- Các tài liệu sau đây phải được xem xét thường xuyên và luôn có sẵn sàng:
 - ORB được ghi chép đến ngày xem xét;
 - ORB cũ được lưu giữ trong vòng 03 năm kể từ lần ghi chép cuối cùng;
 - Sổ tay và giấy chứng nhận của thiết bị 15 ppm;
 - Sổ tay và giấy chứng nhận của thiết bị báo động và ngừng tự động của thiết bị 15 ppm.
- Hệ thống nước đáy tàu và đốt chất thải (đường ống, dây điện và các thiết bị) luôn ở trạng thái làm việc tốt, được giám sát và bảo quản đầy đủ.

2 CÁC HẠNG MỤC ĐƯỢC GHI CHÉP

2.1 Lưu ý

- Phần dưới đây đưa ra danh mục toàn diện các hạng mục hoạt động buồng máy phải được ghi chép trong ORB, nếu thích hợp, phù hợp với Quy định 17, Phụ lục I của MARPOL 73/78.
- Các hạng mục hoạt động này được nhóm thành các nhóm hoạt động, mỗi nhóm được biểu thị bằng một mã chữ cái (từ A đến I). Các chữ cái tham chiếu này và các số thứ tự được sử dụng trong toàn bộ Hướng dẫn này.
- Khi thực hiện việc ghi chép ORB, ngày tháng, mã chữ cái hoạt động và số thứ tự của hạng mục phải được ghi vào cột thích hợp và các chi tiết được yêu cầu phải được ghi theo thứ tự thời gian vào cột "Ghi chép các hoạt động".
- Sĩ quan chịu trách nhiệm phải ký và ghi ngày tháng vào phần ghi chép cho mỗi hoạt động đã hoàn thành. Mỗi trang đã được ghi chép hết của ORB phải có chữ ký xác nhận của Thuyền trưởng.
- ORB bao gồm rất nhiều tham chiếu đến lượng dầu.
- Các hạn chế về độ chính xác của thiết bị đo mức két, sự biến đổi do nhiệt độ và các chất bám dính vào két có thể ảnh hưởng đến độ chính xác của các chỉ số đo két. Cần phải lưu ý đến vấn đề này khi thực hiện việc ghi chép ORB.
- Các lưu ý và giải thích được in nghiêng.

2.2 Danh mục các hạng mục được ghi chép - giải thích và hướng dẫn

List of items to be recorded – interpretation and clarification

(A) Nhận nước dẫn vào két dầu đốt hoặc vệ sinh két dầu đốt

Ballasting or cleaning of fuel oil tanks

1. Tên các két được nhận nước dẫn.
Identity of tank(s) ballasted.
2. Có được vệ sinh từ lần chứa dầu gần nhất hay không, nếu không thì ghi loại dầu được chứa trong két trước đó.

Ngày tháng vệ sinh lần cuối - tên thương mại, tỷ trọng và/hoặc độ nhớt của dầu.

Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.

Date of last cleaning - oil commercial name, density and/or viscosity.

3. Quá trình vệ sinh:
Cleaning process:
- .1 vị trí tàu và thời gian bắt đầu và hoàn thành công việc vệ sinh;
position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 tên các két trong đó một phương pháp nào đó được thực hiện (xúc rửa, rửa bằng hơi, rửa bằng các hoá chất; kiểu và lượng các hoá chất sử dụng, tính bằng mét khối);
identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in cubic metres);
 - .3 nhận biết (tên) các két nước rửa được chuyển đến.
identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4. Nhận nước dằn:
Ballasting:
- .1 vị trí tàu và thời gian bắt đầu và kết thúc việc nhận dằn;
position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 lượng nước dằn nếu các két không được làm sạch, mét khối.
quantity of ballast if tanks are not cleaned, in cubic metres;
- (B) Thải nước dằn bẩn hoặc nước rửa két từ các két dầu đốt nêu ở phần (A)**
Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under section (A)
5. Nhận biết (tên) các két.
Identity of tank(s).
6. Vị trí của tàu lúc bắt đầu thải.
Position of ship at start of discharge.
7. Vị trí của tàu lúc hoàn thành thải.
Position of ship on completion of discharge.
8. Tốc độ tàu trong quá trình thải.
Ship's speed(s) during discharge.
9. Phương pháp thải:
Method of discharge:
- .1 qua thiết bị 15 ppm;
through 15 ppm equipment;

.2 tới phương tiện tiếp nhận.
to reception facilities.

10. Khối lượng thải, mét khối.
Quantity discharged, in cubic metres.

(C) Thu gom và thải dầu cặn (cặn dầu và dầu thải)

Collection and disposal of oil residues (sludge and other residues)

11. Thu gom dầu cặn

Collection of oil residues

Lượng dầu cặn (cặn dầu và dầu thải) được giữ lại trên tàu. Lượng dầu này phải được ghi hàng tuần¹: (Điều này nghĩa là lượng dầu cặn phải được ghi 1 lần trong 1 tuần ngay cả trường hợp chuyến đi kéo dài hơn 1 tuần)

Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly¹: (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

.1 nhận biết (tên) các két
identity of tank(s)

.2 thể tích các két, mét khối
capacity of tank(s), in cubic metres

.3 tổng lượng dầu cặn được giữ lại, mét khối;
total quantity of retention, in cubic metres;

(¹ Chỉ các két liệt kê ở hạng mục 3.1 của mẫu A và B của Phụ bản Giấy chứng nhận IOPP được sử dụng để chứa dầu cặn.

Tanks listed in item 3.1 of Form A and B of the Supplement to the IOPP Certificate used for sludge.)

12. Các phương pháp thải dầu cặn

Methods of disposal of residue

Nêu rõ lượng dầu cặn được thải, các két được vét và lượng dầu cặn được giữ lại, mét khối:

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in cubic metres:

.1 tới phương tiện tiếp nhận (tên cảng)²;
to reception facilities (identify port)²;

- .2 chuyển tới các két khác (nêu rõ tên các két và tổng lượng dầu cặn ở trong các két đó);
transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
- .3 đốt bằng thiết bị đốt dầu cặn (nêu rõ tổng thời gian hoạt động của thiết bị đốt dầu cặn);
incinerated (indicate total time of operation);
- .4 phương pháp khác (nêu phương pháp đó).
other method (state which).

⁽²⁾ Thuyền trưởng của tàu phải nhận được từ người điều hành phương tiện tiếp nhận, kể cả các sà lan và xe tải tiếp nhận, một biên lai hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết về khối lượng nước rửa két, nước dẫn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp dầu được chuyển tới phương tiện tiếp nhận cùng với thời gian và ngày chuyển. Biên lai hoặc giấy chứng nhận này, nếu đính kèm ORB, có thể trợ giúp cho Thuyền trưởng trong việc chứng minh rằng tàu không liên quan tới một vụ ô nhiễm nào đó. Biên lai hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với ORB.

Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.)

(D) Xả ra mạn không tự động hoặc thải bằng cách khác đối với nước đáy tàu tích tụ trong buồng máy

Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

Nước đáy tàu tích tụ trong buồng máy là do các đệm kín nước của các bơm, ống bao trục bị rò rỉ; các đường ống/ bích nối/ đầu nối của các hệ thống dầu đốt, nước biển, nước ngọt, nước nổi hơi, ... bị rò rỉ. Lượng nước đáy tàu tích tụ dự kiến trong buồng máy phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố (điều kiện buồng máy, điều kiện bảo quản, bảo dưỡng, năng lực của thuyền viên, tuổi tàu, ...). Lượng nước tạo ra trong một ngày có thể được ước tính như sau:

Tàu có GT 40 - 3000: 0,5 m³

Tàu có GT 3000 - 5000: 1,5 m³

Tàu có GT 5000 - 7000: 2,5 m³

Tàu có GT 7000 - 10000: 4,0 m³

Tàu có GT trên 10000: 6,0 m³

Đối với tàu có ống bao trục được bôi trơn bằng dầu, các trị số nêu trên có thể giảm bớt 50%.

Bilge water is originating from leaking water seals of pumps, stern tube, leaking pipes/flanges of fuel oil, steam, sea water, fresh water, boiler water systems. The anticipated quantity depends on many factors (ER condition and maintenance, crew competence, age of vessel, etc.). Guidance on daily bilge water quantity can be reported as:

0.5 m³ for 40-3000 GT

1.5 m³ for 3000-5000 GT

2.5 m³ for 5000-7000 GT

4.0 m³ for 7000-10000 GT

6.0 m³ for above 10000 GT

For oil sealed stern tube these values should be reduced by 50%.

13. Lượng xả hoặc thải, tính bằng mét khối³.
Quantity discharged or disposed of, in cubic metres³.
14. Thời gian xả hoặc thải (bắt đầu và dừng).
Time of discharge or disposal (start and stop).
15. Phương pháp xả hoặc thải:
Method of discharge or disposal:
 - .1 qua thiết bị 15 ppm (nêu rõ vị trí khi bắt đầu và dừng);
through 15 ppm equipment (state position at start and end);
 - .2 tới thiết bị tiếp nhận (tên cảng)⁴;
to reception facilities (identify port)⁴;
 - .3 chuyển tới két lắng hoặc két giữ nước đáy tàu (nêu rõ tên các két;
khối lượng giữ lại trong các két, tính bằng mét khối).
transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state quantity retained in tank(s), in cubic metres).

- (³) Trong trường hợp xả hoặc thải nước đáy tàu từ các két giữ nước đáy tàu, ghi rõ tên và thể tích két của các két giữ nước đáy tàu và lượng còn lại trong két giữ nước đáy tàu.

In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

- 4 Thuyền trưởng của tàu phải nhận được từ người điều hành phương tiện tiếp nhận, kể cả các sà lan và xe tải tiếp nhận, một biên lai hoặc giấy chứng nhận nêu chi tiết về khối lượng nước rửa két, nước dẫn bẩn, cặn hoặc hỗn hợp dầu được chuyển tới phương tiện tiếp nhận cùng với thời gian và ngày chuyển. Biên lai hoặc giấy chứng nhận này, nếu đính kèm ORB, có thể trợ giúp cho Thuyền trưởng trong việc chứng minh rằng tàu không liên quan tới một vụ ô nhiễm nào đó. Biên lai hoặc giấy chứng nhận phải được giữ cùng với ORB.

Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.)

(E) Xả ra mạn tự động hoặc thải bằng cách khác đối với nước đáy tàu tích tụ trong buồng máy

Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

Phần này đề cập đến các hệ thống hút khô nước đáy tàu có các rơ le nổi tại các hố hút khô nước đáy tàu kích hoạt tự động việc chuyển nước đáy tàu vào két giữ nước đáy tàu hoặc có các rơ le nổi ở két giữ nước đáy tàu kích hoạt tự động việc xả nước đáy tàu qua thiết bị 15 ppm.

Khi các hệ thống như vậy được sử dụng có thể dẫn đến việc xả nước đáy tàu không được giám sát. Nước đáy tàu thông thường được xả theo D15 thông qua thiết bị 15ppm.

This section refers to the bilge systems with floater switches in the bilge wells activating "automatic" bilge water transfer to the bilge water holding tank or with floater switches in the bilge water holding tank activating "automatic" bilge water discharge overboard-through the 15 ppm equipment.

When these systems are used it could result in un-monitored discharge of the bilges. Bilges are normally emptied under D15 through the 15 ppm equipment.

16. Thời gian và vị trí của tàu khi đưa hệ thống vào chế độ tự động hoạt động để xả ra mạn, qua thiết bị 15 ppm.

Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.

17. Thời gian đưa hệ thống vào hoạt động ở chế độ tự động chuyển nước đáy tàu tới kết giữ nước đáy tàu (tên kết).

Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).

18. Thời gian đưa hệ thống về chế độ hoạt động bằng tay.

Time when the system has been put into manual operation.

(F) Trạng thái của thiết bị lọc dầu

Condition of oil filtering equipment

19. Thời gian hệ thống bị hư hỏng⁵.

Time of system failure⁵.

20. Thời gian khi hệ thống được làm cho hoạt động trở lại.

Time when system has been made operational.

21. Nguyên nhân gây hư hỏng.

Reasons for failure.

⁵ Trạng thái của thiết bị lọc dầu cũng bao gồm thiết bị báo động và ngừng tự động, nếu có.)

The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.)

(G) Việc xả ngẫu nhiên hoặc xả ngoại lệ khác dầu ra biển

Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Thời gian xảy ra việc xả.

Time of occurrence.

23. Địa điểm hoặc vị trí của tàu lúc xảy ra việc xả.

Place or position of ship at time of occurrence.

24. Khối lượng gần đúng và loại dầu bị xả.
Approximate quantity and type of oil.
25. Hoàn cảnh xả hoặc thoát dầu, nguyên nhân và các lưu ý chung.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Nhận dầu đốt hoặc dầu bôi trơn dạng xô
Bunkering of fuel oil or bulk lubricating oil

26. Nhận dầu
Bunkering
- .1 Nơi nhận.
Place of bunkering.
 - .2 Thời gian nhận.
Time of bunkering.
 - .3 Loại và khối lượng dầu đốt và tên các két (nêu rõ lượng bổ sung, tính bằng tấn, và tổng lượng dầu trong két).
Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes, and total content of tank(s)).
 - .4 Loại và khối lượng dầu bôi trơn và tên các két (nêu rõ lượng bổ sung, tính bằng tấn, và tổng lượng dầu két).
Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes, and total content of tank(s)).

(I) Qui trình hoạt động bổ sung và các lưu ý chung
Additional operational procedures and general remarks

Mục 5 đưa ra các ví dụ chi tiết về các hoạt động liên quan được ghi chép trong ORB và các khuyến nghị đối với các ví dụ này.

3 CÁC VẤN ĐỀ CẦN LƯU Ý

3.1 Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu (IOPP)

3.1.1 Phụ lục của Giấy chứng nhận IOPP

Mẫu A được cấp cho các tàu không phải là tàu chở dầu.

Mẫu B được cấp cho các tàu chở dầu.

(Các số thứ tự nêu dưới đây tham chiếu đến các mẫu này)

- Sản lượng lớn nhất của thiết bị 15 ppm được nêu ở mục 2.5 và phải được đối chiếu với sổ tay của nhà sản xuất và giấy chứng nhận kiểu của thiết bị;
- Các két dầu cặn được nêu ở mục 3.1. Tất cả các két bao gồm két dầu cặn của thiết bị đốt dầu cặn, két dầu cặn của máy lọc dầu HFO/DO/LO, két gom dầu bôi trơn thải ... phải được ghi đầy đủ;
- Các két chứa nước đáy tàu lẫn dầu được nêu ở mục 3.3 trừ khi việc không áp dụng Quy định 14 là hợp lệ (mục 2.5.2);
- Sản lượng của thiết bị đốt dầu cặn được nêu ở mục 3.2.1 và phải được đối chiếu với sổ tay của nhà sản xuất và giấy chứng nhận kiểu của thiết bị;
- Nếu tàu có nồi hơi phụ để đốt dầu cặn, phải đánh dấu vào mục 3.2.2 và điều này phải được đối chiếu với sổ tay của đầu đốt nồi hơi và hệ thống đường ống.

3.2 Việc thu gom dầu cặn - việc đốt dầu cặn

3.2.1 C11.1: Ghi khi kết thúc chuyến đi, tổng lượng dầu cặn được giữ lại trên tàu.

Lượng dầu cặn trên tàu = Lượng dầu cặn tạo ra - (Lượng dầu cặn được đốt bởi thiết bị đốt dầu cặn và/hoặc nồi hơi phụ có thể đốt dầu cặn).

3.2.2 Lượng dầu cặn hàng ngày từ các máy lọc dầu = (0,008 đến 0,01) x Lượng tiêu thụ HFO + 0,005 x Lượng tiêu thụ DO.

3.2.3 Dầu cặn từ các két HFO khoảng 15 lít/ 1000 kW mỗi ngày.

3.2.4 Dầu cặn từ thiết bị 15 ppm.

3.2.5 C12.3: Dầu cặn được đốt bằng thiết bị đốt dầu cặn: Sản lượng của thiết bị đốt dầu cặn theo Giấy chứng nhận IOPP, mẫu A hoặc B, mục 3.2.1.

3.2.6 C12.4: Dầu cặn được đốt bằng nồi hơi phụ chỉ trong trường hợp Giấy chứng nhận IOPP, mẫu A hoặc B, mục 3.2.2 được đánh dấu thích hợp.

3.3 Lưu ý trước khi tàu vào cảng

3.3.1 ORB phải:

- Có dấu và xác nhận của Chính quyền Hàng hải, nếu có yêu cầu;
- Sẵn sàng ở trên tàu, bao gồm cả các ORB đã sử dụng hết phải được lưu giữ trong thời gian 3 năm;
- Được ghi chép và ký xác nhận đầy đủ đến ngày tàu vào cảng.

3.3.2 Các van hút khô nước đáy tàu ở buồng máy/ van xả ra mạn được khoá/ niêm phong.

3.3.3 Vệ sinh sạch sẽ phin lọc; kiểm tra phin lọc dự trữ của thiết bị 15 ppm.

3.3.4 Thử van 3 ngã của thiết bị 15 ppm.

3.3.5 Thử thiết bị đốt dầu cặn - tất cả các sỹ quan máy đều phải thành thạo với thiết bị này.

3.3.7 Tàu có bích nội quốc tế để thải dầu cặn ở trạng thái tốt.

3.3.8 Trên tàu có sẵn sàng các giấy chứng nhận của thiết bị 15 ppm, thiết bị báo động và dừng thải tự động, thiết bị đốt dầu cặn, nếu thích hợp.

4 CÁC VÍ DỤ CHI TIẾT VỀ CÁC HOẠT ĐỘNG LIÊN QUAN

- 4.1 Nhận nước dẫn vào két dầu đốt hoặc vệ sinh két dầu đốt
Ballasting or cleaning of fuel oil tanks**
- 4.2 Nhận dầu đốt
Fuel Bunkering**
- 4.3 Nhận dầu bôi trơn ở dạng xô
Lubricating Oil Bulkering in Bulk**
- 4.4 Xả nước đáy tàu buồng máy qua thiết bị 15 ppm
Engine Room Bilges Discharge Overboard through the 15 ppm equipment**
- 4.5 Xả nước đáy tàu buồng máy giữ trong két giữ nước đáy tàu qua thiết bị 15 ppm
Bilge Water from Bilge Water Holding Tank Discharge overboard through the 15 ppm equipment**
- 4.6 Thu gom nước đáy tàu buồng máy vào két giữ nước đáy tàu
Bilge Water Collection in Bilge Water Holding Tanks**
- 4.7 Chuyển nước đáy tàu buồng máy từ két giữ nước đáy tàu lên phương tiện tiếp nhận
Delivery of Bilge Water from Bilge Water Holding tank to reception facilities**
- 4.8 Thu gom dầu cặn
Sludge Collection**
- 4.9 Chuyển dầu cặn từ két dầu cặn của máy lọc dầu đến két dầu cặn chính
Sludge Transfer from Purifiers Sludge Tank to Main Sludge Tank**
- 4.10 Thải dầu cặn lên phương tiện tiếp nhận
Sludge Disposal to Reception Facilities**
- 4.11 Chuyển dầu đã sử dụng đến két dầu cặn
Used oils transfer to Sludge Tank**
- 4.12 Thiết bị 15 ppm/ thiết bị đo hàm lượng dầu bị hỏng
15 ppm Equipment/ Oil Content Meter Failure**
- 4.13 Đốt dầu cặn bằng thiết bị đốt dầu cặn
Sludge Incineration**
- 4.14 Dầu cặn/ dầu thải được giữ lại trên tàu
Oil Residues/ Sludge retained on board**
- 4.15 Rút khô nước từ két sang két khác
Draining water from tank into another tank**
- 4.16 Xả tự động nước đáy tàu buồng máy qua mạn tàu
Bilge Water automatic discharge overboard**

Các lưu ý và giải thích được in nghiêng.

4.1 Nhận nước dẫn vào két dầu đốt hoặc vệ sinh két dầu đốt
Ballasting or cleaning of fuel oil tanks

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	A	1	NO. 5 DB (P&S) FO TANK
		2	YES
		3.1	POSITION AT START xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E; 03: 05 HRS POSITION AT END xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E; 05: 30 HRS
		3.2	NO. 5 DB (P&S) FO TANK, RINSING THROUGH
		3.3	COLLECTING TANK
		4.1	POSITION AT START xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E; 05: 30 HRS POSITION AT END xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E; 09: 50 HRS
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

4.2 Nhận dầu đốt
Fuel Bunkering

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	H	26.1	HAIPHONG
		26.2	STARTED 07: 20/ FINISHED 08: 00
		26.3	25.0 TONNES MDO TO NO. 1 (P) DO TANK. SPECIFIC GRAVITY AT 15 ⁰ C = 0.8520 g/lit. VISCOSITY AT 40 ⁰ C - 2.5 cSt. TOTAL IN NO. 1 (P) DO TANK 30.25 TONNES.
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

4.3 Nhận dầu bôi trơn ở dạng xô

Lubricating Oil Bulkering in Bulk

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	H	26.1	HAIPHONG
		26.2	STARTED 07: 20/ FINISHED 08: 00
		26.4	15.0 TONNES LUB OIL SAE 30 TO NO. 2 LUB OIL TANK TOTAL QUANTITY IN NO. 2 LUB OIL TANK 18.50 TONNES
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: không ghi việc nhận dầu bôi trơn chứa trong các thùng ròi vào ORB.

Note: Bunkering of lubricating oil in drums is not entered in the ORB.

4.4 Xả nước đáy tàu buồng máy qua thiết bị 15 ppm

Engine Room Bilges Discharge Overboard through the 15 ppm equipment

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	D	13	4 m ³
		14	STARTED 08: 00/ FINISHED 12: 00
		15.1	THROUGH 15 ppm EQUIPMENT POSITION AT START xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E POSITION AT END xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Nếu trong quá trình hoạt động của thiết bị 15 ppm, van thu gom dầu cặn được mở và dầu cặn thu được từ hoạt động của thiết bị 15 ppm được chuyển về két dầu cặn, thì phải ghi như sau vào ORB.

Note: If during operation of the 15 ppm equipment, the sludge collecting valve has been activated and the collected sludge has been turned into the sludge tank, the following entry has to be carried out in the ORB.

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	C	11.1	SLUDGE TANK
		11.2	1.5 m ³
		11.3	0.20 m ³ FROM 15 ppm EQUIPMENT OPERATION. TOTAL QUANTITY OF RETENTION IN TANK 0.8 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

4.5 Xả nước đáy tàu buồng máy giữ trong két giữ nước đáy tàu qua thiết bị 15 ppm

Bilge Water from Bilge Water Holding Tank Discharge overboard through the 15 ppm equipment

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	D	13	4 m ³ FROM BILGE WATER HOLDING TANK.
		14	STARTED 08: 00/ FINISHED 12: 00
		15.1	THROUGH 15 ppm EQUIPMENT POSITION AT START xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E POSITION AT END xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E
20/01/2007	C	11.1	SLUDGE TANK
		11.2	1.5 m ³
		11.3	0.20 m ³ FROM 15 ppm EQUIPMENT OPERATION. TOTAL QUANTITY OF RETENTION IN TANK 0.8 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

4.6 Thu gom nước đáy tàu buồng máy vào két giữ nước đáy tàu

Bilge Water Collection in Bilge Water Holding Tanks

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	D	13	1.5 m ³
		14	STARTED 08: 00/ FINISHED 08: 30
		15.3	TRANSFER TO BILGE WATER HOLDING TANK OF CAPACITY 4 m ³ . TOTAL QUANTITY RETAINED IN THE TANK 3 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

4.7 Chuyển nước đáy tàu buồng máy từ két giữ nước đáy tàu lên phương tiện tiếp nhận

Delivery of Bilge Water from Bilge Water Holding tank to reception facilities

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	D	13	4 m ³ FROM BILGE WATER HOLDING TANK.
		14	STARTED 08: 00/ FINISHED 9: 00
		15.2	TO RECEPTION FACILITIES OF HAIPHONG PORT. RECEIPT NO. 0067X/HP06
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Nếu tàu được miễn trang bị thiết bị 15 ppm thì phải có két chứa nước đáy tàu buồng máy như thông tin được ghi trong Giấy chứng nhận IOPP, nước từ két chứa nước đáy tàu buồng máy phải được chuyển lên phương tiện tiếp nhận.

Thuyền trưởng phải yêu cầu phương tiện tiếp nhận cấp giấy biên nhận nêu rõ lượng nước đáy tàu buồng máy đã chuyển lên phương tiện tiếp nhận, ngày và giờ thực hiện công việc này.

Giấy biên nhận nói trên phải được đính kèm ORB.

Note: Vessels for which the requirement for installation of 15 ppm equipment is waived should have only bilge water holding tank and, as per note recorded in IOPP certificate, dispose of oily bilge water to shore facilities during dedicated days.

The Master should request receipt from the reception facilities stating quantity of bilge water disposed of, date and time.

The receipt should be attached to the ORB.

4.8 Thu gom dầu cặn Sludge Collection

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	C	11.1	DL SLUDGE TANK
		11.2	0.8 m ³
		11.3	0.4 m ³ SLUDGE TO SLUDGE TANK TOTAL QUANTITY OF RETENTION IN TANK 0.6 m ³
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Các kết dầu cặn được ghi ở đây phải giống như các kết ghi trong mẫu A hoặc mẫu B của Giấy chứng nhận IOPP.

Phải thực hiện việc ghi chép này khi kết thúc chuyến hành trình, nhưng tối thiểu phải thực hiện một tuần một lần.

Lượng dự kiến hàng ngày là 0,8% lượng dầu HFO tiêu thụ mỗi ngày và 0,5% lượng dầu DO tiêu thụ mỗi ngày.

Note: The sludge tanks recorded here should be exactly the same as the tanks recorded in IOPP supplement Form A or Form B.

This record should be kept at least at the end of each voyage but not more than once per week.

Anticipated quantity will be 0.8% of HFO daily consumption plus 0.5% DO daily consumption.

4.9 Chuyển dầu cặn từ két dầu cặn của máy lọc dầu đến két dầu cặn chính

Sludge Transfer from Purifiers Sludge Tank to Main Sludge Tank

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
20/01/2007	C	12.2	0.60 m ³ TRANSFERED FROM DL SLUDGE TANK OF CAPACITY 0.8 m ³ TO SLUDGE TANK OF CAPACITY 2.5 m ³ TOTAL QUANTITY OF RETENTION IN DL SLUDGE TANK 0 m ³ . TOTAL QUANTITY OF RETENTION IN SLUDGE TANK 1.5 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Các két dầu cặn được ghi ở đây phải giống như các két ghi trong mẫu A hoặc mẫu B của Giấy chứng nhận IOPP.

Note: The sludge tanks recorded here should be exactly the same as the tanks recorded in IOPP supplement Form A or Form B.

4.10 Thải dầu cặn lên phương tiện tiếp nhận
Sludge Disposal to Reception Facilities

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
15/02/2007	C	12.1	1.4 m ³ DELIVERED TO RECEPTION FACILITY OF HAIPHONG PORT FROM SLUDGE TANK OF CAPACITY 1.5 m ³ RECEIPT NO. 6789X/06HP QUANTITY OF RETENTION IN TANK 0 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Các kết dầu cặn được ghi ở đây phải giống như các kết ghi trong mẫu A hoặc mẫu B của Giấy chứng nhận IOPP.

Thuyền trưởng phải yêu cầu phương tiện tiếp nhận cấp giấy biên nhận nêu rõ lượng dầu cặn đã chuyển lên phương tiện tiếp nhận, ngày và giờ thực hiện công việc này.

Giấy biên nhận nói trên phải được đính kèm ORB.

Note: The sludge tanks recorded here should be exactly the same as the tanks recorded in IOPP supplement Form A or Form B.

The Master should request receipt from the reception facilities stating quantity of sludge disposed of, date and time.

The receipt should be attached to the ORB

4.11 Chuyển dầu đã sử dụng đến kết dầu cặn

Used oils transfer to Sludge Tank

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
15/02/2007	C	11.1	SLUDGE TANK
		11.2	2.5 m ³
		12.3	0.3 m ³ USED LUB OIL TRANSFERRED TO SLUDGE TANK. TOTAL QUANTITY OF RETENTION IN TANK 1.2 m ³
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Các kết dầu cặn được ghi ở đây phải giống như các kết ghi trong mẫu A hoặc mẫu B của Giấy chứng nhận IOPP.

Note: The sludge tanks recorded here should be exactly the same as the tanks recorded in IOPP supplement Form A or Form B.

4.12 Thiết bị 15 ppm/ thiết bị đo hàm lượng dầu bị hỏng

15 ppm Equipment/ Oil Content Meter Failure

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
15/02/2007	F	19	AT 16: 00 HRS LOCAL TIME THE 15 ppm EQUIPMENT FAILED.
		20	AT 21: 00 HRS LOCAL TIME THE 15 ppm HAS BEEN MADE OPERATIONAL
		21	FAILURE OF THE ELECTRIC MOTOR
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Nếu thiết bị không được sửa chữa phục hồi trong cùng ngày bị hư hỏng, thì phải tiếp tục ghi mã F (Trạng thái của thiết bị lọc dầu), sử dụng mã F21 và F22 vào ngày thiết bị được sửa chữa phục hồi.

Note: If the failure is not rectified at the same day, code F (Condition of the Oil Filtering Equipment) is being entered the day of rectification using code F21 and F22.

4.13 Đốt dầu cặn bằng thiết bị đốt dầu cặn

Sludge Incineration

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
15/02/2007	C	12.3	0.20 m ³ FROM SLUDGE TANK OF CAPACITY 1.5 m ³ INCINERATED. TOTAL TIME OF INCINERATION 4 HOURS. QUANTITY OF RETENTION IN TANK 0.6 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Lượng dầu cặn được đốt bằng thiết bị đốt dầu cặn được tính bằng sản lượng của thiết bị đốt dầu cặn nhân với thời gian đốt.

Việc đốt dầu cặn bằng thiết bị đốt dầu cặn chỉ được phép khi mục 3.2.1 của mẫu A hoặc B của Giấy chứng nhận IOPP được đánh dấu thích hợp.

Các kết dầu cặn được ghi ở đây phải giống như các kết ghi trong mẫu A hoặc mẫu B của Giấy chứng nhận IOPP.

Note: The quantity recorded as incinerated should be equal to the capacity of the incinerator multiplied by the operation.

Sludge incineration is permitted only if paragraph 3.2.1 of IOPP supplement Form A or Form B is duly marked.

The sludge tanks recorded here should be exactly the same as the tanks recorded in IOPP supplement Form A or Form B.

4.14 Dầu cặn/ dầu thải được giữ lại trên tàu
Oil Residues/ Sludge retained on board

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
28/02/2007	C	11.1	FUEL OIL SLUDGE TANK NO. 1 INCINERATOR SETTLING TANK NO. 2 DIRTY OIL TANK NO. 6
		11.2	FUEL OIL SLUDGE TANK NO. 1: 9.5 m ³ INCINERATOR SETTLING TANK NO. 2: 5.0 m ³ DIRTY OIL TANK NO. 6: 7.0 M ³
		11.3	FUEL OIL SLUDGE TANK NO. 1: 5.5 m ³ INCINERATOR SETTLING TANK NO. 2: 3.35 m ³ DIRTY OIL TANK NO. 6: 4.5 M ³
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

Lưu ý: Các kết dầu cặn được ghi ở đây phải giống như các kết ghi trong mẫu A hoặc mẫu B của Giấy chứng nhận IOPP.

Phải thực hiện việc ghi chép này khi kết thúc chuyến hành trình, nhưng tối thiểu phải thực hiện một tuần một lần.

Note: The sludge tanks recorded here should be exactly the same as the tanks recorded in IOPP supplement Form A or Form B.

This record should be kept at least at the end of each voyage but not more than once per week.

4.15 Rút khô nước từ két sang két khác
Draining water from tank into another tank

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
28/02/2007	C	12.2	2.0 m ³ WATER FROM SLUDGE TANK TO BILGE HOLDING TANK OF CAPACITY 8.5 m ³ . QUANTITY OF RETENTION IN BILGE HOLDING TANK 4.6 m ³ .
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

4.16 Xả tự động nước đáy tàu buồng máy qua mạn tàu
Bilge Water automatic discharge overboard

DATE	CODE (LETTER)	ITEM (NUMBER)	RECORD OF OPERATIONS/SIGNATURE OF OFFICER IN CHARGE
01/03/2007	E	16	16: 00 HRS LOCAL TIME AT POSITION xx ⁰ yy' N; xx ⁰ yy' E.
		18	20: 00 HRS LOCAL TIME STOP.
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)
03/03/2007	E	17	17: 00 HRS LOCAL TIME TO BILGE HOLDING TANK NO. 11.
		18	21: 30 HRS LOCAL TIME STOP.
			(Chữ ký của sỹ quan chịu trách nhiệm) (Signature of Responsible Officer)

5. PHỤ LỤC

Các Quy định 1, 4, 15, 17, và 38, Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 đưa ra các yêu cầu về kiểm soát ô nhiễm do dầu trong hoạt động.

Phần dưới đây được trích từ Ấn phẩm hợp nhất 2006 của Công ước MARPOL 73/78.

MARPOL PHỒ LỘC I

CỖc qui ½lũnh về phỖYng ng÷a á nhiĩ m do d. u

Qui ½lũnh 1

Định nghĩa

Trong Phụ lục này:

...

11 *Vùng ½c biĩt* là vùng biển, nơi được thừa nhận do những lý do kỹ thuật liên quan đến điều kiện hải dương học và sinh thái của nó và tới đặc điểm giao thông của nó, mà yêu cầu áp dụng các phương pháp đặc biệt bắt buộc để phòng ngừa ô nhiễm biển do dầu.

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

- .1 *Vùng biển ðla Trung Hĩi* là bản thân Địa Trung Hải kể cả các vịnh và các biển trong đó được giới hạn với Biển Đen bởi vĩ tuyến 41° Bắc, ở phía tây bởi kinh tuyến 005°36' Tây đi qua eo Gibraltar.
- .2 *Vùng Biển Ban Tĩch* là bản thân Biển Ban Tĩch cùng với vịnh Bothnia, vịnh Phần Lan và cửa biển đi vào Biển Ban Tĩch được giới hạn bởi vĩ tuyến 57°44,8' Bắc của mũi Skaw ở eo Skagerrak.
- .3 *Vùng Biển ðen* là bản thân Biển Đen được giới hạn ở phía Địa Trung Hải bởi vĩ tuyến 41° Bắc.
- .4 *Vùng Biển ðỏ* là bản thân Biển Đỏ kể cả các vịnh Suez và Aqaba, ở phía nam được giới hạn bởi đường thẳng đi qua Ras si Ane (12°28,5' vĩ Bắc, 43°19,6' kinh Đông) và Husn Murad (12°40,4' vĩ Bắc, 43°30,2' kinh Đông).
- .5 *Vùng Vịnh* là vùng nằm ở phía Tây-Bắc đường thẳng đi qua Ras al Hadd (22°30' vĩ Bắc và 59°48' kinh Đông) và Ras Al Fasteħ (25°04' vĩ Bắc và 61°25' kinh Đông).
- .6 *Vùng vĩnh Aden* là phần của vịnh Aden nằm giữa Biển Đỏ và Biển Arabian được giới hạn ở phía tây bằng đường thẳng đi qua Ras si Ane (12°28,5' vĩ Bắc, 43°19,6' kinh Đông) và Husn Murad (12°40,4' vĩ Bắc, 43°30,2' kinh Đông), và ở phía Đông bằng đường thẳng đi qua Ras Asir (11°50' vĩ Bắc, 51°16,9' kinh Đông) và Ras Fartak (15°35' vĩ Bắc, 52°13,8' kinh Đông).
- .7 *Vùng biển Nam Cũc* là vùng biển phía nam vĩ tuyến 60° Nam.
- .8 *Vùng biển Tĩy-B°C µu* bao gồm Biển Bắc và các vùng lân cận, Biển Ailen và các vùng lân cận, Biển Celtic, eo Mãngxơ và các vùng lân cận và một phần biển Đông-Bắc Đại Tây dương tiếp giáp trực tiếp với phía tây Ailen. Vùng được bao bởi đường nối giữa các điểm sau:

5. APPENDIX

MARPOL 73/78 Annex 1, Regulation 4, 15, 17, and 38 - Requirements for control of operational pollution.

The following parts are extracted from Consolidated Edition 2006 of MARPOL 73/78.

MARPOL Annex I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this Annex:

....

11 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required.

For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:

- .1 *the Mediterranean Sea area* means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 005°36' W;
- .2 *the Baltic Sea area* means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N;
- .3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;
- .4 *the Red Sea area* means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);
- .5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);
- .6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);
- .7 *the Antarctic area* means the sea area south of latitude 60°S; and
- .8 *the North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

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

- .9 Vùng biển Oman của Biển Arập là vùng biển được bao bởi đường nối giữa các điểm sau:

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

Quy định 4

Ngoại lệ

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

- .1 việc xả ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu nhằm đảm bảo an toàn cho tàu hoặc sinh mạng con người trên biển; hoặc
- .2 việc xả ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu do hậu quả của hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu:

48° 27' N on the French coast

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 on the Norwegian coast

57° 44.8' N on the Danish and Swedish coasts

- .9 *the Oman area of the Arabian Sea* means the sea area enclosed by the following coordinates:

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

Regulation 4

Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:

- .1 the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- .2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

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

Quy định 15

Kiểm soát xả dầu

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

A Xả ngoài vùng đặc biệt

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

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

B Xả trong vùng đặc biệt

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

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

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

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

- .2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
- .2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- .3 the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 15

Control of discharge of oil

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A Discharges outside special areas

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;
- .3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- .5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

B Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;
- .3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- .5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

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

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

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

D Yêu cầu chung

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

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

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

Quy định 17

Nhật ký dầu, Phần I - Hoạt động buồng máy

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

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

- .1 hoạt động nhận dẫn vào các két dầu đốt hoặc vệ sinh các két này;
- .2 xả nước dẫn bẩn hoặc nước rửa két dầu đốt;
- .3 thu gom và xả dầu cặn (cặn dầu bẩn hoặc các loại cặn dầu khác);
- .4 xả qua mạn hoặc xả bằng cách khác nước đáy tàu phát sinh từ buồng máy; và
- .5 nhận dầu đốt hoặc dầu bôi trơn.

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

C Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- .4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 17

Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

- .1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
- .2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
- .3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
- .4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
- .5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

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

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

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

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

Quy 38

Phương tiện tiếp nhận

A Phương tiện tiếp nhận ngoài vùng đặc biệt

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

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

2 Phương tiện tiếp nhận phù hợp với mục 1 của quy định này phải được trang bị ở:

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

C Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- .4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 17

Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

- .1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
- .2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
- .3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
- .4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
- .5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

- .6 tất cả các cảng nhận hàng dạng xô mà những cặn dầu từ các tàu chở hàng hỗn hợp không thể xả ra biển theo Quy định 34 của Phụ lục này.
- 3 Năng lực của phương tiện tiếp nhận phải như sau:
- .1 Các bến nhận dầu thô phải được trang bị đủ phương tiện tiếp nhận để nhận dầu và hỗn hợp lẫn dầu không thể xả ra biển theo các điều khoản ở quy định 34.1 của Phụ lục này từ tất cả các tàu dầu có thực hiện những chuyến đi như nêu ở mục 2.1 của quy định này.
 - .2 Các cảng và bến nhận hàng nêu ở mục 2.2 của quy định này phải được trang bị các phương tiện tiếp nhận đủ để nhận dầu và hỗn hợp lẫn dầu không thể xả ra biển được theo Quy định 34.1 của Phụ lục này từ các tàu dầu nhận dầu không phải là dầu thô dạng xô.
 - .3 Tất cả các cảng có xưởng sửa chữa tàu hoặc có cơ sở thực hiện việc vệ sinh kết phải được trang bị phương tiện tiếp nhận đủ để nhận tất cả những cặn và hỗn hợp lẫn dầu giữ lại trên tàu trước khi đưa tàu vào các xưởng đó hoặc đến nơi có cơ sở thực hiện việc vệ sinh kết.
 - .4 Tất cả các phương tiện tiếp nhận tại các cảng và bến theo mục 2.4 của quy định này phải đủ để nhận cặn dầu giữ lại trên tàu theo Quy định 12 của Phụ lục này từ tất cả các tàu dự tính có thể cần đến tại cảng và bến đó.
 - .5 Tất cả các phương tiện tiếp nhận được trang bị tại các cảng và bến theo quy định này phải đủ để nhận nước đáy tàu lẫn dầu và những cặn khác không thể xả ra biển theo Quy định 15 của Phụ lục này.
 - .6 Các phương tiện tiếp nhận được trang bị cho các cảng nhận hàng xô phải quan tâm đến những đặc tính đặc biệt của tàu chở hàng hỗn hợp một cách phù hợp.

B Phương tiện tiếp nhận trong vùng đặc biệt

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

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

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

6 Liên quan đến vùng Biển Đỏ, vùng Vịnh, vùng Vịnh Aden và vùng biển Oman của Biển Ả Rập:

- .1 Mỗi Thành viên hữu quan phải thông báo cho Tổ chức biết các biện pháp nhằm thực hiện các điều khoản ở các mục 4 và 5 của quy định này. Sau khi nhận được đủ thông tin, Tổ chức sẽ quy định ngày bắt đầu thực hiện các yêu cầu của Quy định 15 và 34 của Phụ lục này đối với vùng đặc biệt đã nêu. Tổ chức sẽ thông báo cho tất cả các Thành viên ngày quy định như vậy trước ít nhất 12 tháng.

- .6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.
- 3 The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- .1 Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.
 - .2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 of this regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
 - .3 All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
 - .4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
 - .5 All facilities provided in ports and terminals under this regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex.
 - .6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given special area shall ensure that all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate* reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

* See resolution MEPC.83(44) "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities".

5 The Government of each Party to the present Convention having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

- .1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

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

C Yêu cầu chung

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

- .2 During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.
 - .3 After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges within special areas. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
 - .4 After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
 - .5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.
- 7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:
- .1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
 - .2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

C General requirements

- 8 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

**HƯỚNG DẪN GHI SỔ NHẬT KÝ DẦU PHẦN I
THEO QUY ĐỊNH CỦA MARPOL 73/78**

**GUIDANCE FOR CORRECT ENTRIES IN
THE PART I OF OIL RECORD BOOK
IN COMPLIANCE WITH MARPOL 73/78**

**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
PHÒNG TÀU BIỂN**

18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội
ĐT: +4 768 4701 Fax: +4 7684722
Trang tin ĐT: <http://www.vr.org.vn>
Thư ĐT: VR@hn.vnn.vn

**VIETNAM REGISTER
SEA-GOING SHIP CLASS. AND REGISTRY DEPT.**

18 Pham Hung, Tu Liem, Ha Noi
Tel: +4 768 4701 Fax: +4 7684722
Web Site: <http://www.vr.org.vn>
E.mail: VR@hn.vnn.vn