



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI
ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI
ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 4 3 7684701
FAX: +84 4 3 7684779
EMAIL: vr-id@vr.org.vn
WEB SITE: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT TÀU BIỂN
TECHNICAL INFORMATION ON SEA-GOING SHIPS

Ngày 16 tháng 11 năm 2015

Số thông báo: 033TI/15TB

Nội dung: Thông tin cập nhật của Tổ chức Bảo vệ bờ biển Hoa Kỳ (USCG) về quy định quản lý nước dẫn tàu.

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản tàu biển
Các nhà máy đóng/ sửa chữa tàu biển
Các đơn vị thiết kế tàu biển
Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Như chúng tôi đã thông báo đến các Quý Đơn vị tại Thông báo kỹ thuật tàu biển số 017TI/12TB ngày 05/5/2012, Ngày 23/3/2012, Tổ chức Bảo vệ bờ biển Hoa Kỳ (USCG) đã công bố Quy tắc hoàn chỉnh về tiêu chuẩn đối với sinh vật sống trong nước dẫn tàu được xả trong vùng nước Hoa Kỳ (the final rule on Standards for Living Organisms in Ships' Ballast Water Discharged in U.S. Waters) với mã hiệu 77 FR 17254. Quy tắc hoàn chỉnh này có hiệu lực từ ngày 21/6/2012. Tất cả các tàu không phải là tàu giải trí có trang bị két chứa nước dẫn, mang cờ quốc tịch Hoa Kỳ hoặc cờ quốc tịch nước ngoài, khi hoạt động trong vùng nước Hoa Kỳ đều phải tuân thủ các yêu cầu của Quy tắc, ngoại trừ những tàu được miễn trừ áp dụng hoặc tàu đi qua vô hại. Theo Quy tắc nói trên, tàu phải áp dụng phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn theo Bảng thời hạn áp dụng phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn dưới đây.

Bảng thời hạn áp dụng phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn

Loại tàu	Thể tích chứa nước dẫn của tàu	Ngày tuân thủ quy định của tàu
Tàu mới (được đóng ¹ vào hoặc sau ngày 01/12/2013)	Tất cả	Khi bàn giao tàu
Tàu hiện có (được đóng ¹ trước ngày 01/12/2013)	Từ 1.500 đến 5.000 m ³	Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên sau ngày 01/01/2014
	Nhỏ hơn 1.500 m ³ hoặc lớn hơn 5.000 m ³	Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên sau ngày 01/01/2016

¹ “được đóng” có nghĩa là giai đoạn đóng tàu khi: (1) Sống chính của tàu được đặt; (2) Việc đóng tàu được nhận biết với sự bắt đầu của một tàu cụ thể; (3) Việc lắp ráp tàu đã được bắt đầu và bao gồm tối thiểu 50 tấn hoặc một phần trăm khối lượng ước tính của toàn bộ vật liệu kết cấu, lấy trị số nào nhỏ hơn; hoặc (4) Tàu được hoán cải lớn.

Ngày 22/10/2105, USCG đã công bố Bản tin An toàn hàng hải (Maritime Safety Information Bulletin) số 13-15 về “Cập nhật Chương trình quản lý nước dẫn”, đưa ra giải thích từ ngữ “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên” (First scheduled drydocking) với các thông tin cần lưu ý như sau:

1. Trong tất cả các trường hợp, ngày của “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên” nhằm mục đích tuân thủ phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn là ngày tàu được đưa vào ụ khô (vessel enters a drydock). Ví dụ, nếu tàu được đưa vào ụ khô vào hoặc trước ngày 31/12/2015 và không rời ụ khô cho đến sau ngày 01/01/2016, thì việc đưa tàu lên đà như vậy không được xem là “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên” với mục đích tuân thủ pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn.

2. Việc đưa tàu lên đà bắt đầu sau ngày quy định tại Bảng thời hạn áp dụng phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn để thực hiện các sửa chữa khẩn cấp không được xem là “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên”. Tuy nhiên, nếu đợt đưa tàu lên đà này thỏa mãn các quy định của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch để xác nhận trong giấy chứng nhận an toàn tàu khách hoặc giấy chứng nhận an toàn tàu hàng/ giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng là đợt kiểm tra đáy tàu theo quy định, thì đợt đưa tàu lên đà được xem là “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên”.

3. Việc đưa tàu lên đà theo chu kỳ sau ngày quy định tại Bảng thời hạn áp dụng phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn để đáp ứng thỏa mãn yêu cầu về kiểm tra đáy tàu hoặc để hoàn thành công việc theo kế hoạch (ví dụ như việc đưa tàu lên đà để lắp hệ thống làm sạch khí xả động cơ hoặc áp dụng hệ thống phủ bề mặt đáy tàu mới), trái ngược với công việc khẩn cấp, được xem là “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên”.

4. Việc kiểm tra dưới nước (Underwater inspection) thay thế cho việc đưa tàu lên đà không được xem là “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ đầu tiên”.

5. USCG khuyến nghị chủ tàu cần duy trì trong hợp đồng, biên bản, nhật ký, ... các thông tin về ngày tàu được đưa vào/ rời ụ khô và lý do tàu được đưa lên đà. Đồng thời chuẩn bị sẵn để cung cấp cho USCG, khi được yêu cầu, các thông tin về sự tuân thủ của tàu.

6. Tàu thực hiện xả nước dẫn trong vùng nước Hoa Kỳ sau ngày tuân thủ đầu tiên (original compliance date) phải tuân thủ các yêu cầu theo 33 CFR 151.1512 hoặc 151.2035 về phương pháp quản lý nước dẫn được phê chuẩn. Tuy nhiên, thuyền trưởng, chủ tàu, người khai thác tàu, đại lý hoặc người chịu trách nhiệm của tàu có thể đề nghị USCG về ngày tuân thủ được gia hạn (extended compliance date) nếu họ có thể lập thành tài liệu chứng minh mặc dù đã dùng mọi cố gắng, nhưng không thể tuân thủ yêu cầu theo 33 CFR 151.1510 hoặc 151.2025.

7. USCG đang sửa đổi thời gian của ngày tuân thủ được gia hạn và sẽ cấp mẫu revised CG-OSE Policy Letter 13-01. Ngày tuân thủ được gia hạn của tàu hiện nay sẽ là “Đợt đưa tàu lên đà theo chu kỳ tiếp theo” (Next scheduled drydocking) sau ngày tuân thủ đầu tiên của tàu.

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật tàu biển này Bản tin An toàn hàng hải số 13-15 của USCG để các Quý Đơn vị tham khảo.

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 Đơn vị cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm, Hà Nội

Phòng Tàu biển

Điện thoại: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +84 4 37684722

Thư điện tử: taubien@vr.org.vn; bangph@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Đơn vị lời chào trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên; - Các chi cục đăng kiểm;
- Phòng QP, TB, TS, CN, HTQT; - Lưu TB./.
- Trung tâm VRQC, TH;



Marine Safety Information Bulletin

Commandant
U.S. Coast Guard
Inspections and Compliance Directorate
2703 Martin Luther King Jr Ave, SE, STOP 7501
Washington, DC 20593-7501

MSIB Number: 13-15
Date: October 22, 2015
E-Mail: CGCVC@uscg.mil

Ballast Water Management (BWM) Program Update

This bulletin provides an update on aspects of the Coast Guard's Ballast Water Management (BWM) program. It includes guidance to comply with Title 33, Code of Federal Regulations (CFR) Part 151, Subparts C and D. It also announces a change to the terms of extended compliance dates the Coast Guard will issue to vessels.

Drydocking Dates

The "original compliance date" for a vessel is determined by the Implementation Schedule in either Table 151.1512(b) for Subpart C or 151.2035(b) for Subpart D. New vessels (those constructed on or after December 1, 2013) must use an approved BWM method by their delivery date. Existing vessels (those constructed before December 1, 2013) must use an approved BWM method by their original compliance date. An existing vessel's original compliance date depends upon the vessel's ballast water capacity and is set as the first scheduled drydocking date after a date specified in either Table 151.1512(b) or 151.2035(b), as applicable.

The BWM regulations do not define "first scheduled drydocking". The following guidance is applicable to the first scheduled drydocking and other drydocking dates for existing vessels:

- In all cases, a vessel's "first scheduled drydocking" date for the purposes of compliance with the BWM implementation schedule is the date the vessel enters a drydock. For example, if a vessel enters drydock on or before December 31, 2015 and does not leave drydock until after January 1, 2016, the drydock is not considered the "first scheduled drydocking after January 1, 2016" for purposes of compliance;
- A drydocking begun after the date specified in either Table 151.1512(b) or 151.2035(b), as applicable, which is necessary for emergency repairs is not considered the first scheduled drydocking. However, if this drydocking satisfies the Administration for endorsing the Certificate of Inspection, passenger ship safety certificate, cargo ship safety certificate, or cargo ship safety construction certificate as the required survey of the bottom of the ship, this drydocking date is considered the first scheduled drydocking;
- A scheduled drydocking begun after the date specified in either Table 151.1512(b) or 151.2035(b), as applicable, to satisfy a statutory bottom survey requirement or to accomplish planned work (such as a drydocking to install exhaust gas cleaning equipment or to install a new bottom coating system), as opposed to emergency work, is considered the "first scheduled drydocking".

An underwater inspection in lieu of drydocking (UWILD) is not considered the “first scheduled drydocking”; instead:

- For vessels that undergo one UWILD and one drydocking for statutory purposes every five years, the first scheduled drydocking is the first drydocking conducted for statutory purposes after the date specified in either Table 151.1512(b) or 151.2035(b), as applicable;
- For vessels that do not routinely undergo drydockings, their original compliance date is 1 January 2014 or 1 January 2016, depending on the vessel’s ballast water capacity.

The Coast Guard recommends vessel owners maintain, in contracts, records, or logbooks, documentation of the date the vessel entered/left the drydock and the reason why the vessel was drydocked, and be prepared to present the information to Coast Guard compliance personnel if there are any questions concerning the vessel's compliance.

Extended Compliance Date

A vessel that discharges ballast water in waters of the U.S. after its original compliance date must comply with the requirements under 33 CFR 151.1512 or 151.2035 for approved BWM methods. However, the master, owner, operator, agent, or person in charge of a vessel may apply to the Coast Guard for an extended compliance date if they can document that, despite all efforts, compliance with the requirement under 33 CFR 151.1510 or 151.2025 is not possible.

The Coast Guard is revising the terms of extended compliance dates, and will issue a revised CG-OES Policy Letter 13-01. A vessel’s extended compliance date will now be the “next scheduled drydocking” after the vessel’s original compliance date. Existing extension letters will not be re-issued, but this change in terms will be made when a vessel applies for a supplemental extension. Information on applying for an extended compliance date is available at <http://homeport.uscg.mil/ballastwater> in the “Regulations and Policy Documents” sub-folder.

Questions regarding interpretation of “first scheduled drydocking” should be sent to CGCVC@uscg.mil.

-uscg-