



**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 24 37684701  
FAX: +84 24 37684779  
EMAIL: [vr-id@vr.org.vn](mailto:vr-id@vr.org.vn)  
WEB SITE: [www.vr.org.vn](http://www.vr.org.vn)

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

**Ngày 17 tháng 07 năm 2019**

**Số thông báo: 017TI/19TB**

*Nội dung: Nghị quyết MEPC.321(74) - Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn PSC 2019).*

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu biển  
Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Tại khóa họp thứ 74 (tháng 05/2019), Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MEPC.321(74) - Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn PSC 2019). Nghị quyết này khuyến nghị các Chính phủ, khi thực hiện kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI của MARPOL, áp dụng Hướng dẫn PSC 2019 từ ngày 01/01/2020.

Cục Đăng kiểm Việt Nam xin gửi kèm Thông báo kỹ thuật này nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt của Nghị quyết MEPC.321(74). Đề nghị các chủ tàu/ công ty quản lý tàu phổ biến Nghị quyết nêu trên đến các tàu để có sự chuẩn bị cần thiết, tránh việc tàu bị lưu giữ PSC do có các khiếm khuyết liên quan đến Phụ lục VI của MARPOL.

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

Nếu Quý Đơn vị cần thêm thông tin, đề nghị liên hệ:

*Cục Đăng kiểm Việt Nam*

*Phòng Tàu biển*

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

*Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 24 37684722*

*Thư điện tử: [taubien@vr.org.vn](mailto:taubien@vr.org.vn); [bangph@vr.org.vn](mailto:bangph@vr.org.vn)*

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

**Nơi nhận:**

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

Tài liệu gửi kèm: Nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt của Nghị quyết MEPC.321(74) - Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL (Hướng dẫn PSC 2019).

**TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ**  
**NGHỊ QUYẾT MEPC.321(74)**  
**(được thông qua ngày 17 tháng 5 năm 2019)**

**HƯỚNG DẪN NĂM 2019 VỀ KIỂM TRA CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG THEO**  
**CHƯƠNG 3 PHỤ LỤC VI CỦA MARPOL**

**ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,**

NHẮC LẠI Điều 38 (a) của Công ước về Tổ chức Hàng hải quốc tế liên quan đến các chức năng của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển được quy định bởi các công ước quốc tế về phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển,

CŨNG NHẮC LẠI, tại phiên họp thứ năm mươi tám, Ủy ban đã thông qua, theo Nghị quyết MEPC.176(58), Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung của MARPOL tăng cường đáng kể các biện pháp kiểm soát phát thải,

LUU Ý là điều 5, 6 của Công ước MARPOL và quy định 10, 11 của Phụ lục VI MARPOL đưa ra các quy trình kiểm soát để một Bên tham gia Nghị định thư 1997 tuân theo liên quan đến các tàu nước ngoài đến cảng của mình,

NHẮC LẠI là, tại phiên họp thứ năm mươi chín, Ủy ban đã thông qua, theo Nghị quyết MEPC.181(59), *Hướng dẫn năm 2009 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung của MARPOL*,

LUU Ý là Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung của MARPOL có hiệu lực từ ngày 01/7/2010 và kể từ đó đã có một số sửa đổi, bổ sung đối với các điều khoản của Phụ lục này,

CÔNG NHẬN sự cần thiết phải sửa đổi *Hướng dẫn năm 2009 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung của MARPOL*, theo các quy định của Phụ lục VI MARPOL, đã được sửa đổi, bổ sung,

SAU KHI XEM XÉT, tại phiên họp thứ bảy mươi tư, dự thảo *Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI MARPOL* do Tiểu ban về phòng ngừa và ứng phó ô nhiễm soạn thảo tại phiên họp thứ sáu, theo sự xem xét của Tiểu ban về thực hiện các văn kiện của IMO tại phiên thứ năm,

1 THÔNG QUA *Hướng dẫn năm 2019 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Chương 3 của Phụ lục VI MARPOL* (Hướng dẫn PSC 2019), như được nêu trong phụ lục của nghị quyết này;

2 ĐỀ NGHỊ các Chính phủ, khi thực hiện kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI của MARPOL, áp dụng Hướng dẫn PSC 2019 từ ngày 01/01/2020;

3 ĐỀ NGHỊ các Chính phủ, khi thực hiện kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI của MARPOL, áp dụng các quy định của Phụ lục VI MARPOL liên quan đến việc cấm vận chuyên dầu nhiên liệu không tuân thủ cho mục đích đốt để đẩy hoặc vận hành trên tàu từ ngày 01/3/2020;

4 ĐỀ NGHỊ các Chính phủ, khi thực hiện kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI của MARPOL, áp dụng các quy định của Phụ lục VI MARPOL liên quan đến nhật ký điện tử từ ngày 01/10/2020;

5 ĐỒNG Ý xem xét Hướng dẫn này theo kinh nghiệm có được từ việc áp dụng;

6 BÃI BỎ *Hướng dẫn năm 2009 về kiểm soát của Chính quyền cảng theo Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung của MARPOL* được thông qua theo Nghị quyết MEPC.181 (59) từ ngày 01/01/2020.

## PHỤ LỤC

### HƯỚNG DẪN NĂM 2019 VỀ KIỂM TRA CỦA CHÍNH QUYỀN CẢNG THEO CHƯƠNG 3 PHỤ LỤC VI CỦA MARPOL

#### Chương 1 TỔNG QUÁT

1.1 Tài liệu này nhằm cung cấp hướng dẫn cơ bản về tiến hành việc kiểm tra trong hoạt động kiểm soát của Chính quyền cảng đối với việc tuân thủ Phụ lục VI MARPOL (sau đây gọi là "Phụ lục") và đảm bảo tính nhất quán trong việc tiến hành các kiểm tra này, công nhận các khiếm khuyết và áp dụng quy trình kiểm soát.

1.2 Chương 1 (Tổng quát), 4 (Vi phạm và lưu giữ), 5 (Yêu cầu báo cáo) và 6 (Quy trình xem xét) của Quy trình kiểm soát của Chính quyền cảng đã được Tổ chức thông qua, có thể được sửa đổi, bổ sung, cũng được áp dụng đối với Hướng dẫn này.

#### Chương 2 KIỂM TRA CÁC TÀU YÊU CẦU PHẢI CÓ GIẤY CHỨNG NHẬN IAPP

##### 2.1 Kiểm tra ban đầu

2.1.1 PSCO cần xác định ngày đóng tàu và ngày lắp đặt thiết bị lên tàu tuân theo các quy định của Phụ lục, để xác nhận những quy định nào của Phụ lục được áp dụng.

2.1.2 Khi lên tàu và giới thiệu với thuyền trưởng hoặc thuyền viên có trách nhiệm, nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng (PSCO) cần kiểm tra các tài liệu sau đây, nếu áp dụng:

- .1 Giấy chứng Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí (Giấy chứng nhận IAPP) (quy định VI/6), bao gồm cả phụ lục của giấy chứng nhận này;
- .2 Giấy chứng nhận Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí của động cơ (Giấy chứng nhận EIAPP) (đoạn 2.2 của Bộ luật kỹ thuật NOX, bao gồm cả phụ lục của giấy chứng nhận này, cho mỗi động cơ diesel hàng hải là đối tượng áp dụng;
- .3 Hồ sơ kỹ thuật (đoạn 2.3.4 của Bộ luật kỹ thuật NOX) cho mỗi động cơ diesel hàng hải là đối tượng áp dụng;
- .4 Tùy thuộc vào phương pháp được sử dụng để chứng minh tuân thủ về NOX đối với mỗi động cơ diesel hàng hải là đối tượng áp dụng:
  - .1 Sổ ghi thông số động cơ cho từng động cơ diesel hàng hải (đoạn 6.2.2.7 của Bộ luật kỹ thuật NOX) thể hiện sự tuân thủ quy định VI/13 bằng phương pháp kiểm tra thông số động cơ diesel hàng hải; hoặc
  - .2 Tài liệu liên quan đến phương pháp đo đơn giản hóa; hoặc
  - .3 Tài liệu liên quan đến phương pháp đo và giám sát trực tiếp;
- .5 Đối với tàu mà quy định VI/13.5.1 áp dụng cho khu vực kiểm soát phát thải NOX mức III cụ thể và có một hoặc nhiều động cơ diesel hàng hải trên tàu được chứng nhận cho cả mức II và mức III, hoặc có một hoặc nhiều động cơ diesel

hàng hải chỉ được chứng nhận cho mức II<sup>1</sup>, thì phải có nhật ký theo quy định và việc ghi chép cho mức và trạng thái mở/tắt của các động cơ diesel hàng hải đó trong khi tàu ở tại khu vực kiểm soát phát thải NOX mức III hiện hành;

- .6 Hồ sơ về phương pháp được phê duyệt (quy định VI/13.7);
- .7 Các quy trình bằng văn bản về chuyển đổi dầu nhiên liệu trong các hoạt động (bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ được hiểu bởi thuyền bộ) nếu các loại dầu nhiên liệu riêng biệt được sử dụng để đạt được sự tuân thủ (quy định VI/14.6);
- .8 Tài liệu được phê duyệt liên quan đến ngoại lệ và/hoặc miễn trừ được chấp nhận theo quy định VI/3;.
- .9 Tài liệu được phê duyệt (SECC nếu được cấp, ETM, OMM, SECP) và liên quan đến bất kỳ Hệ thống làm sạch khí thải (EGCS) nào được lắp đặt hoặc phương tiện tương đương, để làm giảm phát thải SOX (quy định VI/4);
- .10 Các bản ghi giám sát EGCS theo yêu cầu đã được lưu trữ lại và thể hiện sự tuân thủ. Ngoài ra, Nhật ký EGCS bao gồm dữ liệu thải nitrat và bản ghi về thực hiện chức năng<sup>2</sup> hoặc phương pháp thay thế được phê duyệt được duy trì hợp lệ;
- .11 Các phiếu giao nhận dầu nhiên liệu (BDN) và các mẫu đại diện hoặc bản ghi của các phiếu này (quy định VI/18);
- .12 Bản sao giấy chứng nhận phê duyệt kiểu của thiết bị đốt chất thải trên tàu là đối tượng áp dụng (Nghị quyết MEPC.76(40) hoặc MEPC.244(66));
- .13 Nhật ký các chất làm suy giảm tầng ôzôn (quy định VI/12.6);
- .14 Kế hoạch quản lý VOC (quy định VI/15.6);
- .15 Bất kỳ thông báo nào cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch của thuyền trưởng hoặc sĩ quan chịu trách nhiệm về dầu nhiên liệu cùng với bất kỳ tài liệu thương mại có sẵn nào liên quan đến việc giao dầu nhiên liệu không tuân thủ, quy định VI/18.2; và
- .16 Nếu tàu không thể có được dầu nhiên liệu tuân thủ, thông báo cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch và cơ quan có thẩm quyền của cảng đến có liên quan như được nêu trong phụ chương.

Nhật ký được tham chiếu trong các đoạn .1, .5, .10 và 13 ở trên có thể dưới dạng điện tử. Bản công bố của Chính quyền Hàng hải nên được xem để chấp nhận Nhật ký điện tử này. Nếu không thể đưa ra Bản công bố, thì phải có Nhật ký giấy phục vụ cho việc kiểm tra.

---

<sup>1</sup> Giải thích thống nhất đối với quy định 13.5.3 được nêu tại Thông tư MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

<sup>2</sup> Khi đánh giá Tỷ lệ phát thải và bản ghi nước thải, PSCO cần lưu ý là các yếu tố như hoạt động của động cơ tạm thời hoặc đầu ra thực hiện chức năng của máy phân tích có thể dẫn đến các "khác biệt" riêng lẻ trong sản lượng được ghi, trong khi các số đo này có thể cao hơn Tỷ lệ phát thải hoặc các giá trị giới hạn nước xả quy định, không chỉ ra là tổng thể EGCS không được vận hành và kiểm soát theo quy định, và do đó không nên được coi là bằng chứng của việc không tuân thủ các yêu cầu.

2.1.3 Khi kiểm tra sơ bộ, tính hợp lệ của Giấy chứng nhận IAPP phải được xác nhận bằng cách xác minh là Giấy chứng nhận này được hoàn thành, được ký đầy đủ và các đợt kiểm tra theo quy định đã được thực hiện.

2.1.4 Thông qua việc kiểm tra Phụ lục của Giấy chứng nhận IAPP, PSCO có thể xác định cách thức tàu được trang bị để ngăn ngừa ô nhiễm không khí.

2.1.5 Trong trường hợp phiếu giao nhận dầu nhiên liệu hoặc mẫu đại diện theo yêu cầu của quy định VI/18 được giao cho tàu không tuân thủ các yêu cầu liên quan (BDN được nêu trong phụ chương V của Phụ lục VI MARPOL), thuyền trưởng hoặc sĩ quan chịu trách nhiệm về dầu nhiên liệu của tàu có thể đã lập thành tài liệu thông qua Bản thông báo gửi cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch với bản sao gửi đến cơ quan có thẩm quyền của cảng mà trong phạm vi thẩm quyền của cơ quan đó tàu không nhận được tài liệu theo quy định về hoạt động nhận dầu nhiên liệu, và gửi cho người giao dầu nhiên liệu.

2.1.6 Ngoài ra, nếu BDN thể hiện nhiên liệu tuân thủ, nhưng thuyền trưởng có kết quả thử nghiệm độc lập mẫu dầu nhiên liệu được tàu lấy trong quá trình nhận dầu nhiên liệu cho thấy sự không tuân thủ, thuyền trưởng có thể đã lập thành tài liệu thông qua Bản thông báo gửi cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch với bản sao gửi đến cơ quan có thẩm quyền của cảng đến có liên quan, Chính quyền Hàng hải nơi người giao dầu nhiên liệu đặt trụ sở, và gửi cho người giao dầu nhiên liệu.

2.1.7 Trong mọi trường hợp, bản sao có thể được lưu trữ trên tàu, cùng với bất kỳ tài liệu thương mại có sẵn nào, phục vụ cho việc xem xét kỹ lưỡng tiếp theo trong hoạt động kiểm soát của Chính quyền cảng.

## **2.2 Kiểm tra ban đầu trên các tàu được trang bị phương tiện tương đương SOX.**

2.2.1 Trên các tàu được trang bị phương tiện tuân thủ tương đương, PSCO sẽ xem xét:

1. Bằng chứng cho thấy tàu đã nhận được sự chấp thuận thích hợp cho bất kỳ phương tiện tương đương được lắp đặt nào (đã được phê duyệt, đang thử nghiệm hoặc đang được đưa vào vận hành);
2. Bằng chứng cho thấy tàu đang sử dụng phương tiện tương đương, như được xác định trong Phụ lục của Giấy chứng nhận IAPP, cho các máy đốt dầu nhiên liệu trên tàu hoặc dầu nhiên liệu tuân thủ được sử dụng cho các thiết bị không áp dụng phương tiện tương đương đó; và
3. BDN trên tàu<sup>3</sup> chỉ ra rằng dầu nhiên liệu dự định được sử dụng kết hợp với phương tiện tuân thủ SOX tương đương hoặc tàu được miễn trừ thích hợp để tiến hành thử nghiệm nghiên cứu công nghệ kiểm soát và giảm phát thải SOX.

2.2.2 Trong trường hợp EGCS không tuân thủ các yêu cầu liên quan trong thời gian khác với giai đoạn tạm thời và các sai lệch riêng biệt trong đầu ra được ghi lại, thuyền trưởng hoặc sĩ quan chịu trách nhiệm có thể đã lập thành tài liệu thông qua Bản thông báo gửi cho Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch với bản sao gửi đến cơ quan có thẩm quyền của cảng đến có liên quan, và trình bày những hành động khắc phục được thực hiện để khắc phục tình trạng đó theo hướng dẫn được đưa ra trong Sổ tay kỹ thuật của EGCS. Nếu sự cố xảy ra trong thiết bị giám sát phát thải ra không khí hoặc giám sát xả nước rửa thải ra biển, tàu có thể có tài liệu thay thế chứng minh sự tuân thủ<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Nghị quyết MEPC.305(73) *Cấm vận chuyển dầu nhiên liệu không tuân phục vụ cho mục đích đốt để đẩy tàu hoặc hoạt động trên tàu không áp dụng cho dầu nhiên liệu vận chuyển như hàng hóa hoặc tàu được trang bị phương tiện tuân thủ tương đương được phê duyệt.*

<sup>4</sup> Thông tư MEPC.1/Circ.883 *Hướng dẫn về chỉ thị sự tuân thủ liên tục trong trường hợp hỏng dụng cụ giám sát duy nhất, và các hành động khuyến nghị thực hiện nếu Hệ thống làm sạch khí thải (EGCS) không đáp ứng các quy định của Hướng dẫn EGCS năm 2015 (Nghị quyết MEPC.259(68)), các tàu phải có tài liệu thông báo về việc không tuân thủ hệ thống với các cơ quan có liên quan như trong đoạn 2.2.2.*

## 2.3 Kiểm tra ban đầu trong ECA

2.3.1 Khi tàu được kiểm tra tại một cảng trong ECA được chỉ định về kiểm soát phát thải SOX, PSCO cần xem xét:

1. Bằng chứng về dầu nhiên liệu được giao và sử dụng trên tàu với hàm lượng lưu huỳnh không quá 0,10% khối lượng thông qua BDN và các bản ghi thích hợp trên tàu bao gồm các bản ghi về hoạt động nhận dầu nhiên liệu như được nêu trong Sổ Nhật ký dầu Phần 1 (quy định VI/18,5 và VI/14,4); và
2. Đối với những tàu sử dụng dầu nhiên liệu riêng biệt để tuân thủ quy định VI/14, bằng chứng về quy trình bằng văn bản (bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ được thuyền bộ hiểu) và các bản ghi chuyển đổi sang dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh không quá 0,10% khối lượng trước khi tàu vào ECA sao cho nhiên liệu tuân thủ được sử dụng trong khi tàu hành trình trong toàn bộ ECA theo yêu cầu trong quy định VI/14.6.

2.3.2 Khi tàu theo quy định VI/13.5.1 áp dụng cho khu vực kiểm soát phát thải NOX mức III có thể được kiểm tra tại cảng trong khu vực đó, PSCO cần xem xét:

1. Các bản ghi liên quan đến trạng thái bật/tắt, cùng với bất kỳ thay đổi nào đối với trạng thái đó khi tàu trong khu vực kiểm soát phát thải NOX mức III, được ghi lại theo yêu cầu của quy định VI/13.5.3 liên quan đến động cơ diesel hàng hải lắp đặt được chứng nhận cho cả mức II và mức III hoặc chỉ được chứng nhận mức II<sup>5</sup>; và
2. Trạng thái của động cơ diesel hàng hải lắp đặt được chứng nhận cho cả mức II và mức III cho thấy là động cơ đó đang hoạt động ở trạng thái mức III khi tàu vào khu vực kiểm soát khí thải NOX mức III, và trạng thái này luôn được duy trì khi động cơ diesel hàng hải hoạt động trong khu vực đó; hoặc
3. Các bản ghi liên quan đến các điều kiện về miễn trừ được chấp nhận theo quy định VI/13.5.4 đã được ghi lại theo yêu cầu bởi miễn trừ đó và các điều khoản, thời hạn của miễn trừ đó đã được tuân thủ theo yêu cầu.

## 2.4 Kiểm tra ban đầu bên ngoài ECA hoặc cảng đầu tiên sau khi tàu đi qua ECA

2.4.1 Khi tàu được kiểm tra tại cảng bên ngoài ECA, PSCO sẽ xem xét các tài liệu và bằng chứng giống như trong quá trình kiểm tra tại các cảng trong ECA. PSCO cần đặc biệt xem xét:

1. Bằng chứng cho thấy hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu tuân theo quy định VI/14.1<sup>6</sup> thông qua BDN và các bản ghi thích hợp trên tàu, bao gồm các bản ghi về hoạt động nhận dầu nhiên liệu như được nêu trong Sổ Nhật ký dầu Phần 1 (quy định VI/18.5 và VI/14.4); và

<sup>5</sup> Giải thích thống nhất đối với quy định 13.5.3 được nêu tại Thông tư MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

<sup>6</sup> Nghị quyết MEPC.305(73) *Cấm vận chuyển dầu nhiên liệu không tuân phục vụ cho mục đích đốt để đẩy tàu hoặc hoạt động trên tàu không áp dụng cho dầu nhiên liệu vận chuyển như hàng hóa hoặc tàu được trang bị phương tiện tuân thủ tương đương được phê duyệt.*

- .2 Bằng chứng về quy trình bằng văn bản (bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ mà thuyền bộ hiểu được) và các bản ghi chuyển đổi từ dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh không quá 0,10% khối lượng sau khi tàu rời ECA, sao cho nhiên liệu tuân thủ đã được sử dụng khi tàu hành trình trong toàn bộ ECA.

2.4.2 Khi tàu được áp dụng theo quy định VI/13.5.1 cho khu vực kiểm soát phát thải NOX mức III cụ thể được kiểm tra tại một cảng bên ngoài khu vực đó, PSCO cần xem xét các hồ sơ theo yêu cầu của 2.3.2.1 và 2.3.2.2 hoặc 2.3.2.3 để đảm bảo rằng các yêu cầu liên quan đã được tuân thủ trong toàn bộ thời gian tàu hoạt động trong khu vực đó.

## **2.5 Kết quả kiểm tra ban đầu**

2.5.1 Nếu các giấy chứng nhận và tài liệu hợp lệ và phù hợp, và sau khi kiểm tra tàu để xem xét tình trạng chung của tàu có đáp ứng các quy định và tiêu chuẩn quốc tế được chấp nhận chung hay không, các ấn tượng và quan sát chung của PSCO trên tàu xác nhận tàu thực hiện tiêu chuẩn bảo dưỡng tốt, thì việc kiểm tra cần được cân nhắc kết luận thỏa đáng.

2.5.2 Tuy nhiên, nếu các ấn tượng hoặc quan sát chung của PSCO trên tàu đưa ra những căn cứ rõ ràng (xem đoạn 2.5.3) để tin rằng tình trạng của tàu hoặc thiết bị của tàu không tương ứng về cơ bản với các thông số nêu trong giấy chứng nhận hoặc tài liệu, PSCO nên tiến hành kiểm tra chi tiết hơn.

2.5.3 "Căn cứ rõ ràng" để tiến hành kiểm tra chi tiết hơn bao gồm:

- .1 Bằng chứng cho thấy các giấy chứng nhận theo yêu cầu của Phụ lục bị thiếu hoặc rõ ràng không hợp lệ;
- .2 Bằng chứng cho thấy các tài liệu theo yêu cầu của Phụ lục bị thiếu hoặc rõ ràng không hợp lệ;
- .3 Sự thiếu hoặc trục trặc của thiết bị hoặc hệ thống được nêu trong giấy chứng nhận hoặc tài liệu;
- .4 Sự xuất hiện của thiết bị hoặc hệ thống không được nêu trong giấy chứng nhận hoặc tài liệu;
- .5 Bằng chứng từ các ấn tượng hoặc quan sát chung của PSCO là các khiếm khuyết nghiêm trọng tồn tại trong thiết bị hoặc hệ thống được nêu trong các giấy chứng nhận hoặc tài liệu;
- .6 Thông tin hoặc bằng chứng cho thấy thuyền trưởng hoặc thuyền bộ không quen thuộc với các hoạt động thiết yếu trên tàu liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm không khí, hoặc các hoạt động đó chưa được thực hiện;
- .7 Bằng chứng về sự không thống nhất giữa thông tin trong phiếu giao nhận dầu nhiên liệu và đoạn 2.3 của Phụ lục Giấy chứng nhận IAPP;
- .8 Bằng chứng cho thấy phương tiện tương đương đã không được sử dụng theo quy định; hoặc
- .9 Bằng chứng là, ví dụ bằng tính toán nhiên liệu, khối lượng dầu nhiên liệu tuân thủ được giao cho tàu không phù hợp với kế hoạch hành trình của tàu; và

- .10 Nhận được báo cáo hoặc khiếu nại với thông tin là tàu đường như không tuân thủ, bao gồm nhưng không giới hạn thông tin từ giám sát cảm biến từ xa phát thải SOX hoặc thiết bị di động đo hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu cho thấy tàu đường như sử dụng nhiên liệu không tuân thủ trong khi hoạt động/hành trình;
- .11 Bằng chứng là mức và/hoặc tình trạng bật/tắt của động cơ diesel hàng hải của tàu thuộc đối tượng áp dụng không được duy trì chính xác hoặc theo quy định;
- .12 Nhận được báo cáo hoặc khiếu nại với thông tin là một hoặc nhiều động cơ diesel hàng hải của tàu không được vận hành theo các quy định của Hồ sơ kỹ thuật tương ứng hoặc các yêu cầu liên quan đến khu vực kiểm soát khí thải NOX mức III cụ thể; và
- .13 Nhận được một báo cáo hoặc khiếu nại với thông tin là các điều kiện kèm theo miễn trừ được chấp thuận theo quy định VI/13.5.4 đã không được tuân thủ.

## **2.6 Kiểm tra chi tiết hơn**

### 2.6.1 PSCO cần xác minh là:

- .1 Có các quy trình bảo dưỡng được thực hiện hiệu quả đối với thiết bị có chứa các chất làm suy giảm tầng ôzôn; và
- .2 Không có sự phát thải có chủ ý các chất làm suy giảm tầng ôzôn.

2.6.2 Nhằm mục đích xác minh mỗi động cơ diesel hàng hải của tàu có công suất trên 130 kW được Chính quyền Hàng hải phê duyệt theo Bộ luật kỹ thuật NOX và được duy trì một cách thích hợp, PSCO cần đặc biệt chú ý những nội dung sau:

- .1 Kiểm tra các động cơ diesel hàng hải như vậy phù hợp với Giấy chứng nhận EIAPP và Phụ lục của giấy chứng nhận, Hồ sơ kỹ thuật và, nếu áp dụng, Sổ ghi thông số động cơ hoặc Sổ tay giám sát trên tàu và dữ liệu liên quan;
- .2 Kiểm tra các động cơ diesel hàng hải được nêu trong Hồ sơ kỹ thuật để xác minh là không có sửa đổi không được phê duyệt, có thể ảnh hưởng đến phát thải NOX, đã được thực hiện cho các động cơ diesel hàng hải;
- .3 Trong trường hợp động cơ diesel hàng hải được lắp đặt được chứng nhận mức III, là các hồ sơ cần thiết, nếu áp dụng, theo quy định VI/13.5.3 hoặc trong Hồ sơ kỹ thuật, bao gồm những hồ sơ được yêu cầu theo 2.3.6 của Bộ luật kỹ thuật NOX, đã được duy trì cần thiết và động cơ diesel hàng hải, bao gồm mọi thiết bị điều khiển NOX và các hệ thống, thiết bị phụ trợ đi kèm, bao gồm cả bố trí bỏ qua, khi được trang bị, được duy trì theo Hồ sơ kỹ thuật liên quan và ở tình trạng tốt;
- .4 Nếu áp dụng, kiểm tra xem các điều kiện kèm theo miễn trừ được chấp thuận theo quy định VI/13,5.4 có tuân thủ theo yêu cầu hay không;
- .5 Kiểm tra động cơ diesel hàng hải có công suất lớn hơn 5.000 kW và dung tích mỗi xi-lanh từ 90 lít trở lên được lắp đặt trên tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/1990 nhưng trước ngày 01/01/2000 để xác minh là động cơ này được chứng nhận, nếu có yêu cầu, theo quy định VI/13.7;



- .6 Trong trường hợp tàu được đóng trước ngày 01/01/2000, xác minh là bất kỳ động cơ diesel hàng hải nào đã được hoán cải lớn, như được định nghĩa trong quy định VI/13, đã được Chính quyền Hàng hải phê duyệt; và
- .7 Động cơ diesel hàng hải sự cố dự định chỉ được sử dụng trong trường hợp sự cố vẫn chỉ được sử dụng cho mục đích đó.

2.6.3 PSCO cần kiểm tra và xác minh xem dầu nhiên liệu có tuân thủ các yêu cầu của quy định VI/14 với lưu ý đến phụ chương VI<sup>7</sup> của Phụ lục này hay không.

2.6.4 PSCO cần chú ý đến hồ sơ được yêu cầu trong quy định VI/14.6 để xác định hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được sử dụng tùy theo khu vực hoạt động của tàu, hoặc các phương tiện được phê duyệt tương đương khác đã được áp dụng theo yêu cầu. Dầu nhiên liệu đã tiêu thụ trong và ngoài ECA, và có đủ nhiên liệu tuân thủ quy định VI/14 để đến cảng đến tiếp theo.

2.6.5 Khi sử dụng EGCS, PSCO cần kiểm tra xem hệ thống đã được lắp đặt và vận hành chưa, cùng với các hệ thống giám sát của nó, phù hợp với tài liệu được phê duyệt liên quan theo các quy trình kiểm tra được thiết lập trong OMM.

2.6.6 Nếu tàu được trang bị EGCS như một phương tiện tương đương về tuân thủ SOX, PSCO cần xác minh là hệ thống đang thực hiện chức năng phù hợp, đang hoạt động, có các hệ thống giám sát liên tục với các thiết bị xử lý và ghi dữ liệu chống làm xáo trộn<sup>8</sup>, nếu áp dụng, và các bản ghi thể hiện sự tuân thủ cần thiết khi được cài đặt so với các giới hạn được nêu trong tài liệu được phê duyệt và áp dụng cho các thiết bị đốt nhiên liệu thích hợp trên tàu. Việc kiểm tra có thể bao gồm nhưng không giới hạn ở: tỷ lệ phát thải, pH, PAH, chỉ số độ đục dưới dạng giá trị giới hạn được đưa ra trong ETM-A hoặc ETM-B và các thông số vận hành như được liệt kê trong tài liệu hệ thống.

2.6.7 Nếu tàu là tàu chở dầu, như được định nghĩa trong quy định VI/2.21, PSCO cần xác minh là hệ thống thu gom hơi được Chính quyền Hàng hải phê duyệt, lưu ý đến Thông tư MSC/Circ.585, được lắp đặt, nếu được yêu cầu theo quy định VI/15.

2.6.8 Nếu tàu là tàu chở dầu thô, PSCO cần xác minh là tàu có Kế hoạch quản lý VOC đã được phê duyệt.

2.6.9 PSCO cần xác minh là các vật liệu bị cấm không được đốt.

2.6.10 PSCO cần xác minh là việc đốt cặn nước thải trên tàu hoặc dầu cặn trong nồi hơi hoặc thiết bị cung cấp năng lượng hàng hải không được thực hiện trong khi tàu ở tại cảng, bến cảng hoặc cửa sông (quy định VI/16.4).

2.6.11 PSCO cần xác minh là thiết bị đốt chất thải của tàu, nếu được yêu cầu theo quy định VI/16.6.1, được phê duyệt bởi Chính quyền Hàng hải. Đối với các thiết bị này, cần xác minh là thiết bị đốt chất thải của tàu được bảo dưỡng phù hợp, do đó PSCO cần kiểm tra:

- .1 Thiết bị đốt chất thải của tàu phù hợp với giấy chứng nhận của thiết bị đốt chất thải của tàu;

<sup>7</sup> Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ chương VI, Phụ lục VI, *Quy trình thẩm tra đối với mẫu dầu nhiên liệu theo Phụ lục VI (quy định 18.8.2 hoặc quy định 14.8)*, dự kiến sẽ được thông qua trong mùa xuân năm 2020 và được nêu trong phụ lục 13 của tài liệu MEPC 74/18/Add.1.

<sup>8</sup> Giá trị phát thải tương đương đối với phương pháp làm giảm phát thải là 4.3 và 21.7 SO<sub>2</sub> (ppm)/CO<sub>2</sub> (% thể tích) với hàm lượng lưu huỳnh tương ứng là 0,10 và 0,50 (% khối lượng).

- .2 Có hướng dẫn vận hành để vận hành thiết bị đốt chất thải của tàu trong giới hạn được nêu tại phụ chương IV của Phụ lục; và
- .3 Nhiệt độ đầu ra của khí từ buồng đốt được giám sát tại mọi thời điểm thiết bị hoạt động (quy định VI/16.9).

2.6.12 Nếu có căn cứ rõ ràng như được định nghĩa trong đoạn 2.5.3, PSCO có thể kiểm tra các quy trình hoạt động bằng cách xác nhận là:

- .1 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với các quy trình để ngăn chặn sự phát thải các chất làm suy giảm tầng ozone;
- .2 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với việc vận hành và bảo dưỡng động cơ diesel hàng hải đúng cách, theo Hồ sơ kỹ thuật hoặc Hồ sơ phương pháp được phê duyệt, nếu áp dụng, và với lưu ý đến Khu vực kiểm soát phát thải để kiểm soát NOX;
- .3 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với các quy trình nhận dầu nhiên liệu liên quan đến phiếu giao nhận dầu nhiên liệu và các bản ghi trên tàu tương ứng trong Sổ Nhật ký dầu Phần 1 (quy định VI/18.5 và VI/14.4) và giữ lại các mẫu theo yêu cầu của quy định VI/18;
- .4 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với hoạt động chính xác của EGCS hoặc các phương tiện tương đương khác trên tàu cùng với mọi yêu cầu giám sát và ghi chép hiện hành, và các yêu cầu lưu trữ bản ghi;
- .5 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc và đã thực hiện các quy trình chuyển đổi dầu nhiên liệu cần thiết hoặc tương đương, liên quan đến việc chứng minh sự tuân thủ trong Khu vực kiểm soát phát thải;
- .6 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với quy trình phân loại rác để đảm bảo rác cấm không bị đốt;
- .7 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với hoạt động của thiết bị đốt chất thải trên tàu, theo yêu cầu của quy định VI/16.6, trong các giới hạn được nêu tại phụ chương IV của Phụ lục, theo sổ tay vận hành;
- .8 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với quy định về phát thải VOC, khi tàu ở cảng hoặc bến thuộc thẩm quyền của Bên tham gia Nghị định thư 1997 của MARPOL 73/78, trong đó việc phát thải VOC phải được điều tiết, và quen thuộc với hoạt động tích hợp của hệ thống thu gom hơi được Chính quyền Hàng hải phê duyệt (trong trường hợp tàu là tàu chở dầu theo quy định VI/2.21); và
- .9 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ quen thuộc với việc áp dụng Kế hoạch quản lý VOC, nếu áp dụng.

## 2.7 Khiếm khuyết có thể lưu giữ tàu

- 2.7.1 Khi thực hiện các chức năng của mình, PSCO nên sử dụng sự đánh giá chuyên nghiệp để xác định xem có nên lưu giữ tàu hay không cho đến khi khiếm khuyết bất kỳ được khắc phục, hoặc cho phép tàu đi với những khiếm khuyết nhất định không gây ra mối đe dọa hoặc nguy hại quá mức trong phạm vi của Phụ lục, với điều kiện các khiếm khuyết này sẽ được giải quyết trong thời gian thích hợp. Khi thực hiện điều này, PSCO cần được hướng dẫn theo nguyên tắc là các yêu cầu có trong Phụ lục, liên quan đến việc chế tạo, trang bị và hoạt động của tàu, là rất cần thiết để bảo vệ môi trường

biển, an toàn hành hải hoặc sức khỏe con người, và sự không tuân thủ những yêu cầu này có thể tạo thành mối đe dọa hoặc nguy hại quá mức đối với các khía cạnh bảo vệ nêu trên và cần tránh.

2.7.2 Để hỗ trợ PSCO trong việc sử dụng Hướng dẫn này, dưới đây là danh sách các khiếm khuyết, đã được cân nhắc với các lưu ý đến yêu cầu của quy định VI/3, có tính chất nghiêm trọng đến mức các khiếm khuyết này có thể cho phép việc lưu giữ tàu liên quan:

- .1 Không có Giấy chứng nhận IAPP, Giấy chứng nhận EIAPP hoặc Hồ sơ kỹ thuật hợp lệ, nếu áp dụng;
- .2 Động cơ diesel hàng hải, với công suất hơn 130 kW, được lắp đặt trên tàu đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2000, hoặc động cơ diesel hàng hải được hoán cải lớn vào hoặc sau ngày 01/01/2000, không phù hợp với Hồ sơ kỹ thuật của động cơ, hoặc khi các hồ sơ cần thiết không được duy trì cần thiết, hoặc nếu động cơ không đáp ứng các yêu cầu áp dụng của Khu vực kiểm soát khí thải NOX mức III cụ thể mà động cơ đang hoạt động;
- .3 Động cơ diesel hàng hải, với công suất lớn hơn 5.000 kW và dung tích mỗi xi-lanh từ 90 lít trở lên, được lắp đặt trên tàu đóng vào hoặc sau ngày 01/01/1990 nhưng trước ngày 01/01/2000, và phương pháp phê duyệt cho động cơ đó đã được chứng nhận bởi Chính quyền Hàng hải và có sẵn trên thị trường; đối với động cơ đó phương pháp phê duyệt không được lắp đặt sau đợt kiểm tra cấp mới đầu tiên được nêu trong quy định VI/13.7.2;
- .4 Trên các tàu không được trang bị phương tiện tuân thủ SOX tương đương, dựa trên phương pháp phân tích mẫu theo phụ chương VI<sup>9</sup> của Phụ lục VI MARPOL, hàm lượng lưu huỳnh của bất kỳ loại dầu nhiên liệu nào được sử dụng hoặc mang theo để sử dụng trên tàu vượt quá giới hạn áp dụng theo yêu cầu tại quy định VI/14. Nếu thuyền trưởng tuyên bố là không thể nhận được dầu nhiên liệu tuân thủ, PSCO cần lưu ý đến các yêu cầu của quy định VI/18.2 (xem phụ chương).
- .5 Trên các tàu được trang bị các phương tiện tương đương SOX tương đương, nhưng không có sự phê duyệt thích hợp cho các phương tiện tương đương, áp dụng cho các thiết bị đốt nhiên liệu có liên quan trên tàu. Đối với các thiết bị đốt không được kết nối với EGCS, hàm lượng lưu huỳnh của bất kỳ loại dầu nhiên liệu nào được sử dụng cho các thiết bị đốt này vượt quá giới hạn nêu trong quy định VI/14, lưu ý đến các quy định của quy định VI/18.2 (xem phụ lục).
- .6 Không tuân thủ các yêu cầu liên quan trong khi hoạt động trong Khu vực kiểm soát phát thải đối với SOX và kiểm soát chất dạng hạt;
- .7 Thiết bị đốt chất thải được lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 01/01/2000 không tuân thủ các yêu cầu nêu tại phụ chương IV của Phụ lục, hoặc các thông số kỹ thuật tiêu chuẩn cho các thiết bị đốt chất thải trên tàu do Tổ chức phát triển (nghị quyết MEPC.76(40) và MEPC.244(66)); và

---

<sup>9</sup> Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ chương VI, Phụ lục VI, Quy trình thăm tra đối với mẫu dầu nhiên liệu theo Phụ lục VI (quy định 18.8.2 hoặc quy định 14.8), dự kiến sẽ được thông qua trong mùa xuân năm 2020 và được nêu trong phụ lục 13 của tài liệu MEPC 74/18/Add.1.

- .8 Thuyền trưởng hoặc thuyền bộ không quen thuộc với các quy trình thiết yếu liên quan đến hoạt động của thiết bị phòng ngừa ô nhiễm không khí như được định nghĩa trong đoạn 2.5.12 ở trên.

### **Chương 3 KIỂM TRA CÁC TÀU CỦA CÁC BÊN KHÔNG LÀ THÀNH VIÊN CỦA PHỤ LỤC VÀ CÁC TÀU KHÁC KHÔNG BẮT BUỘC PHẢI CÓ GIẤY CHỨNG NHẬN IAPP**

- 3.1 Vì loại tàu này không được cấp Giấy chứng nhận IAPP, PSCO sẽ đánh giá xem tình trạng của tàu và thiết bị của tàu có thỏa mãn các yêu cầu được nêu trong Phụ lục hay không. Về mặt này, PSCO cần lưu ý, theo Điều 5(4) của Công ước MARPOL, không có sự đối xử nào thuận lợi hơn đối với các tàu của các bên không là thành viên của Phụ lục.
- 3.2 Trong tất cả các khía cạnh khác, PSCO cần được hướng dẫn bởi các quy trình đối với tàu được đề cập trong chương 2 và cần nhận thấy tàu và thuyền bộ không tạo ra nguy hiểm cho những người trên tàu hoặc mối đe dọa hoặc tổn hại không chấp nhận được đối với môi trường biển.
- 3.3 Nếu tàu có hình thức chứng nhận khác với Giấy chứng nhận IAPP, PSCO có thể lưu ý đến tài liệu đó trong việc đánh giá tàu.

## PHỤ CHƯƠNG

### TRƯỜNG HỢP ĐƯỢC BÁO CÁO LÀ KHÔNG CÓ SẴN DẦU NHIÊN LIỆU TUÂN THỦ

Trong trường hợp đưa ra báo cáo là không có sẵn dầu nhiên liệu tuân thủ, thuyền trưởng/chủ tàu phải xuất trình bản ghi về các hành động được thực hiện để cố gắng nhận được dầu nhiên liệu tuân thủ và cung cấp bằng chứng về:

- .1 Nỗ lực mua dầu nhiên liệu tuân thủ theo kế hoạch hành trình của tàu;
- .2 Nếu dầu nhiên liệu không có sẵn ở nơi dự kiến, những nỗ lực đã được thực hiện để xác định nguồn thay thế cho dầu nhiên liệu đó; và
- .3 Mặc dù những nỗ lực tốt nhất để có được dầu nhiên liệu tuân thủ, nhưng không có loại dầu nhiên liệu nào như vậy sẵn có để mua.

Những nỗ lực tốt nhất để mua dầu nhiên liệu tuân thủ bao gồm, nhưng không giới hạn, điều tra các nguồn dầu nhiên liệu thay thế trước khi bắt đầu hành trình hoặc trên đường hành trình.

Tàu không nên được yêu cầu đi chệch khỏi hành trình dự định hoặc trì hoãn quá mức hành trình để đạt được sự tuân thủ.

Nếu tàu cung cấp thông tin như trên, Quốc gia có cảng cần lưu ý đến tất cả các hoàn cảnh liên quan và bằng chứng được đưa ra để xác định hành động thích hợp cần thực hiện, bao gồm cả việc không thực hiện các biện pháp kiểm soát.

Thuyền trưởng/chủ tàu có thể cung cấp bằng chứng như dưới đây để hỗ trợ cho báo cáo của họ (danh sách dưới đây có thể không bao gồm tất cả các bằng chứng có thể có):

- .1 Bản sao (hoặc mô tả) về kế hoạch hành trình của tàu, bao gồm cảng xuất phát và cảng đến của tàu;
- .2 Thời gian mà tàu nhận được thông báo đầu tiên, nó sẽ thực hiện chuyến đi liên quan đến quá cảnh/đến cảng và vị trí của tàu khi lần đầu tiên nhận được thông báo như vậy;
- .3 Mô tả về các hành động được thực hiện để cố gắng đạt được sự tuân thủ, bao gồm mô tả về tất cả các nỗ lực được thực hiện để xác định nguồn dầu nhiên liệu tuân thủ thay thế và mô tả lý do tại sao nhiên liệu tuân thủ không có sẵn (ví dụ: dầu nhiên liệu tuân thủ không có sẵn tại các cảng trên "hành trình dự định", sự gián đoạn cung cấp dầu nhiên liệu tại cảng, ....);
- .4 Chi phí nhiên liệu tuân thủ không được coi là cơ sở hợp lệ để tuyên bố không có sẵn nhiên liệu;
- .5 Bao gồm tên và địa chỉ của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu được liên hệ và ngày mà liên hệ được thực hiện;
- .6 Trong các trường hợp gián đoạn cung cấp dầu nhiên liệu, tên của cảng nơi tàu được lên lịch nhận dầu nhiên liệu tuân thủ và tên của nhà cung cấp nhiên liệu báo cáo không có sẵn dầu nhiên liệu tuân thủ;
- .7 Sự sẵn có của dầu nhiên liệu tuân thủ tại cảng tiếp theo và kế hoạch nhận dầu nhiên liệu đó; và

- .8 Nếu áp dụng, nhận biết và mô tả mọi ràng buộc vận hành đã ngăn việc sử dụng dầu nhiên liệu tuân thủ, ví dụ: liên quan đến độ nhớt hoặc các thông số khác của dầu nhiên liệu .

Mặc dù những nỗ lực tốt nhất, nếu không thể mua được dầu nhiên liệu tuân thủ, thuyền trưởng/chủ tàu phải thông báo cho cơ quan thực hiện kiểm soát của Quốc gia có cảng tại cảng đến và Chính quyền Hàng hải tàu mang cờ quốc tịch (quy định VI/18.2.4).

\*\*\*

**ANNEX 15**

**RESOLUTION MEPC.321(74)  
(adopted on 17 May 2019)**

**2019 GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL  
UNDER MARPOL ANNEX VI CHAPTER 3**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that, at its fifty-eighth session, the Committee adopted, by resolution MEPC.176(58), a revised MARPOL Annex VI which significantly strengthens the controls on emissions,

NOTING that articles 5 and 6 of the MARPOL Convention and regulations 10 and 11 of MARPOL Annex VI provide control procedures to be followed by a Party to the 1997 Protocol with regard to foreign ships visiting its ports,

RECALLING that, at its fifty-ninth session, the Committee adopted, by resolution MEPC.181(59), *2009 Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI*,

NOTING that the revised MARPOL Annex VI entered into force on 1 July 2010 and since then there have been several amendments to the provisions,

RECOGNIZING the need to revise the *2009 Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI*, in accordance with provisions of the MARPOL Annex VI, as amended,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fourth session, draft 2019 Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI prepared by the Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, at its sixth session, following a review by the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, at its fifth session,

1 ADOPTS the *2019 Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI Chapter 3* (2019 PSC Guidelines), as set out in the annex to the present resolution;

2 INVITES Governments, when exercising port State control under MARPOL Annex VI, to apply the 2019 PSC Guidelines from 1 January 2020;

3 INVITES Governments, when exercising port State control under MARPOL Annex VI, to apply the provisions of MARPOL Annex VI concerning the prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship from 1 March 2020;

4 INVITES Governments, when exercising port State control under MARPOL Annex VI, to apply the provisions of MARPOL Annex VI concerning electronic record books from 1 October 2020;

5 AGREES to keep these Guidelines under review in the light of experience gained with their application;

6 REVOKES the *2009 Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI* adopted by resolution MEPC.181(59), from 1 January 2020.

## ANNEX

### 2019 GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER MARPOL ANNEX VI CHAPTER 3

#### Chapter 1 GENERAL

1.1 This document is intended to provide basic guidance on the conduct of port State control inspections for compliance with MARPOL Annex VI (hereinafter referred to as "the Annex") and afford consistency in the conduct of these inspections, the recognition of deficiencies and the application of control procedures.

1.2 Chapters 1 (General), 4 (Contravention and detention), 5 (Reporting requirements) and 6 (Review procedures) of the *Procedures for Port State Control*, as adopted by the Organization, as may be amended, also applies to these Guidelines.

#### Chapter 2 INSPECTIONS OF SHIPS REQUIRED TO CARRY THE IAPP CERTIFICATE

##### 2.1 Initial inspections

2.1.1 The PSCO should ascertain the date of ship construction and the date of installation of equipment on board which are subject to the provisions of the Annex, in order to confirm which regulations of the Annex are applicable.

2.1.2 On boarding and introduction to the master or responsible ship's officer, the port State control officer (PSCO) should examine the following documents, where applicable:

- .1 the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate) (regulation VI/6), including its Supplement;
- .2 the Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPP Certificate) (paragraph 2.2 of the NO<sub>x</sub> Technical Code) including its Supplement, for each applicable marine diesel engine;
- .3 the Technical File (paragraph 2.3.4 of the NO<sub>x</sub> Technical Code) for each applicable marine diesel engine;
- .4 depending on the method used for demonstrating NO<sub>x</sub> compliance for each applicable marine diesel engine:
  - .1 the Record Book of Engine Parameters for each marine diesel engine (paragraph 6.2.2.7 of the NO<sub>x</sub> Technical Code) demonstrating compliance with regulation VI/13 by means of the marine diesel engine parameter check method; or
  - .2 documentation relating to the simplified measurement method; or
  - .3 documentation related to the direct measurement and monitoring method;
- .5 for a ship to which regulation VI/13.5.1 applies for a particular NO<sub>x</sub> Tier III emission control area and that has one or more installed marine diesel engines certified to both Tier II and Tier III or which has one or more marine diesel



- engines certified to Tier II only<sup>1</sup> that there are the required log book and the recordings for the tier and on/off status of those marine diesel engines while the ship is within an applicable NO<sub>x</sub> Tier III emission control area;
- .6 the Approved Method File (regulation VI/13.7);
  - .7 the written procedures covering fuel oil change over operations (in a working language or languages understood by the crew) where separate fuel oils are used in order to achieve compliance (regulation VI/14.6);
  - .8 the approved documentation relating to exceptions and/or exemptions granted under regulation VI/3;
  - .9 the approved documentation (SECC where issued, ETM, OMM, SECP) and relating to any installed Exhaust Gas Cleaning System (EGCS) or equivalent means, to reduce SO<sub>x</sub> emissions (regulation VI/4);
  - .10 that the required EGCS monitoring records have been retained and show compliance. Additionally, that the EGCS Record Book including nitrate discharge data and performance records,<sup>2</sup> or approved alternative, has been duly maintained;
  - .11 the bunker delivery notes (BDNs) and representative samples or records thereof (regulation VI/18);
  - .12 the copy of the type approval certificate of applicable shipboard incinerator (resolutions MEPC.76(40) or MEPC.244(66));
  - .13 the Ozone Depleting Substances Record Book (regulation VI/12.6);
  - .14 the VOC Management Plan (regulation VI/15.6);
  - .15 any notification to the ship's flag Administration issued by the master or officer in charge of the bunker operation together with any available commercial documentation relevant to non-compliant bunker delivery, regulation VI/18.2; and
  - .16 if the ship has not been able to obtain compliant fuel oil, the notification to the ship's flag Administration and the competent authority of the relevant port of destination as set out in the appendix.

The Record Books referenced in sub-paragraphs .1, .5, .10 and 13 above may be presented in an electronic format. A declaration from the Administration should be viewed in order to accept this Electronic Record Book. If a declaration cannot be provided, a hard copy Record Book will need to be presented for examination.

---

<sup>1</sup> Unified Interpretation to regulation 13.5.3 set out in MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

<sup>2</sup> In assessing the Emission Ratio and discharge water records the PSCO should be mindful that such factors as transient engine operation or analyser performance outputs may result in isolated "spikes" in the recorded output which, while these measurements in themselves may be above the required Emission Ratio or discharge water limit values, do not indicate that overall the EGCS was not being operated and controlled as required and hence should not be taken as evidence of non-compliance with the requirements.

2.1.3 As a preliminary check, the IAPP Certificate's validity should be confirmed by verifying that the Certificate is properly completed and signed and that required surveys have been performed.

2.1.4 Through examining the Supplement to the IAPP Certificate, the PSCO may establish how the ship is equipped for the prevention of air pollution.

2.1.5 In the case where the bunker delivery note or the representative sample as required by regulation VI/18 presented to the ship are not in compliance with the relevant requirements (the BDN is set out in appendix V of MARPOL Annex VI), the master or officer in charge of the bunker operation may have documented that through a Notification to the ship's flag Administration with copies to the port authority under whose jurisdiction the ship did not receive the required documentation pursuant to the bunkering operation and to the bunker deliverer.

2.1.6 In addition, if the BDN shows compliant fuel, but the master has independent test results of the fuel oil sample taken by the ship during the bunkering which indicates non-compliance, the master may have documented that through a Notification to the ship's flag Administration with copies to the competent authority of the relevant port of destination, the Administration under whose jurisdiction the bunker deliverer is located and to the bunker deliverer.

2.1.7 In all cases, a copy may be retained on board the ship, together with any available commercial documentation, for the subsequent scrutiny of port State control.

## **2.2 Initial inspection on ships equipped with equivalent means of SO<sub>x</sub> compliance.**

2.2.1 On ships equipped with equivalent means of compliance, the PSCO will look at:

- .1 evidence that the ship has received an appropriate approval for any installed equivalent means (approved, under trial or being commissioned);
- .2 evidence that the ship is using an equivalent means, as identified on the Supplement of the IAPP certificate, for fuel oil combustion units on board or that compliant fuel oil is used in equipment not so covered; and
- .3 BDNs on board<sup>3</sup> which indicate that the fuel oil is intended to be used in combination with an equivalent means of SO<sub>x</sub> compliance or the ship is subject to a relevant exemption to conduct trials for SO<sub>x</sub> emission reduction and control technology research.

2.2.2 In the case where an EGCS is not in compliance with the relevant requirements for other than transitory periods and isolated spikes in the recorded output, the master or officer in charge may have documented that through a Notification to the ship's flag Administration with copies to the competent authority of the relevant port of destination, and present those corrective actions taken in order to rectify the situation in accordance with the guidance given in the EGCS Technical Manual. If a malfunction occurs in the instrumentation for the monitoring of emission to air or the monitoring of washwater discharge to sea, the ship may have alternative documentation demonstrating compliance.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Resolution MEPC.305(73) *Prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship* is not applicable to fuel oil carried as cargo or for ships fitted with an approved equivalent means of compliance.

<sup>4</sup> MEPC.1/Circ.883 on *Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS) fails to meet the provisions of the 2015 EGCS Guidelines (resolution MEPC.259(68))*, ships should have documented notification of system non-compliance to relevant authorities as in paragraph 2.2.2.

## 2.3 Initial inspection within an ECA

2.3.1 When a ship is inspected in a port in an ECA designated for SO<sub>x</sub> emission control, the PSCO should look at:

- .1 evidence of fuel oil delivered to and used on board with a sulphur content of not more than 0.10% m/m through the BDNs and appropriate onboard records including records of bunkering operations as set out in the Oil Record Book Part 1 (regulation VI/18.5 and VI/14.4); and
- .2 for those ships using separate fuel oils for compliance with regulation VI/14, evidence of a written procedure (in a working language or languages understood by the crew) and records of changeover to fuel oil with a sulphur content of not more than 0.10% m/m before entering the ECA such that compliant fuel was being used while sailing in the entire ECA as required in regulation VI/14.6.

2.3.2 When a ship to which regulation VI/13.5.1 applies for a particular NO<sub>x</sub> Tier III emission control area is inspected in a port in that area, the PSCO should look at:

- .1 the records in respect of the tier and on/off status, together with any changes to that status while within that NO<sub>x</sub> Tier III emission control area, which are to be logged as required by regulation VI/13.5.3 in respect of an installed marine diesel engine certified to both Tier II and Tier III or which is certified to Tier II only<sup>5</sup>; and
- .2 the status of an installed marine diesel engine which is certified to both Tier II and Tier III showing that that engine was operating in its Tier III condition on entry into that NO<sub>x</sub> Tier III emission control area and that status was maintained at all times while that marine diesel engine was in operation within that area; or
- .3 the records related to the conditions associated with an exemption granted under regulation VI/13.5.4 have been logged as required by that exemption and that the terms and duration of that exemption have been complied with as required.

## 2.4 Initial inspection outside an ECA or first port after transiting an ECA

2.4.1 When a ship is inspected in a port outside ECA the PSCO will look to the same documentation and evidence as during inspections in ports inside the ECA. The PSCO should in particular look at:

- .1 evidence that the sulphur content of the fuel oil is in accordance with regulation VI/14.1<sup>6</sup> through the BDNs and appropriate onboard records including records of bunkering operations as set out in the Oil Record Book Part 1 (regulation VI/18.5 and VI/14.4); and

---

<sup>5</sup> Unified Interpretation to regulation 13.5.3 set out in MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

<sup>6</sup> Resolution MEPC.305(73) *Prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship* is not applicable to fuel oil carried as cargo or for ships fitted with an approved equivalent means of compliance.

- .2 evidence of a written procedure (in a working language or languages understood by the crew) and records of changeover from fuel oil with a sulphur content of not more than 0.10% m/m after leaving the ECA such that compliant fuel was being used while sailing in the in the entire ECA.

2.4.2 When a ship to which regulation VI/13.5.1 applies for a particular NO<sub>x</sub> Tier III emission control area is inspected in a port outside that area, the PSCO should look at the records required by 2.3.2.1 and 2.3.2.2 or 2.3.2.3 to ensure that the relevant requirements were complied with for the whole period of time the ship was operating in that area.

## **2.5 Outcome of initial inspection**

2.5.1 If the certificates and documents are valid and appropriate and, after an inspection of the ship to check that the overall condition of the ship meets generally accepted international rules and standards, the PSCO's general impressions and observations on board confirm a good standard of maintenance, the inspection should be considered satisfactorily concluded.

2.5.2 If, however, the PSCO's general impressions or observations on board give clear grounds (see paragraph 2.5.3) for believing that the condition of the ship or its equipment do not correspond substantially with the particulars of the certificates or the documents, the PSCO should proceed to a more detailed inspection.

2.5.3 "Clear grounds" to conduct a more detailed inspection include:

- .1 evidence that certificates required by the Annex are missing or clearly invalid;
- .2 evidence that documents required by the Annex are missing or clearly invalid;
- .3 the absence or malfunctioning of equipment or arrangements specified in the certificates or documents;
- .4 the presence of equipment or arrangements not specified in the certificates or documents;
- .5 evidence from the PSCO's general impressions or observations that serious deficiencies exist in the equipment or arrangements specified in the certificates or documents;
- .6 information or evidence that the master or crew are not familiar with essential shipboard operations relating to the prevention of air pollution, or that such operations have not been carried out;
- .7 evidence of inconsistency between information in the bunker delivery note and paragraph 2.3 of the Supplement to the IAPP certificate;
- .8 evidence that an equivalent means has not been used as required; or
- .9 evidence, for example by fuel calculators, that the quantity of bunkered compliant fuel oil is inconsistent with the ship's voyage plan; and

- .10 receipt of a report or complaint containing information that the ship appears to be non-compliant including but not limited to information from remote sensing surveillance of SO<sub>x</sub> emissions or portable fuel oil sulphur content measurement devices indicating that a ship appears to use non-compliant fuel while in operation/underway;
- .11 evidence that the tier and/or on/off status of applicable installed marine diesel engines has not been maintained correctly or as required;
- .12 receipt of a report or complaint containing information that one or more of the installed marine diesel engines has not been operated in accordance with the provisions of the respective Technical File or the requirements relevant to a particular NO<sub>x</sub> Tier III emission control area; and
- .13 receipt of a report or complaint containing information that the conditions attached to an exemption granted under regulation VI/13.5.4 have not been complied with.

## **2.6 More detailed inspections**

### 2.6.1 The PSCO should verify that:

- .1 there are effectively implemented maintenance procedures for the equipment containing ozone-depleting substances; and
- .2 there are no deliberate emissions of ozone-depleting substances.

### 2.6.2 In order to verify that each installed marine diesel engine with a power output of more than 130 kW is approved by the Administration in accordance with the NO<sub>x</sub> Technical Code and maintained appropriately, the PSCO should pay particular attention to the following:

- .1 examine such marine diesel engines to be consistent with the EIAPP Certificate and its Supplement, Technical File and, if applicable, Record Book of Engine Parameters or Onboard Monitoring Manual and related data;
- .2 examine marine diesel engines specified in the Technical Files to verify that no unapproved modifications, which may affect NO<sub>x</sub> emission, have been made to the marine diesel engines;
- .3 in the case of an installed marine diesel engine certified to Tier III that the required records, if applicable, in accordance with regulation VI/13.5.3 or in the Technical File, including those required by 2.3.6 of the NO<sub>x</sub> Technical Code, have been maintained as necessary and that the marine diesel engine, including any NO<sub>x</sub> control device and associated ancillary systems and equipment, including, where fitted, bypass arrangements, is maintained in accordance with the associated Technical File and is in good order;
- .4 if applicable, examine whether the conditions attached to an exemption granted under regulation VI/13.5.4 have been complied with as required;
- .5 examine marine diesel engines with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 to verify that they are certified, if so required, in accordance with regulation VI/13.7;

- .6 in the case of ships constructed before 1 January 2000, verify that any marine diesel engine which has been subject to a major conversion, as defined in regulation VI/13, has been approved by the Administration; and
- .7 emergency marine diesel engines intended to be used solely in case of emergency are still in use for this purpose.

2.6.3 The PSCO should check and verify whether fuel oil complies with the provisions of regulation VI/14 taking into account appendix VI<sup>7</sup> of this Annex.

2.6.4 The PSCO should pay attention to the record required in regulation VI/14.6 in order to identify the sulphur content of fuel oil used by the ship depending on the area of trade, or that other equivalent approved means have been applied as required. The fuel oil consumed in and outside the ECA, and that there is enough fuel in compliance with regulation VI/14 to reach the next port destination.

2.6.5 Where EGCS is used, the PSCO should check that it has been installed and operated, together with its monitoring systems, in accordance with the associated approved documentation according to the survey procedures as established in the OMM.

2.6.6 If the ship is equipped with an EGCS as an equivalent means of SO<sub>x</sub> compliance, the PSCO should verify that the system is properly functioning, is in operation, there are continuous-monitoring systems with tamper-proof data recording and processing devices,<sup>8</sup> if applicable and the records demonstrate the necessary compliance when set against the limits given in the approved documentation and applies to relevant fuel combustion units on board. Checking can include but is not limited to: emissions ratio, pH, PAH, turbidity readings as limit values given in ETM-A or ETM-B and operation parameters as listed in the system documentation.

2.6.7 If the ship is a tanker, as defined in regulation VI/2.21, the PSCO should verify that the vapour collection system approved by the Administration, taking into account MSC/Circ.585, is installed, if required under regulation VI/15.

2.6.8 If the ship is a tanker carrying crude oil, the PSCO should verify that there is on board an approved VOC Management Plan.

2.6.9 The PSCO should verify that prohibited materials are not incinerated.

2.6.10 The PSCO should verify that shipboard incineration of sewage sludge or sludge oil in boilers or marine power plants is not undertaken while the ship is inside ports, harbours or estuaries (regulation VI/16.4).

2.6.11 The PSCO should verify that the shipboard incinerator, if required by regulation VI/16.6.1, is approved by the Administration. For these units, it should be verified that the incinerator is properly maintained, therefore the PSCO should examine whether:

- .1 the shipboard incinerator is consistent with the certificate of shipboard incinerator;

---

<sup>7</sup> Amendments to MARPOL VI, Appendix VI, *Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8)*, expected to be adopted in Spring 2020 and set out in annex 13 to document MEPC 74/18/Add.1.

<sup>8</sup> Equivalent emission values for emission abatement methods are 4.3 and 21.7 SO<sub>2</sub> (ppm)/CO<sub>2</sub> (% v/v) for marine fuels with a sulphur content of 0.10 and 0.50 (% m/m) respectively.

- .2 the operational manual, in order to operate the shipboard incinerator within the limits provided in appendix IV to the Annex, is provided; and
- .3 the combustion chamber flue gas outlet temperature is monitored at all times the unit is in operation (regulation VI/16.9).

2.6.12 If there are clear grounds as defined in paragraph 2.5.3, the PSCO may examine operational procedures by confirming that:

- .1 the master or crew are familiar with the procedures to prevent emissions of ozone-depleting substances;
- .2 the master or crew are familiar with the proper operation and maintenance of marine diesel engines, in accordance with their Technical Files or Approved Method file, as applicable, and with due regard for Emission Control Areas for NO<sub>x</sub> control;
- .3 the master or crew are familiar with fuel oil bunkering procedures in connection to the respective bunker delivery notes and onboard records including the Oil Record Book Part 1 (regulation VI/18.5 and VI/14.4) and retained samples as required by regulation VI/18;
- .4 the master or crew are familiar with the correct operation of an EGCS or other equivalent means on board together with any applicable monitoring and recording, and record keeping requirements;
- .5 the master or crew are familiar and have undertaken the necessary fuel oil changeover procedures, or equivalent, associated with demonstrating compliance within an Emission Control Area;
- .6 the master or crew are familiar with the garbage screening procedure to ensure that prohibited garbage is not incinerated;
- .7 the master or crew are familiar with the operation of the shipboard incinerator, as required by regulation VI/16.6, within the limits provided in appendix IV to the Annex, in accordance with its operational manual;
- .8 the master or crew are familiar with the regulation of emissions of VOCs, when the ship is in ports or terminals under the jurisdiction of a Party to the 1997 Protocol to MARPOL 73/78 in which VOCs emissions are to be regulated, and are familiar with the proper operation of a vapour collection system approved by the Administration (in case the ship is a tanker as defined in regulation VI/2.21); and
- .9 the master or crew are familiar with the application of the VOC Management Plan, if applicable.

## **2.7 Detainable deficiencies**

2.7.1 In exercising his/her functions, the PSCO should use professional judgment to determine whether to detain the ship until any noted deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies which do not pose an unreasonable threat of harm under the scope of the Annex provided they will be timely addressed. In doing this, the PSCO should be guided by the principle that the requirements contained in the Annex, with respect to the construction, equipment and operation of the ship, are essential for the protection of the marine

environment, the navigational safety or the human health and that departure from these requirements could constitute an unreasonable threat of harm to the mentioned protection aspects and should be avoided.

2.7.2 In order to assist the PSCO in the use of these Guidelines, there follows a list of deficiencies, which are considered, taking into account the provisions of regulation VI/3, to be of such a serious nature that they may warrant the detention of the ship involved:

- .1 absence of valid IAPP Certificate, EIAPP Certificates or Technical Files, if applicable;
- .2 a marine diesel engine, with a power output of more than 130 kW, which is installed on board a ship constructed on or after 1 January 2000, or a marine diesel engine having undergone a major conversion on or after 1 January 2000, which does not conform to its Technical File, or where the required records have not been maintained as necessary or where it has not met the applicable requirements of the particular NO<sub>x</sub> Tier III emission control area in which it is operating;
- .3 a marine diesel engine, with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres, which is installed on board a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, and an approved method for that engine has been certified by an Administration and was commercially available, for which an approved method is not installed after the first renewal survey specified in regulation VI/13.7.2;
- .4 on ships not equipped with equivalent means of SO<sub>x</sub> compliance, based on the methodology of sample analysis in accordance with appendix VI<sup>9</sup> of MARPOL Annex VI, the sulphur content of any fuel oil being used or carried for use on board exceeds the applicable limit required by regulation VI/14. If the master claims that it was not possible to bunker compliant fuel oil, the PSCO should take into account the provisions of regulation VI/18.2 (see the appendix).
- .5 on ships equipped with equivalent means of SO<sub>x</sub> compliance, absence of an appropriate approval for the equivalent means, which applies to relevant fuel combustion units on board. With regard to combustion units not connected to an EGCS, the sulphur content of any fuel oil being used on these combustion units exceeds the limits stipulated in regulation VI/14, taking into account the provisions of regulation VI/18.2 (see the appendix).
- .6 non-compliance with the relevant requirements while operating within an Emission Control Area for SO<sub>x</sub> and particulate matter control;
- .7 an incinerator installed on board the ship on or after 1 January 2000 does not comply with requirements contained in appendix IV to the Annex, or the standard specifications for shipboard incinerators developed by the Organization (resolutions MEPC.76(40) and MEPC.244(66)); and

---

<sup>9</sup> Amendments to MARPOL VI, appendix VI, Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8), expected to be adopted in Spring 2020 and set out in annex13 to document MEPC 74/18/Add.1.



- .8 the master or crew are not familiar with essential procedures regarding the operation of air pollution prevention equipment as defined in paragraph 2.5.12 above.

**Chapter 3 INSPECTIONS OF SHIPS OF NON-PARTIES TO THE ANNEX AND OTHER SHIPS NOT REQUIRED TO CARRY THE IAPP CERTIFICATE**

3.1 As this category of ships is not provided with the IAPP Certificate, the PSCO should judge whether the condition of the ship and its equipment satisfies the requirements set out in the Annex. In this respect, the PSCO should take into account that, in accordance with article 5(4) of the MARPOL Convention, no more favourable treatment is to be given to ships of non-Parties.

3.2 In all other respects the PSCO should be guided by the procedures for ships referred to in chapter 2 and should be satisfied that the ship and crew do not present a danger to those on board or an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.3 If the ship has a form of certification other than the IAPP Certificate, the PSCO may take such documentation into account in the evaluation of the ship.

## APPENDIX

### **NON-AVAILABILITY OF COMPLIANT FUEL OIL CLAIMED**

In case non-availability of compliant fuel oil is claimed the master/owner must present a record of actions taken to attempt to bunker compliant fuel oil and provide evidence:

- .1 of attempts to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan;
- .2 if the fuel oil was not made available where expected, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil; and
- .3 that despite best efforts to obtain compliant fuel oil no such fuel oil was made available for purchase.

Best efforts to procure compliant fuel oil include, but are not limited to, investigating alternative sources of fuel oil prior to commencing the voyage or en route.

The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to unduly delay the voyage in order to achieve compliance.

If the ship provides the information, as above, the port State should take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

The master/owner may provide evidence as below to support their claim (not exhaustive):

- .1 a copy (or description) of the ship's voyage plan, including the ship's port of origin and port of destination;
- .2 the time the ship first received notice it would be conducting a voyage involving transit/arrival in the port and the ship's location when it first received such notice;
- .3 a description of the actions taken to attempt to achieve compliance, including a description of all attempts that were made to locate alternative sources of compliant fuel oil, and a description of the reason why compliant fuel was not available (e.g. compliant fuel oil was not available at ports on the "intended voyage", fuel oil supply disruptions at port, etc.);
- .4 the cost of compliant fuel is not considered to be a valid basis for claiming non-availability of fuel;
- .5 include names and addresses of the fuel oil suppliers contacted and the dates on which contact was made;
- .6 in cases of fuel oil supply disruption, the name of the port at which the ship was scheduled to receive compliant fuel oil and the name of the fuel supplier that is reporting the non-availability of compliant fuel oil;
- .7 the availability of compliant fuel oil at the next port-of-call and plans to obtain that fuel oil; and

- .8 if applicable, identify and describe any operational constraints that prevented use of compliant fuel oil, e.g. with respect to viscosity or other fuel oil parameters.

If, despite best efforts, it was not possible to procure compliant fuel oil the master/owner must notify the port State control authorities in the port of arrival and the flag Administration (regulation VI/18.2.4).

\*\*\*