TẬP ĐOÀN DẦU KHÍ QUỐC GIA VIỆT NAM
TỔNG CÔNG TY KHÍ VIỆT NAM
Số: 1009 /QĐ-KVN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 04 tháng 8 năm 2010

QUYẾT ĐỊNH
Về việc ban hành Chính sách Thanh kiểm tra tàu chở sản phẩm dầu khí (Ship Vetting)

TỔNG GIÁM ĐỐC TỔNG CÔNG TY KHÍ VIỆT NAM

- Căn cứ Quyết định số 2232/QĐ-DKVN ngày 18/07/2007 và Quyết định số 3389/QĐ-DKVN ngày 27/9/2007 của Hội đồng quản trị Tập Đoàn Dầu khí Việt Nam về việc thành lập Công ty mẹ - Tổng Công ty khí và đổi tên Tổng Công ty Khí thành Tổng Công ty Khí Việt Nam;
- Căn cứ Quyết định số 2312/QĐ-DKVN ngày 19/07/2007 của HĐQT Tập đoàn Dầu khí Việt Nam về việc phê duyệt điều lệ và ban hành điều lệ tổ chức hoạt động của Tổng Công ty khí;
- Căn cứ Công văn số 3571/DKVT-AT này 27/4/2010 về triển khai chính sách thanh kiểm tra an toàn tàu ra vào Cảng của PVN.
- Xét đề nghị của Ông Trưởng Ban An toàn Sức khỏe Môi trường.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Chính sách Thanh kiểm tra tàu chở sản phẩm dầu khí (Ship Vetting).

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 3. Các Ông/Bà Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng, Chánh văn phòng, Trưởng các Ban, Tổng giám đốc đơn vị trực thuộc, thành viên chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:
- Như điều 3;
- HĐTV TCT (để b/c);
- Lưu VT, ATMT.QD.02.

TỔNG GIÁM ĐỐC

TỔNG CÔNG TY KHÍ VIỆT NAM CÔNG TY TNHH MỘT THÀNH VIÊN

Đỗ Khang Ninh

TẬP ĐOÀN DẦU KHÍ QUỐC GIA VIỆT NAM

TỔNG CÔNG TY KHÍ VIỆT NAM

CHÍNH SÁCH THANH KIỂM TRA TÀU CHỞ SẢN PHẨM DẦU KHÍ (SHIP VETTING)

Áp dụng cho: Tàu Xăng, Tàu Hóa chất, Tàu Gas tham gia vận tải hàng cho các Công ty hoặc vào làm hàng tại các Cảng thuộc Tổng Công ty Khí Việt Nam quản lý.

(Ban hành kèm quyết định số 1009 /QĐ-KVN ngày 04 tháng 8 năm 2010)

Ban hành lần thứ nhất – 2010

H.1230

MỤC LỤC

NỘI DUNG	TRANG
I. Chữ viết tắt và Định nghĩa	3
II. Khái quát	5
III. Mục đích	5
IV. Chính sách	5
V. Phạm vi áp dụng	6
VI. Phân định trách nhiệm	6
VII. Cơ sở đánh giá chất lượng tàu	8
VIII. Tính hiệu lực của thanh kiểm tra tàu	9
IX. Chia sẻ thông tin	9
X. Tiêu chuẩn an toàn tối thiểu	10
XI. Xem xét vetting lại	12

I. Viết tắt và định nghĩa.

PVN: Tập đoàn Dầu Khí Quốc gia Việt Nam.

KVN: Tổng Công ty Khí Việt Nam.

KVT: Công ty Chế biến Khí Vũng Tàu.

KDK: Công ty Kinh doanh Sản phẩm Khí.

PVGAS North: Công ty Cổ phần Kinh doanh Khí hóa lỏng miền Bắc.

PVGAS South: Công ty Cổ phần Kinh doanh Khí hóa lỏng miền Nam.

LPG: Liquified Petrolium Gas-Khí dầu mỏ hoá lỏng.

VCM: Vinyl Chloride Monomer.

ISGOTT: The international Safety Guide for Oil Tankers and Teminals-Hướng dẫn Quốc Tế về an toàn cho Tàu dầu và Cảng dầu.

P&I: Protection and Indemnity

VPQ: Vessel Particular Questionnaires - Bộ câu hỏi khai báo đặc tính tàu.

VIQ: Vessel Inspection Questionnaires-Bộ câu hỏi thanh kiểm tra tàu.

BIQ: Barge Inspection Questionnaires- Bộ câu hỏi thanh kiểm tra Sà lan.

CAS: Condition Assessment Scheme-Bản báo cáo đánh giá tình trạng tàu.

OCIMF: The Oil Companies International Marine Forum-Diễn đàn Hàng hải Quốc tế các công ty Dầu.

SIRE: Ship Inspection Report Programme- Bản báo cáo trong dữ liệu thanh kiểm tra tàu.

STCW: International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping-Công ước Quốc tế về Tiêu chuẩn Huấn luyện và chứng nhận thuyền viên.

IGC: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk-Bộ luật về kết cấu và trang thiết bị của tàu chở xô khí hóa lỏng.

GDS: Gas detector system - Hệ thống phát hiện khí rò cố định.

DCP: Dry Chemical Powder system- hệ thống chữa cháy dùng bột hóa chất cố định.

IMDG: International Maritime Dangerous Goods Code-Quy tắc quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm đường biển.

BCH: Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk-Bộ luật về kết cấu và trang thiết bị của tàu chở xô hóa chất nguy hiểm (tiền thân của bộ luật IBC).

IBC: International Bulk Chemical Code –Bộ luật quốc tế về chở xô hóa chất.

ISM: International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention-Bộ luật quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.

CDI: Chemical Distribution Institute- Hiệp hội phân phối hoá chất.

FFS: The International Code for Fire safety systems- Bộ luật quốc tế về an toàn phòng chống cháy nổ

Công ty thành viên của PVGas:

Là các công ty do PVGAS nắm giữ 100% vốn hoặc các Công ty cổ phần, liên doanh do PVGAS nắm cổ phần chi phối.

Chấp nhận:

Nghĩa là tàu có thể được vào Cảng làm hàng trong một thời hạn nhất định hay được thuê định hạn hoặc thuê chuyến.

Không được chấp nhận:

Nghĩa là vào thời điểm tàu được đánh giá và xem xét, tàu không thỏa mãn tình trạng kỹ thuật an toàn.

Chủ tàu

Là người sở hữu con tàu.

Người khai thác

là các nhân, doanh nghiệp tư nhân hoặc doanh nghiệp nhà nước được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển.

II. Khái quát

Tổng Công ty Khí Việt Nam trực thuộc Tập đoàn Dầu Khí Quốc gia Việt Nam. KVN quản lý các đơn vị: KVT (đơn vị trực tiếp quản lý Cảng KVN Vũng tàu), KDK, Cảng VTGas Đồng nai, PVGAS North, PVGAS South là các đơn vị có hoạt động liên quan đến lĩnh vực hàng hải như: Thuê các phương tiện vận tải sản phẩm khí, các đơn vị nhận hàng bằng tàu đến các cảng thuộc KVN, các cảng là kho chứa các sản phẩm khí, thường xuyên tiếp nhận các tàu xuất nhập sản phẩm dầu khí như: LPG, Condensat, VCM. Rủi ro trong vận hành cảng trong giao tiếp giữa Cảng và các tàu làm hàng tại Cảng hay đối với tàu thuê trong suốt quá trình khai thác luôn tiềm ẩn.

III. Mục đích

- Tuân thủ pháp luật Việt Nam, các Công ước Quốc tế liên quan đến ngành Hàng hải mà Việt Nam tham gia, Điều lệ của Diễn đàn Hàng hải Quốc tế Các công ty Dầu OCIMF mà PVN là thành viên;
- Khai thác an toàn, hiệu quả kinh tế cao các Tàu và Cảng.
- Góp phần xây dựng các tiêu chuẩn an toàn đối với tàu và Cảng nhằm mục đích Khai thác an toàn, hiệu quả;
- Kế thừa và nâng cao chất lượng công tác kiểm tra tàu của KVN đã từng làm từ trước đến nay lên tiêu chuẩn quốc tế.

IV. Chính sách

- Các tàu đủ điều kiện vào Cảng của các Công ty thành viên KVN sở hữu để giao nhận hàng hay được thuê vận chuyển hàng bắt buộc phải được Vetting để được chấp nhận nếu thỏa mãn các tiêu chuẩn kỹ thuật theo nội dung kiểm tra (trừ trường hợp được nêu cụ thể tại ý thứ 4 mục VII.2 dưới đây);
- Để đảm bảo thuận lợi cho các tàu và các cảng có thể trao đổi thông tin tốt trong suốt quá trình tàu cập/rời cảng và làm hàng, thuyền viên trên tàu bắt buộc phải sử dụng thành thạo ngôn ngữ Tiếng Anh hoặc Tiếng Việt.
- Đơn vị thực hiện công tác Vetting là đơn vị độc lập có chức năng, trong đó ưu tiên đơn vị trong ngành.

- Sử dụng Bộ câu hỏi VIQ của OCIMF để kiểm tra các tàu có trọng tải trên 5,000 tấn DWT và sử dụng Bộ câu hỏi BIQ của OCIMF có hiệu chỉnh để kiểm tra sà lan chạy nội địa và các tàu chạy ven biển có trọng tải nhỏ hơn 5,000 tấn DWT hoạt động hạn chế theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam (đã được PVN chấp thuận).

V. Phạm vi áp dụng

Chính sách thanh kiểm tra của KVN được áp dụng cho tất cả các tàu mang cờ Việt Nam hoặc nước khác, bao gồm:

- Tàu làm hàng cho các chủ hàng đang sử dụng dịch vụ tại Cảng PVGAS Vũng Tàu hoặc các Cảng do KVN làm chủ sở hữu;
- Tàu vào làm hàng tại các Cảng do các công ty thành viên của KVN quản lý hay KVN có cổ phần;
- Tàu do các công ty thành viên của KVN quản lý, khai thác hay tàu mà KVN có cổ phần thuê vận tải hàng.

VI. Phân định trách nhiệm

6.1. Trách nhiệm của chủ Cảng

- Xem xét hồ sơ tàu do chủ hàng/chủ tàu gửi, báo cáo kết quả thanh kiểm tra tàu và phối hợp chủ hàng/chủ tàu tiến hành kiểm tra thực tế tại tàu;
- Tổ chức kiểm tra thực tế tình trạng an toàn, kỹ thuật của tàu: Gồm đại diện Chủ cảng, Chủ hàng, Chủ tàu/người thuê tàu/người đại diện chủ tàu; Chủ cảng là đơn vị đầu mối làm trưởng đoàn, các đơn vị khác cử thành viên tham gia;
- Xem xét, đánh giá kết quả kiểm tra, thông báo bằng văn bản cho chủ hàng, chủ tàu/người đại diện chủ tàu biết kết quả chấp thuận hoặc kiến nghị từ chối chấp thuận cho tàu vào cảng làm hàng;
- Tổ chức kiểm tra đột xuất các tàu làm hàng tại Cảng;
- Bảo quản, lưu giữ và cập nhật Hồ sơ tàu/Sà lan, kết quả kiểm tra của các tàu/sà lan.

6.2. Trách nhiệm của chủ hàng

- Kiểm tra hồ sơ tàu do Chủ tàu/người thuê tàu/đại diện chủ tàu gửi đến và có yêu cầu bổ sung nếu hồ sơ chưa đầy đủ trước khi ký hợp đồng và điều động tàu tới Cảng. Chỉ thuê những phương tiện đáp ứng các yêu cầu về an toàn, an ninh của công ước quốc tế về hàng hải, pháp luật Việt Nam và KVN;
- Thường xuyên theo dõi tình trạng kỹ thuật tàu và đôn đốc Chủ tàu xử lý các khuyến cáo của chủ Cảng về Hồ sơ tàu và kỹ thuật tàu. Rà soát hiệu lực của các loại Giấy chứng nhận, Giấy phép cho các thiết bị của tàu;
- Khi có sự thay đổi về Hồ sơ, thuyền viên, trang thiết bị trên tàu được liệt kê trong Biên bản kiểm tra phải cung cấp, thông báo ngay cho Chủ cảng/chủ hàng trước khi tàu/sà lan đến Cảng làm hàng;
- Phối hợp với chủ cảng, chủ tàu/người thuê tàu/đại diện chủ tàu kiểm tra thực tế tình trạng an toàn, trang thiết bị làm hàng tại tàu.

6.3. Trách nhiệm của chủ tàu/người thuê tàu/đại diện chủ tàu

- Cung cấp đầy đủ Hồ sơ kỹ thuật, an toàn... của tàu theo yêu gửi cho chủ hàng/chủ cảng để xem xét trước khi tổ chức kiểm tra hiện trạng của tàu ít nhất 15 ngày;
- Gửi kết quả thanh kiểm tra tàu (Vetting) cho chủ hàng/chủ cảng xem xét trước khi kiểm tra an toàn, kỹ thuật tại tàu;
- Thông báo danh sách tàu, vị trí tàu neo đậu cho các bên liên quan trước khi thực hiện kiểm tra thực tế tại tàu ít nhất 03 ngày, bố trí phương tiện di chuyển cho đoàn kiểm tra;
- Chịu trách nhiệm khi Chủ cảng từ chối tiếp nhận tàu vì hồ sơ và trang thiết bị liên quan đến kỹ thuật, an ninh, an toàn... không đáp ứng qui định của pháp luật và của KVN;
- Xử lý các khuyến cáo của Chủ cảng về Hồ sơ, hiện trạng phương tiện trước khi có quyết định tiếp theo của Chủ cảng;
- Thường xuyên rà soát, cập nhật, gia hạn hiệu lực của các loại Giấy chứng nhận, Giấy phép. Khi có sự thay đổi về Hồ sơ, thuyền viên, trang thiết bị trên tàu được liệt kê trong Biên bản kiểm tra phải

cung cấp, thông báo ngay cho Chủ cảng/chủ hàng trước khi tàu đến Cảng làm hàng;

- Phối hợp với Chủ cảng/Chủ hàng kiểm tra thực tế về lĩnh vực hệ thống làm hàng, bảo đảm an toàn kỹ thuật tàu khi cập Cảng làm hàng được thuận tiện, nhanh chóng;
- Chịu trách nhiệm về sự hợp pháp của các hồ sơ pháp lý của tàu về an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo yêu cầu của Luật Hàng hải Việt Nam;
- Trường hợp chủ tàu không bổ sung kịp thời các loại Giấy tờ trong Hồ sơ tàu cho Chủ cảng khi hết hạn hiệu lực, hoặc khi có sự thay đổi thì tàu sẽ không được phép vào Cảng làm hàng;
- Duy trì tốt tình trạng an toàn, kỹ thuật của trang thiết bị trên tàu.

VII. Cơ sở đánh giá chất lượng tàu

7.1. Việc đánh giá chất lượng tàu để quyết định cho phép vào Cảng hay được thuê dựa vào các yếu tố sau:

- Các thông tin được cung cấp trong bộ câu hỏi khai báo đặc tính tàu (Vessel Particular Questionnaires - VPQ).
- Các thông tin thu thập từ các nguồn khác nhau bao gồm các dữ liệu của thanh kiểm tra của Đăng kiểm, Chủ Cảng...
- Các bản báo cáo trong dữ liệu của OCIMF-SIRE (nếu có).
- Kết quả vetting đã thực hiện.

7.2. Đơn vị quản lý cảng (của KVN) sẽ kết luận:

- **Chấp nhận:** nghĩa là tàu có thể được vào Cảng làm hàng trong một thời hạn nhất định.
- **Không được chấp nhận:** nghĩa là vào thời điểm tàu được đánh giá và xem xét, tàu không thỏa mãn tình trạng kỹ thuật an toàn.
- Một tàu "không được chấp nhận" chỉ có thể được Vetting sau khi có văn bản thông báo đã khắc phục khiếm khuyết tại Biên bản kiểm tra.
- Trong trường hợp do nhu cầu đặc biệt KVN có thể xem xét chấp nhận một tàu đến làm hàng một chuyến hay tàu được thuê một chuyến khi tàu chưa được Vetting (nhưng phải đắp ứng điều kiện an toàn theo luật quy định). KVN sẽ yêu cầu tàu bổ sung một số

biện pháp tăng cường để đảm bảo an toàn trong suốt thời gian tàu nằm tại cầu cảng hay khai thác tàu trong chuyến đó.

- Tàu phải được duy trì tình trạng kỹ thuật như tại kết quả Vetting gần nhất khi đến Cảng hay thực hiện vận tải hàng. Trong trường hợp có khiếm khuyết KVN căn cứ mức độ có quyền tự chối không làm hàng tại Cảng hoặc khai thác tàu và mọi phí tổn gây ra bởi lý do trên bên chủ tàu chịu.

VIII. Tính hiệu lực của thanh kiểm tra tàu

8.1. Thời hạn hiệu lực theo tuổi tàu

Trong giai đoạn các năm 2010–2012, hiệu lực chấp nhận cho một con tàu sau khi được vetting và KVN kiểm tra, đánh giá "**chấp nhận**" như sau:

- Tàu đến 20 tuổi: Thời hạn hiệu lực tối đa không quá 12 tháng.
- Tàu từ 20 tuổi đến 30 tuổi: Thời hạn hiệu lực tối đa không quá 09 tháng.
- Tàu từ 30 tuổi đến 35 tuổi: Thời hạn hiệu lực tối đa không quá 6 tháng.

8.2. Chấm dứt hiệu lực

Hiệu lực "**chấp nhận**" sẽ tự động chấm dứt trong các trường hợp sau:

- Thay đổi chủ tàu. Tuy nhiên, nếu tàu vẫn do Người quản lý cũ quản lý thì tàu có thể được KVN xem xét tiếp tục "**chấp nhận**".
- Thay đổi Đăng kiểm tàu; Hội P&I; Người khai thác tàu; Người quản lý tàu; Quy trình công nghệ quan trọng trên tàu làm ảnh hưởng đến sự đáp ứng an toàn hoặc kết cấu của tàu.
- Tàu gặp sự cố; Cầm giữ của Quốc gia có cảng; Báo cáo không phù hợp nghiêm trọng ảnh hưởng đến sự đáp ứng an toàn của tàu của các Cảng biển; Các vụ kiện liên quan đến tình trạng tàu đang sử dụng.

IX. Chia sẻ thông tin

Để giảm chi phí và thời gian vetting cho các Chủ tàu/Người khai thác tàu, KVN chấp nhận chia sẻ thông tin vetting của các tổ chức quốc tế và các hãng dầu lớn, bao gồm: các chủ tàu đã tham gia tổ chức OCIMF/CDI và

các tàu đã được các đơn vị trong ngành vetting, chấp thuận và còn hiệu lực.

X. Tiêu chuẩn an toàn tối thiểu

Ngoài các yêu cầu chung, để đảm bảo đủ điều kiện kỹ thuật, an toàn làm hàng tại các Cảng hoặc đủ điều kiện được thuê thì tùy từng loại tàu phải đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật riêng sau:

10.1. Làm hàng trong chu trình kín

Các tàu thuộc diện phải Vetting khi vận chuyển hàng bay hơi, độc hại phải được vận hành phù hợp quy định "Làm hàng trong chu trình kín" như định nghĩa của ISGOTT. Những tàu có kích cỡ nhỏ không thể tác nghiệp hàng trong chu trình kín thì phải được sự chấp thuận từ bộ phận an toàn cảng.

10.2. Thu hồi hơi

- Khi cần phải áp dụng quy định kiểm soát hơi, chỉ những tàu nào có đủ trang thiết bị phù hợp cho việc kiểm soát này mới được chấp nhận.

10.3. Hệ thống khí trơ

- Tất cả các tàu mà theo quy định phải có trang bị hệ thống khí trơ thì phải bảo đảm hệ thống này hoạt động tốt. Tàu chở dầu thô và sản phẩm dầu bay hơi mạnh cần phải yêu cầu có hệ thống khí trơ. Các tàu chở gas, hóa chất phải chấp hành quy định trong IMO Code (ISM, IMDG, IBC, IGC, BCH, FFS...).
- Người khai thác tàu phải có chính sách kiểm tra các khoang trống, két hàng hàng năm. Việc kiểm tra này phải được người đủ năng lực thực hiện. Việc kiểm tra kích hoạt các thiết bị an toàn và hệ thống phát hiện khí rò cố định (GDS) phải được tiến hành kiểm tra song song với kiểm tra kết cấu tàu.
- Người khai thác phải có quy trình đề cập đến việc kiểm tra bảo quản hệ thống chữa cháy dùng bột hóa chất cố định (DCP) hàng năm phải được các cơ quan/đơn vị làm dịch vụ có chức năng thực hiện theo quy định của cơ quan đăng kiểm.

10.4. Tuổi tàu

- Tuổi tàu có ảnh hưởng lớn đến tình trạng kỹ thuật của tàu do đó kể từ ngày ký ban hành chính sách này, KVN sẽ không chấp nhận tàu quá 35 tuổi (kể từ ngày đặt ky).
- Tùy theo tuổi tàu và quy định của cơ quan đăng kiểm mà các tàu phải có Bản báo cáo đánh giá tình trạng tàu (CAS) do cơ quan đăng kiểm của tàu đó cấp không quá 3 năm kể từ ngày phát hành.

10.5. Bố trí thuyền bộ và giấy chứng nhận

- Tất cả sĩ quan tàu phải có giấy chứng nhận cấp bậc, các chứng chỉ theo tiêu chuẩn đào tạo STCW.
- Tất cả sĩ quan tàu phải có giấy chứng nhận huấn luyện đặc biệt đối với vận chuyển hàng nguy hiểm theo tiêu chuẩn đào tạo STCW.
- Trên tàu phải bố trí đủ 4 sĩ quan quản lý theo tiêu chuẩn đào tạo STCW. Tất cả sỹ quan, thuyền viên trên tàu phải có đầy đủ giấy chứng nhận phù hợp với cấp tàu và loại hàng chuyên chở theo tiêu chuẩn đào tạo STCW.
- Chương trình huấn luyện/ thực tập ứng cứu sự cố tràn dầu trên tàu phải được duy trì theo quy định, sổ tay huấn luyện/thực tập sự cố cho thuyền viên phải có sẵn trên tàu.
- Đối với tàu sông theo qui định Đăng kiểm Việt Nam.

10.6. Kinh nghiệm của Sỹ quan Quản lý

Yêu cầu về kinh nghiệm của các sỹ quan quản lý như sau:

- Thời gian đi biển tính gộp của Thuyền trưởng và Đại phó trên tàu dầu ít nhất 5 năm.
- Thời gian đi biển tính gộp của Máy trưởng và Máy hai trên tàu dầu ít nhất 5 năm.
- Thời gian đảm nhận chức vụ quản lý tính gộp của Thuyền trưởng và Đại phó trên tàu dầu ít nhất 3 năm.
- Đối với các tàu LPG, Thuyền trưởng và Đại phó phải có thời gian đảm nhận chức vụ quản lý trên tàu cùng loại ít nhất 2 năm.
- Đối với tàu sông không áp dụng

10.7.Thực hiện pháp luật Quốc tế, Việt Nam, Quy định địa phương và Nội quy Cảng

Chủ tàu phải tuân thủ pháp luật Quốc tế, Việt Nam, Quy định địa phương và Thông tin và Qui định của Cảng PVGAS Vũng Tàu.

10.8.Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (P&I)

Tàu phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu tại một Hội bảo hiểm quốc tế P&I. Đối với tàu chạy trong vùng biển nội thủy phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu theo quy định của Bộ Tài chính.

10.9.Chính sách rượu bia và chất gây nghiện

Chủ tàu/người khai thác tàu phải chấp nhận áp dụng Chính sách rượu bia và chất gây nghiện theo "Hướng dẫn sử dụng rượu bia và chất gây nghiện trên tàu" của OCIMF.

XI. Xem xét vetting lại

- Các tàu sau Vetting không được KVN chấp nhận sẽ được Vetting lại sau khi chủ tàu đã khắc phục các khiếm khuyết và gửi thông báo bằng văn bản cho KVN và đơn vị thực hiện vetting.
- Kế hoạch Vetting lại sẽ do đơn vị thực hiện vetting thông báo.