

Số: 4633 /QĐ-KVN

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 15 tháng 12 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

Ban hành Chính sách thanh kiểm tra tàu chở sản phẩm dầu khí (Ship Vetting) của Tổng Công ty Khí Việt Nam - Công ty Cổ phần

TỔNG GIÁM ĐỐC TỔNG CÔNG TY KHÍ VIỆT NAM - CÔNG TY CỔ PHẦN

- Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 60/2005/QH11 được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 29 tháng 11 năm 2005;
- Căn cứ Điều lệ Tổng Công ty Khí Việt Nam - Công ty Cổ phần;
- Theo đề nghị của Ban An toàn - Sức khỏe - Môi trường,

QUYẾT ĐỊNH:

- Điều 1.** Phê duyệt và ban hành kèm theo Quyết định này Chính sách thanh kiểm tra tàu chở sản phẩm dầu khí (Ship Vetting) của Tổng Công ty Khí Việt Nam - Công ty Cổ phần.
- Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 1009/QĐ-KVN ngày 04/8/2010 về việc ban hành Chính sách thanh kiểm tra tàu chở sản phẩm dầu khí (Ship Vetting), Quyết định số 352/QĐ-KVN ngày 01/4/2014 về việc thành lập tổ kiểm tra kỹ thuật an toàn tàu.
- Điều 3.** Các Ông/Bà Phó Tổng Giám đốc, Trưởng các Ban, Chánh Văn phòng, Giám đốc các Công ty trực thuộc, Người đại diện của Tổng Công ty tại các Công ty thành viên chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- HĐQT (để báo cáo);
- Lưu VT, ATMT.



Đỗ Khang Ninh





TẬP ĐOÀN DẦU KHÍ QUỐC GIA VIỆT NAM
TỔNG CÔNG TY KHÍ VIỆT NAM - CTCP

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

**Áp dụng cho: Tàu Xăng, Tàu Hóa chất, Tàu LPG, Tàu LNG
tham gia vận tải hàng cho các Công ty hoặc vào làm hàng
tại các Cảng do Tổng Công ty Khí Việt Nam – CTCP làm
chủ sở hữu hoặc quản lý vận hành.**

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1033/QĐ-KVN ngày 15/10/2014
của Tổng Giám đốc Tổng Công ty Khí Việt Nam – CTCP).

Ban hành lần thứ hai – 2014

MỤC LỤC

Mục	Nội dung	Trang
1.	Khái quát	3
2.	Mục đích	3
3.	Chính sách	3
4.	Phạm vi áp dụng	4
5.	Định nghĩa	4
6.	Phân định trách nhiệm	4
7.	Cơ sở đánh giá chất lượng tàu	6
8.	Tính hiệu lực của thanh kiểm tra tàu	7
9.	Chia sẻ thông tin	8
10.	Tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật tối thiểu	8
11.	Xem xét thanh kiểm tra lại	10

CHỮ VIẾT TẮT:

BIQ	: Barge Inspection Questionnaires Bộ câu hỏi thanh kiểm tra Sà lan.
CAS	: Condition Assessment Scheme Bản báo cáo đánh giá tình trạng tàu.
CDI	: Chemical Distribution Institute Hiệp hội phân phối hoá chất.
FSS	: The International Code for Fire safety systems Bộ luật quốc tế về an toàn phòng chống cháy nổ.
IBC	: International 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 với khối lượng lớn hóa chất nguy hiểm.
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 với khối lượng lớn khí hóa lỏng.
IMDG	: International Maritime Dangerous Goods Code Quy tắc quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm đường biển.
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.
ISGOTT	: The International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. Hướng dẫn Quốc Tế về an toàn cho Tàu dầu và Cảng dầu.
KDK	: Công ty Kinh doanh Sản phẩm Khí.
KMB	: Công ty Cổ phần Kinh doanh Khí hóa lỏng miền Bắc.
KMN	: Công ty Cổ phần Kinh doanh Khí hóa lỏng miền Nam.
KVT	: Công ty Chế biến Khí Vũng Tàu.
LPG	: Liquefied Petroleum Gas (Khí dầu mỏ hoá lỏng).
OCIMF	: The Oil Companies International Marine Forum Diễn đàn Hàng hải Quốc tế các công ty Dầu.
P&I	: Protection and Indemnity Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu
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.
Tập đoàn	: Tập đoàn Dầu Khí Quốc gia Việt Nam.
TCT	: Tổng Công ty Khí Việt Nam – CTCP.
VCM	: Vinyl Chloride Monomer.
VIQ	: Vessel Inspection Questionnaires Bộ câu hỏi thanh kiểm tra tàu.
VPQ	: Vessel Particular Questionnaires Bộ câu hỏi khai báo đặc tính tàu

1. KHÁI QUÁT:

Tổng Công ty Khí Việt Nam - CTCP (TCT) là đơn vị thành viên thuộc Tập Đoàn Dầu Khí Quốc gia Việt Nam, hoạt động trên các lĩnh vực thu gom, vận chuyển, chế biến, tàng trữ, phân phối và kinh doanh các sản phẩm khí trên phạm vi toàn quốc và mở rộng ra thị trường quốc tế.

Các đơn vị trực thuộc, thành viên của TCT (sau đây gọi là Đơn vị) như: KVT (đơn vị trực tiếp quản lý Kho Cảng PV Gas Vũng tàu), KDK, KMB, KMN là các đơn vị có hoạt động liên quan đến lĩnh vực hàng hải bao gồm: thuê các phương tiện vận chuyển sản phẩm khí, nhận hàng bằng tàu đến các cảng thuộc TCT, các cảng là kho chứa các sản phẩm khí, thường xuyên tiếp nhận các tàu xuất nhập sản phẩm dầu khí như: LPG, Condensate, VCM.

Việc vận hành Cảng, 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 rủi ro rất cao.

2. 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 Tập đoàn là thành viên.
- Khai thác an toàn, hiệu quả Tàu và Cảng.
- Góp phần xây dựng các tiêu chuẩn an toàn đối với tàu và Cảng trên cơ sở các văn bản hướng dẫn của OCIMF, các quy định liên quan của Tập đoàn.
- Duy trì và nâng cao chất lượng công tác thanh kiểm tra tàu của các Đơn vị đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế.

3. CHÍNH SÁCH:

- Các tàu bắt buộc phải được thanh kiểm tra trước khi được thuê vận chuyển hàng hóa cho các Đơn vị hoặc/và tham gia hoạt động vận chuyển hàng hóa tại các Cảng do các Đơn vị quản lý, vận hành để được chấp nhận nếu thỏa mãn các tiêu chuẩn kỹ thuật và điều kiện an toàn theo nội dung kiểm tra.
- 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, nhiệm vụ theo quy định của pháp luật.
- Sử dụng Bộ câu hỏi VIQ của OCIMF để kiểm tra các tàu có trọng tải trên 5,000 tấn.
- Sử dụng Bộ câu hỏi BIQ của OCIMF có hiệu chỉnh để kiểm tra sà lan chạy nội địa và các tàu chạy biển có trọng tải nhỏ hơn 5,000 tấn hoạt động hạn chế theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam (đã được Tập đoàn chấp nhận).

4. PHẠM VI ÁP DỤNG:

Chính sách thanh kiểm tra tàu của TCT được áp dụng cho các tàu bao gồm:

- Tàu vào làm hàng cho các Chủ hàng đang sử dụng dịch vụ tại các Cảng do TCT làm chủ sở hữu.
- Tàu vào làm hàng tại các Cảng do các Đơn vị của TCT quản lý vận hành hay TCT có cổ phần.
- Tàu do các Đơn vị của TCT quản lý, khai thác hay tàu do Đơn vị/TCT thuê vận tải, làm kho nổi hoặc tàu chở hàng của Đơn vị/TCT.

5. ĐỊNH NGHĨA:

- **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 chuyển.
- **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.
- **Đơn vị:** Là các Công ty do TCT nắm giữ 100% vốn hoặc các Công ty cổ phần, liên doanh do TCT nắm cổ phần chi phối.
- **Chủ tàu:** Là đơn vị hoặc cá nhân sở hữu con tàu.
- **Chủ hàng:** Là đơn vị hoặc cá nhân sở hữu hàng hóa vận chuyển trên tàu.
- **Chủ cảng:** Là đơn vị được Tổng Công ty giao quản lý và vận hành cảng thuộc sở hữu của Tổng Công ty.
- **Người khai thác:** Là cá nhân, doanh nghiệp tư nhân hoặc doanh nghiệp nhà nước được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển.
- **Thanh kiểm tra tàu (Ship Vetting):** Là hoạt động kiểm tra, đánh giá tình trạng kỹ thuật an toàn của tàu theo các tiêu chuẩn, qui định nhằm đảm bảo tàu đủ điều kiện vào Cảng và tiếp nhận, vận chuyển hàng hóa.

6. PHÂN ĐỊNH TRÁCH NHIỆM:

6.1. Trách nhiệm Ban ATMT:

- Soạn thảo, cập nhật và trình Ban Tổng Giám đốc ban hành chính sách, hướng dẫn công tác thanh kiểm tra an toàn tàu vận chuyển sản phẩm dầu khí và cảng xuất nhập dầu khí để áp dụng trong phạm vi TCT.
- Kiến nghị và đề xuất các giải pháp để nâng cao hiệu quả của công tác thanh kiểm tra an toàn tàu vận chuyển sản phẩm dầu khí và cảng xuất nhập dầu khí.
- Tổ chức trao đổi kinh nghiệm thường xuyên giữa các Đơn vị, phát hiện và giải quyết các vấn đề kỹ thuật trong quản lý an toàn vận hành cảng, tàu.
- Tìm kiếm, đề xuất các chương trình đào tạo nghiệp vụ cho các thành viên, cán bộ quản lý về thanh kiểm tra an toàn tàu vận chuyển sản

phẩm dầu khí và cảng xuất nhập dầu khí theo tiêu chuẩn của tổ chức OCIMF.

- Định kỳ ít nhất 1 lần/năm đánh giá công tác thanh kiểm tra đối với các tàu vận chuyển sản phẩm dầu khí và cảng xuất nhập dầu khí của TCT dựa trên các tiêu chuẩn quốc tế, quy định của Việt Nam và các hướng dẫn của tổ chức OCIMF.

6.2. Trách nhiệm của Chủ cảng:

- Phối hợp với Chủ hàng lập và thông báo kế hoạch kiểm tra tàu cho Chủ tàu và các bên liên quan khác (nếu có).
- Chủ trì thực hiện công tác kiểm tra hồ sơ và điều kiện kỹ thuật an toàn thực tế cho tất cả các tàu vào làm hàng tại các cảng do TCT là chủ sở hữu hoặc quản lý, vận hành bao gồm nhưng không hạn chế các đối tượng sau:
 - + Tàu vào làm hàng lần đầu và định kỳ (theo thời hạn quy định tại mục 8.1).
 - + Tàu sau khi đổi chủ sở hữu.
 - + Tàu sau khi lên đà (dry docking).
 - + Tàu trên 20 tuổi trước khi gia hạn hợp đồng thuê tàu.
- Đối với tàu LPG lạnh do hạn chế về thời gian làm hàng và các tàu này đều do các Chủ tàu thanh kiểm tra nên điều kiện kỹ thuật an toàn tốt hơn các đội tàu khác nên chỉ kiểm tra hồ sơ.
- Đối với các tàu mà Chủ tàu/đơn vị quản lý tàu là nước ngoài có hạn kiểm định/hiệu chuẩn thiết bị đo đếm theo thông lệ quốc tế: yêu cầu Chủ hàng/Chủ tàu phải cung cấp bằng chứng thực hiện căn chỉnh, hiệu chuẩn nội bộ thiết bị đo đếm hàng hóa bởi người có chuyên môn.
- Kiểm tra hồ sơ tàu do Chủ hàng/Chủ tàu/Người thuê tàu/Đại diện chủ tàu gửi đến và yêu cầu bổ sung nếu hồ sơ chưa đầy đủ trước khi tiến hành kiểm tra thực tế tại tàu.
- 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.
- Định kỳ 6 tháng/lần, tổng hợp, đánh giá và báo cáo Tổng Công ty, Ban ATMT kết quả công tác thanh kiểm tra tàu.
- Bảo quản, lưu giữ và cập nhật hồ sơ tàu, kết quả kiểm tra của các tàu.

6.3. Trách nhiệm của Chủ hàng/Người thuê tàu:

- Lập và thông báo kế hoạch kiểm tra tàu cho Chủ tàu/Chủ cảng và các bên liên quan khác (nếu có).
- Kiểm tra hồ sơ tàu do Chủ tàu/Đại diện chủ tàu gửi đến và yêu cầu bổ sung nếu hồ sơ chưa đầy đủ trước.

- Chỉ xem xét 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 TCT.
- 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 trước khi tàu đến Cảng làm hàng.
- Phối hợp với Chủ cảng/Chủ tàu/Đại diện chủ tàu kiểm tra thực tế tình trạng an toàn, trang thiết bị làm hàng tại tàu.

6.4. Trách nhiệm của Chủ tàu/Đại diện chủ tàu:

- Cung cấp đầy đủ Hồ sơ kỹ thuật, an toàn... của tàu theo yêu cầu gửi cho Chủ hàng/Người thuê tàu/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 của đơn vị độc lập 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.
- Đối với các hợp đồng thuê tàu chuyển, việc cung cấp Hồ sơ kỹ thuật, an toàn và các thông tin liên quan của tàu không áp dụng theo các thời hạn như trên. Tuy nhiên, Chủ tàu/Đại diện chủ tàu phải đảm bảo cung cấp các nội dung này cho Chủ hàng/Chủ cảng/Người thuê tàu trong thời gian ít nhất 3 ngày trước khi tàu đến cảng.
- 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 quy định của pháp luật và của TCT.
- Xử lý các khuyến cáo của Chủ cảng/Chủ hàng về hồ sơ, hiện trạng phương tiện trước khi có quyết định tiếp theo của Chủ cảng/Chủ hàng.
- 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/Người thuê tàu kiểm tra thực tế về 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, an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo yêu cầu của Luật Hàng hải Việt Nam.
- Duy trì tốt tình trạng an toàn, kỹ thuật của trang thiết bị trên tàu.

- 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.

7. CƠ SỞ ĐÁNH GIÁ CHẤT LƯỢNG TÀU:

7.1. Cơ sở đánh giá:

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 thanh kiểm tra tàu của Đăng kiểm, Chủ Cảng...
- Kết quả thanh kiểm tra tàu đã thực hiện và báo cáo xử lý kiến nghị.
- Biên bản kiểm tra kỹ thuật an toàn tàu của Đơn vị độc lập (nếu có).
- Các bản báo cáo không quá 3 tháng trên dữ liệu của OCIMF-SIRE (nếu có).

7.2. Kết quả đánh giá:

Dựa vào kết quả của việc đánh giá, tàu sẽ được xem xét:

- "Chấp nhận": nghĩa là tàu có thể được xem xét thuê hoặc 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 lại sau khi có văn bản thông báo đã khắc phục khiếm khuyết tại Biên bản thanh kiểm tra.
- Trong trường hợp do nhu cầu đặc biệt, Chủ cảng 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 đáp ứng điều kiện kỹ thuật an toàn theo luật quy định. Chủ cảng 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 hoặc kho nổi. Trong trường hợp có khiếm khuyết, tùy thuộc vào mức độ Chủ cảng có quyền từ chối không cho làm hàng tại Cảng hoặc khai thác tàu và mọi phí tổn gây ra bởi lý do trên bên chủ tàu chịu.

8. TÍNH HIỆU LỰC CỦA THANH KIỂM TRA TÀU:

8.1. Thời hạn hiệu lực theo tuổi tàu:

Hiệu lực chấp nhận cho một con tàu sau khi được vetting và Đơn vị/Chủ cảng kiểm tra, đánh giá "chấp nhận" như sau:

- Tàu nhỏ hơn 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 Đơn vị/Chủ cảng 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 ảnh hưởng nghiêm trọng đến sự đáp ứng an toàn của tàu của các Cảng biển; Các vụ kiện liên quan đến tình trạng tàu đang sử dụng.

9. CHIA SẺ THÔNG TIN:

Để giảm chi phí và thời gian vetting cho các Chủ tàu/Người khai thác tàu, TCT chấp nhận chia sẻ thông tin vetting của các tổ chức quốc tế và các hãng dầu lớn, bao gồm: các chủ tàu tham gia tổ chức OCIMF/CDI và các tàu đã được các đơn vị trong ngành vetting với điều kiện kết quả vetting là được “chấp nhận” và còn thời hạn hiệu lực ít nhất là 03 tháng.

10. TIÊU CHUẨN AN TOÀN, KỸ THUẬT 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. Hệ thống bồn hàng và đường ống làm hàng:

Các tàu trên 15 tuổi (tính từ khi đóng tàu), Chủ hàng/Chủ tàu phải gửi kết quả kiểm tra:

- Đối với các tàu có thiết kế bằng vật liệu bị ăn mòn cung cấp kết quả đo chiều dày (UTM- Ultrasonic Thickness Measurement Surveys) của:
 - + Bồn chứa, hệ thống ống công nghệ của tàu đối với các tàu vận chuyển sản phẩm có áp lực cao như: VCM, LPG.
 - + Hệ thống ống công nghệ đối với các tàu chuyên chở sản phẩm xăng/reformate/condensate.
- Đối với các tàu có thiết kế bằng vật liệu chống ăn mòn để nghị cung cấp kết quả chụp các mối hàn.

10.3. Thiết bị làm hàng:

Đồng hồ nhiệt độ, áp suất và thiết bị đo mức hàng: được kiểm định định kỳ bởi Tổ chức đăng kiểm độc lập phù hợp với các quy định quốc tế và pháp luật Việt Nam.

10.4. 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.

10.5. 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 LPG, hóa chất phải chấp hành quy định trong IMO Code (ISM, IMDG, IBC, IGC, BCH, FSS...).

10.6. Tuổi tàu:

- Tuổi tàu có ảnh hưởng lớn đến tình trạng kỹ thuật của tàu, do đó TCT không chấp nhận tàu quá 35 tuổi đối với tàu mang quốc tịch Việt Nam và 30 tuổi đối với tàu mang quốc tịch nước ngoài (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.
- Tàu đóng mới, tàu mới ra ụ sau sửa chữa, bảo dưỡng... chỉ được chấp nhận Vetting sau khi đã được Cơ quan đăng kiểm cấp giấy chứng nhận.

10.7. 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.

10.8. Kinh nghiệm của Sĩ 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 đầu ít nhất 3 năm.
- Đối với các tàu LPG/LNG, 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.

10.9. 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 nội quy của Cảng thuộc TCT. Ngoại trừ đối với tàu nước ngoài, không áp dụng các qui định về đo lường của Việt Nam.

10.10. 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.

10.11. 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.

11. XEM XÉT THANH KIỂM TRA LẠI:

- Các tàu sau thanh kiểm tra không được Đơn vị/Chủ cảng chấp nhận sẽ được thanh kiểm tra lại sau khi chủ tàu đã khắc phục các khiếm khuyết và gửi thông báo bằng văn bản cho Đơn vị/Chủ cảng và đơn vị thực hiện thanh kiểm tra.
- Kế hoạch thanh kiểm tra lại sẽ do đơn vị thực hiện thanh kiểm tra thông báo.

C P H A

TỔNG GIÁM ĐỐC



Đỗ Khang Ninh