

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Đề án “Đưa đội tàu biển Việt Nam
ra khỏi Danh sách đen của Tokyo MOU vào cuối năm 2014”**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Chỉ thị số 09/CT-BGTVT ngày 24/11/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc tăng cường các biện pháp nhằm giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Pháp chế,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Đề án “Đưa đội tàu biển Việt Nam ra khỏi Danh sách đen của Tokyo MOU vào cuối năm 2014” với các nội dung sau:

I. MỤC TIÊU

1. Mục tiêu chung: phấn đấu hết năm 2014, đội tàu biển Việt Nam được đưa ra khỏi “Danh sách đen” của Tokyo MOU về kiểm tra nhà nước cảng biển; đồng thời, duy trì kết quả này ở các năm tiếp theo và hướng tới “Danh sách trắng” của Tokyo MOU trong thời gian sớm nhất.

2. Mục tiêu cụ thể đến năm 2014:

a) Giảm tỉ lệ lưu giữ tàu biển đối với đội tàu biển Việt Nam năm 2013 xuống 6%;

b) Giảm tỉ lệ lưu giữ tàu biển đối với đội tàu biển Việt Nam năm 2014 xuống 5,5%.

(tỉ lệ lưu giữ tàu biển là tỉ lệ giữa số lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ và số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra lần đầu)

II. YÊU CẦU

1. Nâng cao chất lượng kỹ thuật tàu biển:

a) Thực hiện đầy đủ và nghiêm túc các điều ước quốc tế và văn bản quy phạm pháp luật có liên quan của Việt Nam trong công tác thiết kế, đóng mới, sửa chữa, bảo quản, bảo dưỡng tàu; công tác tự kiểm tra thường xuyên của chủ tàu, công ty quản lý tàu, thuyền viên; công tác giám sát kỹ thuật của đăng kiểm và công tác kiểm tra của các Cảng vụ Hàng hải nhằm nâng cao khả năng hoạt động an toàn, an ninh và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của đội tàu biển Việt Nam;

b) Triển khai thực thi thực chất hệ thống quản lý an toàn theo Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM) đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam phê duyệt;

c) Nghiên cứu, đề xuất các giải pháp hỗ trợ tài chính phù hợp để các chủ tàu tồn tại, phát triển.

2. Nâng cao chất lượng thuyền viên:

Chú trọng đến công tác đào tạo, huấn luyện để nâng cao trình độ, chuyên môn nghiệp vụ của thuyền viên (đặc biệt chú trọng công tác đào tạo ngoại ngữ tiếng Anh); đổi mới công tác thi, cấp chứng chỉ chuyên môn sỹ quan thuyền viên đáp ứng theo yêu cầu tối thiểu của Công ước STCW 78/95 mà Việt Nam là thành viên; chú trọng đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị giảng dạy, đổi mới giáo trình và bổ sung đội ngũ giáo viên.

3. Nâng cao chất lượng công tác kiểm tra, giám sát tàu biển:

a) Nâng cao tinh thần trách nhiệm của đội ngũ cán bộ, nhân viên thuộc Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam trong công tác kiểm tra và giám sát tàu biển;

b) Xây dựng chương trình đào tạo theo hướng dẫn của IMO nhằm nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ và ngoại ngữ cho cán bộ, nhân viên làm công tác kiểm tra tàu biển; ban hành tiêu chuẩn về trình độ và ngoại ngữ đối với sỹ quan kiểm tra tàu biển;

c) Xây dựng chế độ đãi ngộ phù hợp để thu hút người có trình độ, năng lực vào làm công tác kiểm tra, đánh giá tàu biển;

d) Rà soát, sửa đổi bổ sung kịp thời các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến công tác quản lý tàu biển và thuyền viên.

III. CÁC GIẢI PHÁP TRỌNG TÂM

1. Các giải pháp thực hiện trong năm 2013 và 2014

a) Tiếp tục tăng cường công tác kiểm tra tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế theo yêu cầu của Chỉ thị số 09/CT-BGTVT:

- Đối với các tàu xuất cảnh: các Cảng vụ Hàng hải tiếp tục tăng cường kiểm tra tất cả các tàu xuất cảnh đi nước ngoài (có tần suất kiểm tra phù hợp đối với những tàu hoạt động chuyên tuyến); đặc biệt chú trọng đối với tàu biển đến quốc gia hay lưu giữ tàu của Việt Nam;

- Đối với tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế: Cục Đăng kiểm Việt Nam tăng cường biện pháp kiểm tra, giám sát để đảm bảo các tàu đã được cấp giấy chứng nhận của đăng kiểm có tình trạng kỹ thuật phù hợp theo đúng yêu cầu liên quan của giấy chứng nhận; đặc biệt chú trọng đến việc triển khai thực hiện Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM); có trách nhiệm tiến hành đánh giá lại hệ thống quản lý an toàn đã duyệt cho tàu và công ty đối với những trường hợp sau đây:

- + Tàu bị lưu giữ hai lượt trong vòng 06 tháng; hoặc
- + Tàu bị lưu giữ với 03 khiếm khuyết nghiêm trọng trở lên; hoặc
- + Tàu bị lưu giữ có khiếm khuyết nghiêm trọng liên quan đến hệ thống ISM; hoặc
- + Công ty có 03 lượt tàu bị lưu giữ trong vòng 06 tháng.

- Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam đẩy mạnh việc trao đổi và chia sẻ thông tin về tình trạng kỹ thuật và công tác quản lý đội tàu Việt Nam, thiết lập cơ chế hợp tác cần thiết giữa hai Cục; các Chi cục Đăng kiểm phối hợp chặt chẽ với các Cảng vụ Hàng hải trong việc kiểm tra các tàu biển có nguy cơ cao về lưu giữ PSC và có khả năng mất an toàn; cương quyết yêu cầu các tàu liên quan khắc phục triệt để các khiếm khuyết trước khi rời cảng.

b) Thành lập Nhóm công tác:

Trong trường hợp cần thiết hoặc theo yêu cầu của Lãnh đạo Bộ, thành lập Nhóm công tác xử lý tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài do lãnh đạo Vụ Pháp chế làm Trưởng Nhóm, có sự tham gia của Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam nhằm xác định nguyên nhân cụ thể của tàu bị lưu giữ để đề xuất giải pháp xử lý kịp thời cho Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan; xác định cụ thể trách nhiệm đối với cán bộ không hoàn thành tốt nhiệm



vụ, chức trách được giao phó và chế độ khen thưởng động viên khích lệ kịp thời đối với những tấm gương người tốt, việc tốt trong công tác kiểm tra tàu biển Việt Nam; gắn liền với trách nhiệm của người đứng đầu đơn vị.

c) Hợp tác quốc tế:

- Cục Hàng hải Việt Nam thông qua các mối quan hệ ngoại giao của mình, tăng cường sự hiểu biết và hỗ trợ, giúp đỡ lẫn nhau giữa các chính quyền hàng hải trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương trong việc kiểm tra nhà nước cảng biển đối với tàu biển Việt Nam;

- Cục Đăng kiểm Việt Nam thông qua các tổ chức phân cấp phối hợp chặt chẽ với chính quyền hàng hải của nước sở tại nhằm hỗ trợ, giúp đỡ đội tàu biển Việt Nam nâng cao chất lượng an toàn.

d) Giám sát, kiểm tra, thực thi công vụ:

- Đẩy mạnh công tác kiểm tra, giám sát các cơ sở đào tạo thuyền viên; cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của sỹ quan thuyền viên, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của tàu biển, giấy phép rời cảng; đặc biệt chú trọng công tác đánh giá và cấp giấy chứng nhận phù hợp (DOC, SMC) cho công ty và cho tàu biển trong việc thực hiện Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM);

- Triển khai việc kiểm tra công tác bố trí thuyền bộ của các chủ tàu và công tác thanh toán các chế độ, quyền lợi cho thuyền viên làm việc trên tàu; đối với những tàu, thuyền viên bị nợ lương quá 03 tháng (không được sự chấp thuận của thuyền viên) không cho phép hoạt động tuyến quốc tế.

2. Các giải pháp dài hạn:

a) Đối với Cục Hàng hải Việt Nam:

- Tăng cường tổ chức phổ biến, tuyên truyền pháp luật hàng hải, các điều ước quốc tế liên quan đến chủ tàu, thuyền trưởng, thuyền viên và các cơ sở đào tạo, phổ biến hướng dẫn việc thực hiện chiến dịch kiểm tra tập trung của Tokyo MOU cho các chủ tàu và sỹ quan kiểm tra tàu biển;

- Chỉ đạo, kiểm tra, giám sát chặt chẽ các Cảng vụ Hàng hải trong việc thực hiện công tác kiểm tra tàu biển;

- Tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ, chuyên môn nghiệp vụ của các sỹ quan kiểm tra tàu biển; tận dụng tối đa sự hỗ trợ kỹ thuật của Tokyo MOU và IMO trong công tác này;

- Kiểm tra, giám sát việc thi, cấp chứng chỉ chuyên môn tại các cơ sở huấn luyện thuyền viên; tham mưu, đề xuất với Bộ trong việc xử lý các cơ sở đào tạo không đủ điều kiện yêu cầu;

- Tăng cường trách nhiệm của các sỹ quan kiểm tra tàu biển; giám sát chặt chẽ quá trình thực thi nhiệm vụ của sỹ quan kiểm tra tàu khi làm việc trên tàu để tránh các hành vi tiêu cực; xử lý nghiêm các trường hợp cố tình vi phạm;

- Thực hiện tốt công tác thi đua khen thưởng, động viên khích lệ kịp thời gương người tốt, việc tốt;

- Triển khai các chiến dịch kiểm tra tàu biển tập trung đối với đội tàu biển Việt Nam với nội dung tương ứng với chiến dịch kiểm tra tập trung của Tokyo MOU và Paris MOU và các nội dung khác mà tàu biển Việt Nam còn yếu cần tập trung khắc phục.

b) Đối với Cục Đăng kiểm Việt Nam:

- Tăng cường công tác đánh giá năng lực các nhà máy đóng tàu theo yêu cầu Qui phạm QCVN 21:2010/BGTVT, Thông tư số 32/2011/TT-BGTVT ngày 19 tháng 04 năm 2011 của Bộ giao thông vận tải;

- Thanh tra, tổng kiểm tra tàu biển chạy tuyến Quốc tế sau đóng mới;

- Nâng cao chất lượng công tác giám sát kỹ thuật tàu biển ở tất cả các khâu: thẩm định thiết kế, chứng nhận vật liệu và thiết bị đóng tàu, kiểm tra tàu trong đóng mới và khai thác, đánh giá và chứng nhận hệ thống quản lý an toàn và an ninh; tăng cường vai trò kiểm tra, kiểm soát và trách nhiệm của thủ trưởng đơn vị và các phòng tham mưu với từng công việc cụ thể.

c) Đối với cơ sở đào tạo:

Các cơ sở đào tạo đẩy nhanh tiến độ thực hiện Đề án triển khai thực hiện các quy định của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên năm 1978 sửa đổi năm 2010 sau khi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nhằm nâng cao chất lượng thuyền viên.

d) Đối với chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu:

- Thực thi nghiêm túc các quy định của Bộ luật ISM và duy trì tốt hệ thống quản lý an toàn đã xây dựng và được công nhận; có kế hoạch đào tạo, phát triển nguồn nhân lực, bổ sung đội ngũ thuyền viên phù hợp với sự tăng trưởng của đội tàu; bố trí một số sỹ quan boong và máy có khả năng giao tiếp bằng tiếng Anh làm việc trên tàu.



- Thanh toán lương và các chế độ khác cho thuyền viên theo đúng hợp đồng đã ký kết để thuyền viên phục vụ cho tàu và công ty.

- Thường xuyên giữ mối liên hệ với Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam để kịp thời nắm bắt thông tin về kiểm tra PSC tại khu vực mà tàu mình hoạt động để có biện pháp chủ động đối phó.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Vụ Pháp chế:

a) Chủ trì, tổng hợp và đôn đốc các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc triển khai thực hiện Đề án; trong trường hợp cần thiết hoặc theo yêu cầu của Lãnh đạo Bộ, tham mưu trình Lãnh đạo Bộ thành lập Nhóm công tác để xử lý tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài để xác định nguyên nhân cụ thể của tàu bị lưu giữ, từ đó đề xuất giải pháp xử lý kịp thời;

b) Chủ trì tham mưu cho Lãnh đạo Bộ ban hành, sửa đổi, bổ sung hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật liên quan nhằm giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài.

2. Vụ Tổ chức cán bộ:

a) Đẩy nhanh tiến độ phê duyệt Đề án triển khai thực hiện các quy định của Công ước STCW 1978 sửa đổi 2010;

b) Trên cơ sở Đề án triển khai thực hiện các quy định của Công ước STCW 1978 sửa đổi 2010 được phê duyệt, lập kế hoạch kiểm tra, thanh tra các cơ sở huấn luyện, thi sỹ quan hàng hải và kiên quyết xử lý cơ sở huấn luyện không đáp ứng các quy định của Công ước STCW 1978 sửa đổi 2010.

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

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ có liên quan, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như điều 3;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng;
- Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam;
- Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam;
- Lưu: VT, PC (2).

BỘ TRƯỞNG



Đinh La Thăng

ĐỀ ÁN

ĐƯA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM RA KHỎI DANH SÁCH ĐEN CỦA TOKYO MOU VÀO NĂM 2014

Cơ quan chủ trì: Cục Hàng hải Việt Nam - Cục Đăng kiểm VN
Tổ trưởng đề án: ThS. Võ Duy Thắng
Trưởng Phòng An toàn An ninh hàng hải
Cục Hàng hải Việt Nam
Thư ký: KS. Lưu Hải Hưng
Chuyên viên Phòng An toàn An ninh hàng hải
Cục Hàng hải Việt Nam

Thành viên tham gia:

1. ThS. Đỗ Trọng Hiếu Chuyên viên Vụ An toàn Giao thông - Bộ Giao thông vận tải;
2. ThS. Nguyễn Hồng Việt Phó Vụ trưởng Vụ Pháp chế - Bộ Giao thông vận tải;
3. ThS. Trịnh Thế Cường Trưởng Phòng Vận tải & Dịch vụ hàng hải - Cục Hàng hải Việt Nam;
4. KS. Trần Công Sáng Phó Trưởng Phòng Tổ chức cán bộ - Cục Hàng hải Việt Nam;
5. ThS. Nguyễn Hải Nam Phó Giám Đốc Cảng vụ Hàng hải Tp. Hồ Chí Minh;
6. ThS. Lê Thị Phương Thảo Chuyên viên Phòng An toàn An ninh hàng hải - Cục Hàng hải Việt Nam;
7. KS. Trần Hoàng Anh Chuyên viên Phòng An toàn An ninh hàng hải - Cục Hàng hải Việt Nam;
8. KS. Đỗ Đức Mạnh Chuyên viên Phòng Pháp chế hàng hải - Cục Hàng hải Việt Nam;
9. KS. Phạm Thanh Trường Phó Giám đốc trung tâm VRQC - Cục Đăng kiểm Việt Nam;
10. KS. Trần Hữu Thắng Chuyên viên Phòng tàu biển - Cục Đăng kiểm Việt Nam.

MỤC LỤC

I. LỜI NÓI ĐẦU	3
II. CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ CÁC THỎA THUẬN VÙNG VỀ PSC.....	6
1. Cơ sở pháp lý.....	6
2. Quy định của các công ước quốc tế về PSC.....	6
3. Tổ chức Tokyo MOU và các tổ chức PSC trên thế giới.....	7
III. CÔNG TÁC KIỂM TRA TÀU BIỂN Ở VIỆT NAM.....	12
1. Thực trạng đội tàu biển Việt Nam	12
2. Thực trạng các nhà máy đóng, sửa chữa tàu Việt Nam.....	17
3. Thực trạng triển khai thực hiện công tác kiểm tra tàu biển ở Việt Nam	20
4. Thực trạng công tác kiểm tra, giám sát kỹ thuật tàu biển Việt Nam.....	23
5. Thực trạng thực hiện Bộ luật quản lý an toàn quốc tế ở Việt Nam.....	28
6. Thực trạng công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực hàng hải.....	36
7. Tình hình đội tàu biển Việt Nam qua công tác kiểm tra PSC trong thời gian qua.....	48
8. Định hướng phát triển đội tàu trong thời gian tới.....	54
9. Định hướng phát triển ngành công nghiệp tàu thủy thời gian tới.....	56
10. Các nguyên nhân chính dẫn đến tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài.	69
11. Một số giải pháp đã thực hiện trong thời gian qua nhằm giảm thiểu tàu biển bị lưu giữ ở nước ngoài.	73
12. Các qui định của pháp luật Việt Nam liên quan đến an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.	80
IV. KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHU VỰC TOKYO MOU VỀ TRIỂN KHAI PSC	80
1. Kinh nghiệm thực hiện Kiểm tra nhà nước cảng biển tại Singapore.....	80
2. Kinh nghiệm thực hiện Kiểm tra nhà nước cảng biển tại Trung Quốc	83
V. CÁC GIẢI PHÁP NHẪM ĐƯA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM RA KHỎI DANH SÁCH ĐEN CỦA TOKYO MOU NĂM 2014.....	85
1. Giải pháp ưu tiên tập trung thực hiện trong năm 2013 và 2014.....	85
2. Một số giải pháp dài hạn.....	88
2.1. Đối với Cục Hàng hải Việt Nam	88
2.2. Đối với Cục Đăng kiểm Việt Nam	89
2.3. Đối với cơ sở đào tạo.....	94
2.4. Đối với Chủ tàu/ Tổ chức cung cấp thuyền viên	97
VI. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ.....	98
1. Sửa đổi, bổ sung các văn bản luật	98
2. Tổ chức thực hiện.....	99

PHỤ LỤC

- Phụ lục I: Danh sách các nhà máy được Cục Đăng kiểm Việt Nam công nhận.
- Phụ lục II: Danh mục và một số chỉ tiêu quy hoạch các cơ sở công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- Phụ lục III: Danh mục các quy định của pháp luật Việt Nam liên quan đến công tác an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.
- Phụ lục IV: Bảng thống kê các tàu biển Việt Nam bị lưu giữ trong khu vực TOKYO MOU năm 2010-2012.
- Phụ lục V: Tiêu chí xếp hạng “Danh sách đen” của Tokyo MOU.
- Phụ lục VI: Hướng dẫn về trình tự kiểm tra PSC của Tokyo MOU.

I. LỜI NÓI ĐẦU

Việt Nam là một quốc gia biển có bờ biển chạy dài hơn 3.200 km với hơn 1 triệu km² mặt nước với nhiều quần đảo và đảo quan trọng như Trường Sa, Hoàng Sa, Thổ Chu, Phú Quốc, Côn Đảo... nằm cận kề tuyến hành hải quốc tế quan trọng từ Đông sang Tây, Bắc xuống Nam; nối liền nhiều trung tâm kinh tế lớn của thế giới như Nhật Bản, Nga, Trung Quốc, Hàn Quốc, Singapore... Đảng và Chính phủ Việt Nam đã xây dựng “Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020” với mục tiêu “xây dựng và phát triển toàn diện các lĩnh vực kinh tế, xã hội, khoa học – công nghệ, tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh, làm cho đất nước giàu mạnh từ biển, bảo vệ môi trường biển. Phấn đấu đến năm 2020, kinh tế trên biển và ven biển đóng góp khoảng 53-55% tổng GDP của cả nước”.

Việt Nam đã là thành viên thứ 63 của Công ước liên hiệp quốc về luật biển (UNCLOS 1982) từ 23/6/1994 và đã là thành viên chính thức của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) từ năm 1984. Kể từ ngày trở thành thành viên chính thức của Tổ chức Hàng hải Quốc tế đến nay Việt Nam đã tham gia 20 Công ước và Nghị định thư của IMO trong đó có các công ước cơ bản về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường như: Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng người trên biển (SOLAS 74/78) năm 1991. Công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm môi trường biển từ tàu (MARPOL 73/78) phụ lục I, II năm 1991, Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca (STCW 78/95) năm 1991, Công ước quốc tế về phòng tránh đâm va trên biển (COLREG 72) năm 1991... Ngay sau khi phê chuẩn, tham gia các công ước quốc tế này, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990 và các văn bản dưới luật đã nội luật hóa các quy định của công ước quốc tế để triển khai thực hiện cho đội tàu biển, cảng biển Việt Nam và các đối tượng khác có liên quan đến hoạt động hàng hải. Cùng với sự phát triển của ngành hàng hải. Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã sửa đổi, bổ sung nhiều các quy định liên quan đến an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, Việt Nam cũng đã hoàn thiện sửa đổi Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005 và ban hành hầu hết các

văn bản hướng dẫn thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 với 01 Pháp lệnh, 21 Nghị định, 14 Quyết định của Thủ tướng và hàng chục Quyết định hoặc Thông tư cấp bộ và một số quy chuẩn, tiêu chuẩn ngành. Các quy định về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển trong các điều ước quốc tế được nghiên cứu và nội luật hóa để thực thi trong các văn bản pháp luật của Việt Nam. Bộ luật Hàng hải Việt Nam là một bộ luật lớn bao trùm tất cả các hoạt động hàng hải từ cảng biển, tàu biển, bảo hiểm, lai dắt, thuyền bộ...

Trong những năm qua, hoạt động hàng hải không ngừng phát triển: đội tàu biển Việt Nam đã hơn 1.600 chiếc, thêm vào đó gần nửa triệu tấn tàu của chủ tàu Việt Nam hiện đang mang cờ nước ngoài; sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển không ngừng gia tăng, từ đó nhiều cảng biển nước sâu với công nghệ xếp dỡ hiện đại đã được đầu tư đưa vào khai thác từ Bắc tới Nam; ngành công nghiệp đóng tàu bước đầu đã đạt được một số thành tựu nhất định khi Việt Nam đã có tên trên bản đồ thế giới về các quốc gia đóng tàu. Tuy nhiên, bên cạnh những thành tựu đã đạt được đó, ngành vận tải biển Việt Nam cũng đã bộc lộ nhiều điểm yếu như đội tàu mới phát triển về số lượng còn chất lượng chưa tương xứng với sự phát triển về số lượng đó. Các gam tàu, chủng loại tàu chưa hợp lý và năng lực quản lý khai thác đội tàu của chủ tàu Việt Nam còn yếu kém và khi kinh tế thế giới suy thoái đã làm cho đội tàu Việt Nam bị tác động một cách tiêu cực.

Việt Nam chính thức là thành viên của Thỏa thuận kiểm tra nhà nước tại cảng biển khu vực châu Á – Thái Bình Dương (TOKYO MOU) từ 01/01/1999 và từ đó đến nay Việt Nam đã nỗ lực hết mình thực thi đầy đủ nghĩa vụ thành viên của Tokyo MOU. Tuy nhiên, trong 10 năm qua Việt Nam liên tục nằm trong Danh sách đen của Tokyo MOU về việc tàu biển Việt Nam có tỉ lệ tàu bị lưu giữ cao ở nước ngoài. Điều này làm xấu hình ảnh về đội tàu biển Việt Nam trong mắt bạn bè quốc tế. Chủ hàng không thuê tàu biển Việt Nam để chở hàng hoặc thuê với giá thấp. Điều này ảnh hưởng rất lớn đến năng lực khai thác của đội tàu, giảm năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam. Trong những năm

tới đây, nếu Việt Nam không thoát khỏi Danh sách đen và tỉ lệ lưu giữ tàu không giảm xuống thì Việt Nam có thể không đủ tư cách là thành viên đầy đủ của Tokyo MOU. Nếu điều này xảy ra thì vị thế và uy tín của Việt Nam trong lĩnh vực hàng hải sẽ bị ảnh hưởng nặng nề, điều này sẽ làm giảm năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam. Do đó, trong những năm tới Việt Nam cần có những giải pháp quyết liệt để đưa đội tàu Việt Nam ra khỏi danh sách đen của Tokyo MOU.

Đề án này sẽ tập trung nghiên cứu những điểm mạnh, yếu cũng như các cơ hội và thách thức của đội tàu biển Việt Nam liên quan đến công tác kiểm tra nhà nước tại cảng biển. Đề án sẽ chú trọng vào những nhân tố cơ bản trong việc quản lý khai thác con tàu đó là: thuyền viên, năng lực quản lý của chủ tàu, công tác đăng kiểm, công tác kiểm tra của chính quyền hàng hải... đề từ đó đề ra các giải pháp phù hợp khắc phục những điểm còn hạn chế từng bước giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài.

Đề án được xây dựng với những giải pháp tức thời và các giải pháp dài hạn nhằm góp phần nâng cao chất lượng đội tàu Việt Nam (bao gồm cả con tàu, thuyền viên và công ty quản lý, khai thác con tàu), giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài với mục tiêu cụ thể tỉ lệ lưu giữ năm 2013 khoảng 6% và tỉ lệ lưu giữ năm 2014 khoảng 5,5% (**tỷ lệ lưu giữ tàu là tỷ lệ giữa số lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ và số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra lần đầu**); Việt Nam sẽ bước ra khỏi danh sách đen của Tokyo MOU vào năm 2015 và tiếp tục duy trì cho những năm tiếp theo hướng tới Danh sách trắng của Tokyo MOU trong thời gian sớm nhất, góp phần nâng cao vị thế và hình ảnh của đội tàu biển Việt Nam trong mắt bạn bè quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh cho đội tàu. Đồng thời, khẳng định sự cam kết mạnh mẽ của Việt Nam đối với Tokyo MOU về việc triển khai nghĩa vụ, trách nhiệm của một quốc gia thành viên trong tổ chức.

II. CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ CÁC THỎA THUẬN VÙNG VỀ PSC

1. Cơ sở pháp lý

Trước tình hình đội tàu biển Việt Nam ngày càng bị lưu giữ ở nước ngoài tăng lên, làm ảnh hưởng đến uy tín cũng như tính cạnh tranh của đội tàu trong lúc kinh tế thế giới và trong nước có nhiều biến động bất lợi, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải khẩn trương thực hiện các biện pháp hữu hiệu để hạn chế tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài. Ngày 24/10/2011, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Chỉ thị số 09/CT-BGTVT về việc tăng cường các biện pháp nhằm giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài, trong đó giao cho Cục Hàng hải Việt Nam chủ trì phối hợp với Cục Đăng kiểm Việt Nam xây dựng Đề án đưa đội tàu biển Việt Nam ra khỏi danh sách đen vào cuối năm 2014.

2. Quy định của các công ước quốc tế về PSC

Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) là một tổ chức của Liên hiệp quốc về chuyên ngành hàng hải. Kể từ ngày thành lập, Tổ chức IMO nghiên cứu, xây dựng và thông qua rất nhiều các quy định, tiêu chuẩn quốc tế nhằm góp phần đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; các quốc gia thành viên tự nguyện thực hiện các nghĩa vụ của mình. Tuy nhiên, sau một thời gian dài Tổ chức IMO nhận thấy nếu không có cơ chế giám sát, kiểm tra việc thực thi các quy định công ước của các quốc gia thành viên thì hiệu quả thực hiện thấp. Từ đó, các khu vực dần dần hình thành các Thỏa thuận về kiểm tra nhà nước tại cảng biển để thống nhất cách thức kiểm tra tất cả các tàu của quốc gia khác đến cảng của mình. Mục tiêu tôn chỉ của các Thỏa thuận về kiểm tra nhà nước tại cảng biển là loại bỏ các tàu không đủ tiêu chuẩn hành hải trên biển góp phần đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển.

Nhằm tạo cơ sở pháp lý bắt buộc về công tác kiểm tra nhà nước tại cảng biển, trong các công ước quốc tế cơ bản về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và

phòng ngừa ô nhiễm môi trường, Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) đều có các quy định về kiểm tra nhà nước tại cảng biển. Theo đó, Chính phủ của quốc gia có cảng có quyền kiểm tra xem các tàu biển nước ngoài khi hoạt động tại các cảng, bến cảng của mình có chấp hành đầy đủ các điều ước quốc tế về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường mà mình là thành viên hay không, cụ thể là các quy định:

- Điều 19 chương I, điều 6 chương IX, điều 4 chương XI-1, điều 9 chương XI-2 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 (SOLAS 74);

- Điều 21 Công ước quốc tế về mạn khô, 1966 (LOADLINE 66);

- Điều 5, 6, điều 8a Phụ lục I, điều 15 Phụ lục II, điều 8 Phụ lục III, điều 8 Phụ lục V, điều 10 Phụ lục VI, điều 11 Phụ lục VI Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm môi trường từ tàu, 1973/1978 (MARPOL 73/78);

- Điều X, điều I/4 Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp Giấy chứng nhận và trực ca của thuyền viên 1978 (STCW 78);

- Điều 12 Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển 1969 (Tonnage69);

- Điều 4 Công ước số 147 của Tổ chức Lao động quốc tế;

- Điều 11 Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu, 2001.

3. Tổ chức Tokyo MOU và các tổ chức PSC trên thế giới

a) Giới thiệu chung về Tổ chức Tokyo MOU

Tokyo MOU là Hiệp định hợp tác liên chính phủ về kiểm tra nhà nước cảng biển trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Mục đích của Tổ chức này là hướng tới loại bỏ các tàu không đủ tiêu chuẩn trong khu vực. Thúc đẩy việc thực hiện hiệu quả và thống nhất các tiêu chuẩn, điều của các công ước của IMO, ILO đối với các tàu trong khu vực. Hiệp định được ký vào ngày

01/12/1993 và chính thức có hiệu lực vào ngày 01/4/1994. Tính đến nay, Tokyo MOU có 18 thành viên, bao gồm:

- **Australia** - Cơ quan An toàn hàng hải Australia;
- **Canada** - Cơ quan Giao thông, An toàn hàng hải;
- **Chile** - Cục quản lý vùng nước cảng biển và vận tải hàng hải;
- **Trung Quốc** - Cục An toàn hàng hải ;
- **Fiji** - Cơ quan An toàn hàng hải;
- **HongKong** - Cục quản lý Hàng hải;
- **Indonesia** - Bộ Giao thông vận tải - Vụ Vận tải biển - Cơ quan phòng vệ bờ biển;
- **Nhật Bản** - Tổng cục Biển - Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Vận tải và du lịch;
- **Hàn Quốc** - Vụ Chính sách, An toàn hàng hải ;
- **Malaysia** - Cục quản lý Công nghiệp Hàng hải;
- **Newzealand** - Cục Hàng hải;
- **Papua New Guinea** - Cơ quan an toàn hàng hải Quốc gia;
- **Philippines** - Lực lượng phòng vệ bờ biển;
- **Liên Bang Nga** - Văn phòng cảnh sát Quốc gia về hàng hải và vận tải đường sông;
- **Singapore** - Chính quyền cảng và chính quyền hàng hải;
- **Thái Lan** - Vụ Hàng hải;
- **Vanuatu** - Bộ cơ sở hạ tầng và dịch vụ công;

- **Việt Nam** - Cục Hàng hải Việt Nam.

Ngoài ra Tokyo MOU có Peru và Marshall Islands là hai thành viên chưa chính thức của Tokyo MOU; Macao, Mỹ, Solomon Island và Triều Tiên là quan sát viên của Tokyo MOU.

Mục đích chính của Hiệp định này nhằm đảm bảo những hoạt động hàng hải đáp ứng những tiêu chuẩn phù hợp về an toàn, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường. Hiệp định được ký kết cũng chỉ rõ tất cả các Quốc gia là thành viên có quyền kiểm tra các tàu treo cờ nước ngoài vào khu vực của mình để đảm bảo những tàu này phù hợp với tiêu chuẩn của IMO/ILO về an toàn, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường biển. Các chính phủ thành viên có thể thông qua hoạt động kiểm tra nhà nước cảng biển để:

- Kiểm soát tiêu chuẩn an toàn;
- Bảo vệ lãnh thổ của mình trước các nguy cơ mất an toàn, an ninh và ô nhiễm môi trường;
- Kiểm soát các tàu dưới tiêu chuẩn vào vùng biển của mình.

b) Tiêu chí xếp hạng "Danh sách đen" của Tokyo MOU

Bắt đầu từ tháng 2/2004, tại kỳ họp thứ 13 của Ủy ban kiểm tra nhà nước cảng biển của Tokyo MOU đề cập đến "Danh sách đen" - danh sách các tàu ở mức độ rất cao về hệ số mục tiêu kiểm tra (ưu tiên kiểm tra) hoặc tàu bị lưu giữ từ 03 lần trở lên trong vòng một năm. Vào tháng 11/2004, tại Ủy ban Kiểm tra nhà nước cảng biển của Tokyo MOU (PSCC 14), việc xây dựng và phát hành Danh sách đen đã được quyết định. Căn cứ theo tiêu chí của Tokyo MOU, thành viên có số lượt tàu bị lưu giữ trong vòng ba năm cao hơn số lượt tàu tính theo công thức của Tokyo MOU (gắn liền với tổng số lượt tàu được kiểm tra lần đầu trong vòng 3 năm) sẽ bị xếp hạng trong "Danh sách đen" của Tokyo MOU.

(công thức tính trong Phụ lục số V)

Đồng thời, cũng từ năm 2004, Ủy ban Tokyo MOU đã đưa vào sử dụng Hệ thống lựa chọn tàu để kiểm tra thông qua việc tính điểm cho từng con tàu. Việc tính điểm này dựa trên các tiêu chí như: tuổi tàu, loại tàu, cờ quốc tịch của tàu, các khiếm khuyết phát hiện được trong 4 lần kiểm tra gần nhất; đội tàu biển của quốc gia nằm trong Danh sách đen, tàu có điểm cao sẽ được các PSCO ưu tiên kiểm tra.

c) Giới thiệu chung về tổ chức MOU trên thế giới

Tại một số vùng trên thế giới các Quốc gia trong vùng đã ký kết thỏa thuận "*Bản ghi nhớ về công tác kiểm tra nhà nước cảng biển của Chính quyền cảng*". Hiện nay, đang có các thỏa thuận sau:

TT	Khu vực	Thỏa thuận	Ngày ký
1	Khu vực Châu Âu và Bắc Đại Tây Dương	Paris MOU	01/07/1982
2	Khu vực Châu Á Thái Bình Dương	Tokyo MOU	01/12/1993
3	Khu vực Châu Mỹ La Tinh	Vina del Mar	05/11/1992
4	Khu vực Caribe	Caribbean MOU	09/02/1996
5	Khu vực Địa Trung Hải	Mediterranean MOU	11/07/1997
6	Khu vực Ấn Độ Dương	Indian Ocean MOU	05/06/1998
7	Khu vực Trung và Tây Phi	Abuja MOU	22/10/1999
8	Khu vực Biển Đen	Black Sea MOU	07/04/2000
9	Vùng Vịnh	Riyadh MOU	30/06/2004
10	Hoa Kỳ	USCG	

Ở Hoa Kỳ PSC do Lực lượng phòng vệ bờ biển Mỹ thực hiện. Canada là thành viên của Paris MOU trên bờ biển Đại Tây Dương và là thành viên của Tokyo MOU trên bờ biển Thái Bình Dương. Nga là thành viên của Paris MOU trên bờ biển châu Âu và là thành viên của TOKYO MOU trên bờ biển Thái Bình Dương. Chi Lê tham gia Tokyo MOU và Vina del Mar MOU, Australia tham

gia Tokyo MOU và Indian Ocean MOU; Thổ Nhĩ Kỳ tham gia Mediterranean MOU và Black Sea MOU. Chi tiết về thành viên của các Thỏa thuận như sau:

- Thành viên Thỏa thuận Paris MOU:

Bỉ, Canada, Croatia, Đan mạch, Phần Lan, Pháp, Đức, Hy Lạp, Ai xơ len, Ai len, Ý, Hà lan, Na uy, Ba lan, Bồ đào nha, Liên bang Nga, Tây ban nha, Thụy điển, Liên hiệp Anh.

- Thành viên Thỏa thuận TOKYO MOU:

Úc, Canada, Chi lê, Trung Quốc, Fiji, Hồng Kông (Trung Quốc), Indônêxia, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ma lai xi a, Niu Dilân, Papua Niu Ghinê, Philíppin, LB Nga, Singapore, Solomong Aceland, Thái Lan, Vanuatu, Việt Nam.

- Thành viên Thỏa thuận Vina Del Mar MOU:

Áchentina, Braxin, Chi lê, Còlumbia, Cu ba, Êcuado, Mê hi cô, Pa na ma, Pê ru, U ru goay, Vênê zu ê la.

- Thành viên Thỏa thuận CARIBBEAN MOU:

Anguilla, Antigua và Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda, Quần đảo British Virgin, Quần đảo Cayman, Dominica, Grenada, Guyana, Jamaica, Monserrat, Netherlands Antilles, Saint Kitts và Nevis, Saint Lucia, St. Vincent và Grenadines, Suriname, Trinidad và Tobago, Quần đảo Turks và Caicos.

- Thành viên Thỏa thuận Mediterranean MOU:

An giê ri, Síp, Ai cập, Ê ti ô pi a, Ixraen, Li băng, Man ta, Ma rốc, Tuy ni đi, Thổ Nhĩ Kỳ, Chính phủ Palestine.

- Thành viên Thỏa thuận Indian Ocean MOU:

Djibouti, Eritrea, Êtiôpia, Ân Độ, Iran, Kênia, Mandivơ, Mauritius, Modămbích, Sêychlles, Nam Phi, SriLanca, Xu Đăng, Tan da ni a, Y ê men, Australia.

- Thành viên Thoả thuận Abuja MOU:

Bê nanh, Cape Verde, Công gô, Bờ biển ngà, Ga bông, Gam bi a, Ga na, Ghi nê, Li bê ri a, Mauretania, Namibia, Sê nê gan, Siêra Lêon, Nam Phi, Tô gô.

- Thành viên Thoả thuận Black Sea MOU:

Bungari, Grudi, Rumani, Liên bang Nga, Thổ nhĩ kỳ, Ucraina.

Hoạt động chung của các MOU đều dựa trên các nguyên tắc nhằm đảm bảo tàu vận hành an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường biển. Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đã ban hành Quy trình về kiểm tra PSC theo Nghị quyết A.1052(27) nhằm thống nhất cách thức thực hiện công tác kiểm tra PSC trên toàn thế giới, mục đích cuối cùng là để con tàu ra khơi an toàn, bảo vệ môi trường biển.

III. CÔNG TÁC KIỂM TRA TÀU BIỂN Ở VIỆT NAM

1. Thực trạng đội tàu biển Việt Nam

1.1. Quy mô đội tàu:

Đến hết năm 2011, đội tàu vận tải biển Việt Nam có 1.691 tàu các loại, với tổng dung tích 4.4434.551 GT và tổng trọng tải 7.476.269 DWT, trong đó có 650 tàu biển hoạt động quốc tế với tổng dung tích gần 2 triệu GT. Nếu xét về số lượng, đội tàu thuộc sở hữu Việt Nam đứng thứ 3/10 nước ASEAN, đứng sau 2 nước Singapore (1.329 chiếc) và Indonesia (2.041 chiếc); Xét về tổng trọng tải, đội tàu Việt Nam đứng thứ 4/10 nước ASEAN, đứng sau các nước Singapore (gấp 15 lần tổng trọng tải đội tàu Việt Nam), Malaysia (2,9 lần), Philippine (1,8 lần).

1.2. Cơ cấu đội tàu:

1.2.1. Phân theo chủng loại tàu: Theo quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu sẽ đạt 11,8 - 13,2 triệu DWT, trong đó tàu hàng bách hóa tổng hợp 3,84 - 4,45 triệu DWT; tàu hàng rời 2,70 - 3,11 triệu DWT; tàu container 1,49 - 1,71 triệu DWT; tàu dầu thô 1,92 - 2,21 triệu DWT; tàu dầu sản phẩm 1,69 - 1,77 triệu DWT.

Bảng : Cơ cấu, chủng loại đội tàu vận tải biển Việt Nam năm 2011

(Chỉ tính tàu vận tải hàng hoá từ 150 DWT trở lên)

TT	Loại tàu	2008				2011			
		Số lượng		Trọng tải		Số lượng		Trọng tải	
		chiếc	%	DWT	%	chiếc	%	DWT	%
1	Tàu bách hoá	957	83,15	2.478.032	42,19	1.086	64%	3.067.458	41%
2	Tàu hàng rời	58	5,04	1.846.526	31,44	188	11%	1.971.919	26%
3	Tàu container	31	2,69	354.326	4,84	35	2%	370.000	5%
4	Tàu dầu	105	9,1	1.264.318	21,5	130	8%	1.591.206	21%
5	Tàu khác					226	13%	167.148	2%
	Tổng đội tàu	1.151		5.873.202		1.691	100	7.467.269	100

+ **Đội tàu bách hóa:** Năm 2011 đội tàu bách hoá có 1.086 chiếc (chiếm 64% về số lượng) với tổng trọng tải 3.067.458 DWT (chiếm 41% về trọng tải) trong cơ cấu đội tàu quốc gia. So với năm 2008, mặc dù tỷ trọng đã giảm đi nhưng đội tàu bách hoá đã phát triển thêm được 129 chiếc (tăng 13%) với tổng trọng tải gần 500 ngàn DWT (tăng 24%). Trung bình tàu bách hóa tăng khoảng 32 tàu mỗi năm tương ứng gần 125.000 DWT.

So với đội tàu bách hóa của thế giới, đội tàu của Việt Nam chiếm tỷ trọng khoảng 2,8%. Mặc dù đội tàu có sự tăng trưởng qua các năm nhưng mức trọng tải bình quân năm 2011 chỉ đạt khoảng 2.800 DWT/tàu, không tăng trưởng nhiều so với 2007 (2.200 DWT/tàu). Trong khi mức trọng tải bình quân của đội tàu thế giới đối với nhóm tàu trên 20 tuổi là 3.962 DWT, đối với nhóm tàu dưới 4 tuổi là 9.221 DWT.

+ **Đội tàu hàng rời:** Năm 2011 đội tàu hàng rời có 188 chiếc (chiếm 11%) với tổng trọng tải 1.971.919 DWT (chiếm 26%) trong cơ cấu đội tàu quốc gia. Trọng tải bình quân là 10.488 DWT. So với năm 2008, đội tàu hàng rời đã tăng thêm 100 chiếc (khoảng 224%) và 125.393 DWT, tương đương với 6% về trọng tải.

+ **Đội tàu container:** Trong 5 năm (2007-2011), đội tàu container Việt Nam đã tăng gấp đôi cả về số lượng và tổng trọng tải. Năm 2007 Việt Nam mới chỉ có 31 tàu với tổng trọng tải 243.996 DWT (tương đương 15.487 TEU) thì năm 2011 đã có 61 tàu với tổng trọng tải 669.538 DWT. Cơ cấu đội tàu container trong đội tàu quốc gia còn rất thấp, chỉ chiếm 3,6% về số lượng và 9% về trọng tải. Trong khu vực ASEAN và Trung Quốc, chỉ có Singapore và Trung Quốc là 2 nước có đội tàu container với quy mô vượt trội. Thực tế thì đây là 2 nước có những tập đoàn vận tải container có quy mô toàn cầu, thuộc 20 hãng tàu container lớn nhất thế giới. Vì vận tải container có tính chất đặc thù trong khai thác nên ngoại trừ Singapore và Trung Quốc, Việt Nam và các nước còn lại trong khu vực chỉ sở hữu tàu container cỡ 1.000 TEU và hoạt động khai thác trên các tuyến feeder trong khu vực.

+ **Đội tàu hàng lỏng:** Đội tàu dầu của Việt Nam bao gồm các loại: tàu dầu thô, tàu xăng dầu, tàu LPG, tàu hoá chất các loại. Đến hết 2007, đội tàu dầu của Việt Nam có 90 chiếc với tổng trọng tải 771.936 DWT, bao gồm các loại: tàu dầu thô, tàu dầu sản phẩm, tàu LPG, tàu hoá chất. Đến hết năm 2011, đội tàu dầu đã tăng lên thành 130 chiếc với tổng trọng tải 1.591.206 DWT. Nhìn vào số liệu thống kê có thể thấy quy mô, năng lực và cơ cấu đội tàu dầu Việt Nam còn rất hạn chế, không thể so sánh được các nước như Malaysia, Trung Quốc và đặc biệt là Singapore. Tổng trọng tải đội tàu dầu Việt Nam chỉ bằng 1/9 của Malaysia, 1/11 của Trung Quốc và 1/40 của Singapore.

Như vậy, trong cơ cấu đội tàu biển Việt Nam, đội tàu bách hóa chiếm tỷ trọng lớn nhất (41%), tiếp đó là đội tàu hàng rời (26%), đội tàu dầu (21%) và đội tàu container (9%). Tuy nhiên, trong cơ cấu đội tàu thế giới, đội tàu hàng khô và đội tàu chở dầu chiếm tỷ lệ lớn nhất (38,1% và 34%), đội tàu container chiếm 13,2%, đội tàu hàng bách hóa chỉ chiếm 7,8%. Đồng thời, tỷ trọng của đội tàu hàng bách hóa luôn có xu hướng giảm xuống qua các năm (từ 11,1% năm 2004 còn 7,8% năm 2011), đội tàu chở dầu giảm từ 37% (2004) còn 34% (2011). Đội tàu hàng khô vẫn giữ mức tăng trưởng ổn định, luôn chiếm khoảng 36 - 38% tổng trọng tải đội tàu thế giới. Đội tàu container có mức tăng trưởng nhanh nhất, từ 10,6% (2004) lên 13,2% (2011). Cơ cấu đội tàu thế giới phản ánh rõ nét cơ cấu và xu hướng phát triển của các nhóm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. Theo đó, hàng container có mức tăng trưởng mạnh mẽ nhất với hoạt động container hóa tiếp tục diễn ra ngày càng sâu rộng trong thương mại thế giới. Nhóm hàng rời, đặc biệt là 5 loại hàng rời chính (gồm quặng sắt, than, lương thực, nhôm/bô xít và phốt phát) vẫn tiếp tục tăng lên trong khi tỷ trọng dầu thô và dầu sản phẩm giảm dần xuống.

Qua các số liệu phân tích trên cho thấy, cơ cấu chủng loại tàu của đội tàu Việt Nam còn chưa phù hợp với nhu cầu và xu hướng phát triển của thị trường vận tải thế giới.

1.2.2. Phân theo cỡ tàu (trọng tải)

Đội tàu Việt Nam có trọng tải bình quân là 4.178 DWT/tàu. Tàu hàng rời có trọng tải bình quân cao nhất với 23.627 DWT/tàu, thấp nhất là tàu bách hoá chỉ có 2.285 DWT/tàu. Nếu so sánh với các nước ASEAN và Trung Quốc, đội tàu Việt Nam có trọng tải bình quân đứng thứ 8/9 nước, chỉ cao hơn của Indonesia (2.980 DWT/tàu).

Về cỡ tàu, loại tàu dưới 5.000 DWT chiếm tới 80% số lượng đội tàu quốc gia; trong đó loại tàu có trọng tải dưới 1.000 DWT chiếm tới 45% số lượng đội tàu quốc gia. Điều này cho thấy đội tàu Việt Nam đa phần là tàu nhỏ, chủ yếu chỉ hoạt động ven biển.

Số tàu trọng tải dưới 10.000 DWT chiếm 41,6%, số tàu trọng tải từ 10.000- 20.000 DWT chiếm 16%, số tàu trọng tải trên 20.000 DWT chiếm 42%.

1.2.3. Phân theo chủ sở hữu:

Theo thống kê của cục Đăng kiểm, Việt Nam hiện có 597 chủ tàu thuộc mọi thành phần kinh tế, trong đó chỉ có 33 chủ tàu sở hữu đội tàu có tổng trọng tải trên 10.000 DWT. Tuy nhiên trong số 33 chủ tàu này có đến 25 chủ tàu thuộc 4 tập đoàn kinh tế lớn Tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines), Tập đoàn Dầu khí Việt Nam (Petro-VietNam), Tổng Công ty Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) và Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin). Hiện 4 đơn vị này tuy chỉ sở hữu 18,5% số lượng tàu nhưng lại chiếm 82% tổng trọng tải đội tàu Việt Nam, trong đó chiếm 76% trọng tải tàu hàng khô, 99% trọng tải tàu container và 94% trọng tải tàu dầu;

+ Các chủ tàu thuộc Vinalines sở hữu đội tàu lớn nhất 3,4 triệu DWT với 154 tàu các loại, bao gồm 18 tàu container với tổng trọng tải 160.395 DWT, 8 tàu dầu sản phẩm tổng trọng tải 451.375 DWT; tàu chở hàng khô 120 chiếc có tổng trọng tải 2.765.235 DWT, tàu khác 37.706 DWT. Như vậy Vinalines chiếm 45% tổng trọng tải đội tàu quốc gia, trong đó tàu hàng khô chiếm 55%, container chiếm 24% và tàu dầu chiếm 28%.

+ Các chủ tàu vận tải thuộc Petro-VietNam sở hữu 10 tàu với tổng trọng tải 428.618 DWT;

+ Các chủ tàu vận tải thuộc Petrolimex sở hữu 10 tàu dầu sản phẩm với tổng trọng tải 288.239 DWT, chiếm 32% tổng trọng tải tàu dầu Việt Nam và 7% tổng trọng tải đội tàu quốc gia.

2. Thực trạng các nhà máy đóng, sửa chữa tàu Việt Nam

2.1. Hệ thống các Nhà máy đóng, sửa chữa tàu:

Trên phạm vi toàn quốc hiện có 120 nhà máy đóng, sửa chữa tàu trọng tải ≥ 1.000 DWT với 170 công trình nâng hạ thủy, trong đó:

- Phân theo khu vực:

Miền Bắc có 92 nhà máy đóng/ sửa chữa tàu >1.000 DWT với năng lực đóng được tàu 70.000 DWT, kho nổi 150.000 DWT; sửa chữa tàu đến 20.000 DWT. Các nhà máy đóng tàu tư nhân đóng các cỡ tàu nhỏ <5.000 DWT tập trung xây dựng tại Hải Phòng, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình, Hải Dương. Hầu hết quy mô cỡ tàu đóng, sửa chữa tại nhà máy đều vượt quy hoạch luồng tàu và các hạ tầng liên quan khác (tính không cầu đường bộ).

Miền Trung có 13 nhà máy đóng/ sửa chữa tàu > 1.000 DWT với năng lực đóng và sửa chữa tàu lớn nhất đến 400.000 DWT. Nhà máy Đóng tàu Cam Ranh đóng tàu đến 50.000 DWT, còn lại là những nhà máy nhỏ tại Thanh Hóa, Nghệ An, Đà Nẵng. Hầu hết quy mô cỡ tàu đóng, sửa chữa tại nhà máy đều phù hợp quy hoạch luồng tàu và tính không cầu đường bộ, ngoại trừ Nhà máy Đóng tàu Nhật Lệ đóng tàu 5.000 DWT, trong khi tính không cầu Nhật Lệ đủ cho tàu 400 DWT.

Miền Nam có 15 nhà máy đóng/ sửa chữa tàu > 1.000 DWT với năng lực đóng mới tàu đến 12.500 DWT và sửa chữa tàu lớn nhất đến 50.000 DWT. Quy mô cỡ tàu đóng, sửa chữa tại nhà máy đang khai thác đều phù hợp quy hoạch

luồng tàu và tỉnh không cầu đường bộ; Nhà máy Đóng tàu Cà Mau (6.500 DWT) và Nhà máy Đóng tàu Hậu Giang (30.000 DWT) đang đầu tư có quy mô vượt năng lực hiện có của tuyến luồng tàu.

- Về năng lực các nhà máy đóng/ sửa chữa tàu:

Đối với các gam tàu vận tải < 5.000 DWT phục vụ các tuyến vận tải nội địa chủ yếu do các xưởng đóng tàu tư nhân đảm nhận đủ đáp ứng cho nhu cầu trong nước.

Đối với các gam tàu vận tải biển > 5.000 DWT phục vụ nhu cầu bổ sung, thay thế cho đội tàu biển quốc gia và tàu xuất khẩu chủ yếu do các đơn vị thuộc Vinashin đảm nhận.

Đối với các gam tàu chuyên dụng: các nhà máy Bến Kiên, Sông Cấm, Tam Bạc và các đơn vị quốc phòng (189, Hồng Hà, X46, Sông Thu, Ba Son...) đã đóng mới được tàu kéo, lai dặt, tàu công trình đủ phục vụ trong nước; gia công một số tàu cao tốc vỏ nhôm, tìm kiếm cứu nạn, tàu dịch vụ phục vụ trong nước và xuất khẩu; đảm nhận đóng mới, sửa chữa một số gam tàu quân sự.

- Hiệu quả đóng mới các gam tàu xuất khẩu chưa cao do các nhà máy đóng tàu được đầu tư dàn trải, trang thiết bị công nghệ sản xuất chưa đồng bộ, mức độ tự động hóa thấp; trình độ công nghệ sản xuất còn hạn chế, việc đóng tàu theo seri mới hình thành trong vài năm gần đây nên năng suất các nhà máy là rất thấp so với khu vực và thế giới; hao phí vật tư trong hạ liệu còn lớn, trong khi để có đơn hàng ngành Công nghiệp tàu thủy Việt Nam thường giảm giá thấp hơn các nhà máy đóng tàu khác trong khu vực càng giảm hiệu quả sản xuất kinh doanh; các ngành công nghiệp phụ trợ: luyện kim, thép, chế tạo máy hầu như chưa có, toàn bộ vật tư chính cho đóng tàu phải nhập khẩu làm giảm tính chủ động và khả năng cạnh tranh của ngành Công nghiệp tàu thủy Việt Nam.

- Về năng lực sửa chữa: Phía Bắc hiện sửa chữa gam tàu lớn nhất đến 20.000 DWT (Nam Triệu); Miền trung sửa chữa được tàu 100.000 DWT (Dung

Quất), Nhà máy tàu biển Hyundai có khả năng sửa chữa tàu đến 400.000 DWT nhưng hiện không thực hiện sửa chữa mà chỉ thực hiện đóng mới. Trong những năm gần đây hầu hết các công trình nâng hạ thủy của các nhà máy đóng tàu trong nước đều phục vụ cho đóng mới, đội tàu vận tải biển quốc gia phải thực hiện sửa chữa ở nước ngoài. Để đảm bảo chủ động trong sản xuất kinh doanh, Vinalines đang đầu tư một số nhà máy sửa chữa tàu biển với quy mô lớn đủ đáp ứng đội tàu của mình và nhu cầu sửa chữa đội tàu khác hoạt động tại cảng biển phía Bắc và phía Nam.

2.2. Danh sách các nhà máy được Cục Đăng kiểm Việt Nam công nhận tính đến ngày 25/10/2012

(Xem tại Phụ Lục I)

www.LuatVietnam.vn

3. Thực trạng triển khai thực hiện công tác kiểm tra tàu biển ở Việt Nam

3.1. Kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSC)

Việt Nam chính thức là thành viên của Thỏa thuận kiểm tra nhà nước tại cảng biển khu vực châu Á – Thái Bình Dương (TOKYO MOU) từ 01/01/1999 và từ đó đến nay Việt Nam đã nỗ lực hết mình thực thi đầy đủ nghĩa vụ thành viên của Tokyo MOU. Ngay từ ngày đầu gia nhập Tokyo MOU Việt Nam triển khai PSC tại 6 Cảng vụ Hàng hải và đến nay đã mở rộng ra 13 Cảng vụ Hàng hải trong tổng số 25 Cảng vụ Hàng hải. Số lượng sỹ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển được đào tạo, huấn luyện gia tăng cả về chất lượng và số lượng đáp ứng được các yêu cầu của Tokyo MOU. Số lượng lượt tàu biển được kiểm tra bởi Việt Nam được gia tăng hàng năm (Năm 2011 kiểm tra 1.523 lượt tàu phát hiện 3.269 khiếm khuyết và lưu giữ 36 lượt tàu, tỉ lệ kiểm tra chiếm 36%; năm 2012 kiểm tra 1.689 lượt tàu, phát hiện 3.481 khiếm khuyết và lưu giữ 37 lượt tàu). Các tàu biển bị lưu giữ qua kiểm tra là thỏa đáng, phản ánh đúng tình trạng an toàn của con tàu và trong thời gian tới Việt Nam sẽ cố gắng tiếp tục nâng cao tỉ lệ kiểm tra các tàu biển đến Việt Nam.

Trong năm 2010, Việt Nam đã đăng cai tổ chức thành công Hội nghị của Ủy ban Tokyo MOU lần thứ 20 tại Hà Nội, được bạn bè quốc tế đánh giá cao. Trong những năm gần đây, Việt Nam đăng cai các khóa huấn luyện, hội thảo của Tokyo MOU và đề nghị Tokyo MOU cử các chuyên gia sang giúp Việt Nam đào tạo huấn luyện các sỹ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển. Qua các buổi hội thảo, huấn luyện này đã tạo cơ hội cho các sỹ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển nâng cao trình độ, chia sẻ kinh nghiệm, cập nhật những quy định mới của IMO về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường và đặc biệt thiết lập mạng lưới, trao đổi thông tin giữa các sỹ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển để hỗ trợ lẫn nhau trong công tác chuyên môn của mình với mục đích cuối cùng các con tàu rời bến đáp ứng đủ các điều kiện về an toàn, an ninh

hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo đúng quy định của IMO. Danh sách cụ thể các Cảng vụ Hàng hải hiện đang thực hiện công tác PSC:

- Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh;
- Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng;
- Cảng vụ Hàng hải Nghệ An;
- Cảng vụ Hàng hải Hà Tĩnh;
- Cảng vụ Hàng hải Thừa Thiên Huế;
- Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng;
- Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi;
- Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn;
- Cảng vụ Hàng hải Nha Trang;
- Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu;
- Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai;
- Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh;
- Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ.

(trong đó Cảng vụ Hàng hải Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế và Quảng Ngãi vừa được giao triển khai thực hiện nhiệm vụ năm 2011).

Theo quy định của quốc tế, việc kiểm tra lần đầu là nghĩa vụ của quốc gia có cảng và không được thu phí kiểm tra, nhưng cho phép quốc gia có cảng thu phí kiểm tra tàu biển từ lần thứ 2 trở đi (hiện tại một số nước trong khu vực đã áp dụng việc thu phí kiểm tra tàu biển từ lần thứ hai trở đi). Hiện tại ở Việt Nam công tác kiểm tra tàu biển nước ngoài (PSC) được triển khai thực hiện không thu phí. Điều này cũng làm hạn chế hoạt động của các sỹ quan kiểm tra nhà

nước cảng biển trong việc triển khai thực hiện công tác kiểm tra tàu do các tàu neo đậu ở vùng neo hoặc tàu cập cầu xa trụ sở của cảng vụ hàng hải làm chi phí thực hiện công tác kiểm tra quá tốn kém trong khi ngân sách cấp cho hoạt động này còn hạn chế.

Thống kê tàu thuyền qua các cảng biển

STT	Năm	Số lượt tàu		Phương tiện Sông (TẤN.PT)
		Tàu nội	Tàu ngoại	
1	2006	33.620	28.671	26.810.948
2	2007	44.395	44.224	
3	2008	44.030	54.455	24.547.364
4	2009			
5	2010	49.260	70.483	28.203.876
6	2011	48.376	81.626	27.460.795

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Tàu nước ngoài được kiểm tra bởi chính quyền cảng Việt Nam

Năm	Số lượt tàu kiểm tra	Số lượt tàu kiểm tra có khiếm khuyết	Số khiếm khuyết	Số tàu lưu giữ	Tỉ lệ phần trăm lưu giữ
2011	1523	691	3196	36	3.29
2010	1410	734	3685	52	5.06
2009	1120	707	3952	56	6.23
2008	669	564	3514	67	10.01
2007	582	466	2801	38	6.53
2006	467	360	2365	18	3.85
2005	425	336	2242	30	7.06
2004	317	230	1739	25	7.89
2003	248	161	1359	21	8.47

(Nguồn: Thông báo hàng năm của Tokyo MOU)

3.2. Kiểm tra tàu biển Việt Nam

25 Cảng vụ Hàng hải trong cả nước thực hiện việc kiểm tra điều kiện an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cho tất cả các tàu biển Việt Nam ra, vào hoạt động trong vùng nước cảng biển của Việt Nam.

Theo số lượng thống kê của các cảng vụ hàng hải, mỗi năm hệ thống cảng biển Việt Nam đón nhận hàng chục nghìn lượt tàu biển Việt Nam ra vào làm hàng, tỉ lệ các tàu biển được kiểm tra bởi các sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam còn khiêm tốn. Số liệu thống kê cụ thể số lượt tàu biển kiểm tra trong những năm qua như sau:

Tàu biển Việt Nam được kiểm tra tại Việt Nam

Năm	Tàu biển Việt Nam					
	Nội địa			Quốc tế		
	Số lượt tàu kiểm tra	Số tàu có khiếm khuyết	Tổng số khiếm khuyết	Số lượt tàu kiểm tra	Số tàu có khiếm khuyết	Tổng số khiếm khuyết
2011	348	339	2.833	342	324	3.906
2012	1001	961	8750	1475	1313	16.738

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Ở Việt Nam chúng ta có một số cảng biển ngoài khơi, trong khi phương tiện để ra các cảng biển này chưa có hoặc có nhưng rất khó khăn và tốn kém để ra được các bến cảng này, do đó tất cả các tàu làm hàng ở các cảng ngoài khơi đều không được kiểm tra, giám sát bởi cảng vụ hàng hải. Thực tế bờ biển của chúng ta dài, hệ thống cảng biển trải rộng khắp các bờ biển dẫn đến khu vực quản lý của cảng vụ rộng lớn. Có những cảng vụ quản lý cảng cách xa trụ sở hàng trăm cây số trong khi phương tiện đi lại như ô tô, canô... còn rất hạn chế điều này làm ảnh hưởng rất lớn đến công tác kiểm tra tàu.

4. Thực trạng công tác kiểm tra, giám sát kỹ thuật tàu biển Việt Nam

4.1. Khái quát chung

Năm 2012 thể hiện rõ rệt hơn ảnh hưởng của cuộc suy thoái kinh tế toàn cầu đến công nghiệp đóng tàu và khai thác tàu biển so với những năm trước, hàng loạt các cơ sở đóng tàu phải hoạt động cầm chừng hoặc ngừng hoạt động hoàn toàn, nhiều dự án đóng mới, mua mới tàu phải hoãn lại hoặc không thực hiện được do không có vốn, nhiều tàu biển phải nằm bến không hoạt động vì không có hàng để chở, giá cước vận tải quá thấp không đủ chi phí.

4.2. Công tác kiểm tra, giám sát kỹ thuật tàu biển Việt Nam

- Tình hình kiểm tra tàu đang khai thác:

Từ ngày 01 tháng 01 năm 2010 đến ngày 31 tháng 12 năm 2010, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã thực hiện kiểm tra các lượt tàu như sau:

Số lượt kiểm tra lần đầu: 138 lượt

Số lượt kiểm tra định kỳ: 282 lượt

Số lượt kiểm tra trung gian: 241 lượt

Số lượt kiểm tra hàng năm: 711 lượt

Số lượt kiểm tra trên đà: 560 lượt

Số lượt kiểm tra bất thường: 507 lượt

Số lượt kiểm tra liên tục máy: 149 lượt

Số lượt kiểm tra kiểm tra hoán cải: 173 lượt

Từ ngày 01 tháng 01 năm 2011 đến ngày 31 tháng 12 năm 2011, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã thực hiện kiểm tra các lượt tàu như sau:

Số lượt kiểm tra lần đầu: 90 lượt

Số lượt kiểm tra định kỳ: 256 lượt

Số lượt kiểm tra trung gian: 298 lượt

Số lượt kiểm tra hàng năm: 763 lượt

Số lượt kiểm tra trên đà: 573 lượt

Số lượt kiểm tra bất thường: 508 lượt

Số lượt kiểm tra liên tục máy: 120 lượt

Số lượt kiểm tra kiểm tra hoán cải: 145 lượt

Tổng số lượt kiểm tra tàu thực hiện trong năm 2011 gần tương đương với tổng số lượt kiểm tra tàu thực hiện trong năm 2010, trong khi số lượng tàu của năm 2011 giảm so với năm 2010, cho thấy lượng tàu duy trì khai thác và bảo dưỡng ở mức độ tốt.

Từ ngày 01 tháng 01 năm 2012 đến ngày 30 tháng 11 năm 2012, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã thực hiện kiểm tra các lượt tàu như sau:

Số lượt kiểm tra lần đầu: 41 lượt

Số lượt kiểm tra định kỳ: 203 lượt

Số lượt kiểm tra trung gian: 290 lượt

Số lượt kiểm tra hàng năm: 625 lượt

Số lượt kiểm tra trên đà: 490 lượt

Số lượt kiểm tra bất thường: 466 lượt

Số lượt kiểm tra liên tục máy: 94 lượt

Số lượt kiểm tra kiểm tra hoán cải: 126 lượt

Số liệu trên cũng cho thấy lượng tàu vẫn duy trì khai thác và bảo dưỡng ở mức độ tương đối tốt, tuy nhiên số lượng kiểm tra lần đầu và số lượng tàu giảm đi cho thấy mức độ ảnh hưởng của suy thoái kinh tế đến sự phát triển của đội tàu biển Việt Nam.

Hiện tại mạng lưới đăng kiểm viên và Chi cục của Cục Đăng kiểm Việt Nam đảm bảo về trình độ và số lượng để phục vụ công việc ở mọi địa điểm trên lãnh thổ Việt Nam, không những thế còn đáp ứng được những công việc được thực hiện ở các cảng, nhà máy ở nước ngoài. Cục Đăng kiểm Việt Nam luôn chú trọng đến nguồn nhân lực để đáp ứng cho các công việc trong hiện tại cũng như trong tương lai theo xu hướng phát triển của nền công nghiệp đóng tàu và vận tải biển.

- Tình hình giám sát kỹ thuật tàu đóng mới

Tổng số lượng tàu đóng mới hoàn thành trên cả nước trong năm 2010 là 94 tàu. Trong đó:

Số lượng tàu chở hàng tổng hợp: 62 tàu

Số lượng tàu chở hàng rời: 01 tàu

Số lượng tàu chở dầu: 05 tàu

Số lượng tàu khách: 03 tàu

Số lượng ca nô hoa tiêu/ ca nô khách: 03 ca nô

Số lượng tàu kéo/ tàu cung ứng/ tàu dịch vụ: 15 tàu

Số lượng sà lan/ trạm nổi/ xưởng nổi: 05 chiếc

Tổng số lượng tàu đóng mới hoàn thành trên cả nước trong năm 2011 là 61 tàu. Trong đó:

Số lượng tàu chở hàng tổng hợp: 42 tàu

Số lượng tàu chở hàng rời: 02 tàu

Số lượng tàu chở dầu: 04 tàu

Số lượng tàu chở công ten nơ: 01 tàu

Số lượng tàu khách/ phà chở khách: 02 tàu

Số lượng tàu kéo/ tàu dịch vụ/ tàu phục vụ lặn: 07 tàu

Số lượng sà lan: 03 chiếc

Tổng số lượng tàu đóng mới hoàn thành trên cả nước từ 01/01/2012 đến 30/11/2012 là 32 tàu. Trong đó:

Số lượng tàu chở hàng tổng hợp: 23 tàu

Số lượng tàu chở dầu: 04 tàu

Số lượng tàu chở công ten nơ: 01 tàu

Số lượng tàu chở nhựa đường: 01 tàu

Số lượng tàu chở xi măng: 01 tàu

Số lượng tàu kéo/ tàu cung ứng: 02 tàu

Tất cả các tàu đóng mới chạy tuyến quốc tế đều được nhóm thanh tra hỗn hợp tiến hành thực hiện thanh tra nhằm loại bỏ các khiếm khuyết có thể có trong quá trình giám sát đóng mới của Chi cục, nâng cao trạng thái kỹ thuật của tàu.

Từ đầu năm 2012, Cục Đăng kiểm Việt Nam cũng đã triển khai và duy trì tổ chức hàng tháng cho đến nay, việc Phân cấp tàu biển thông qua Hội đồng Phân cấp tàu biển. Qua công tác phân cấp tàu đã rút ra được nhiều kinh nghiệm cho việc giám sát kỹ thuật ở nhiều khâu tại các đơn vị liên quan như công tác xét duyệt thiết kế, kiểm tra sản phẩm công nghiệp và giám sát đóng mới tàu tại các Chi cục.

Đối với tàu đang khai thác bị lưu giữ PSC, Cục Đăng kiểm tổ chức họp với Công ty quản lý để phân tích tìm ra nguyên nhân gốc của các khiếm khuyết, đề nghị Công ty có các biện pháp thích đáng để tránh việc tàu bị lưu giữ trở lại. VR cũng yêu cầu công ty bố trí để giám sát việc khắc phục các khiếm khuyết

của tàu bị lưu giữ PSC và tổng kiểm tra trạng thái tàu, đánh giá bổ sung an toàn, an ninh tàu, công ty. Từ tháng 01/2012 đến nay VR đã thực hiện tổng kiểm tra 36 lượt tàu treo cờ Việt Nam sau khi bị lưu giữ PSC.

Cục Đăng kiểm Việt Nam tiếp tục các biện pháp nâng cao chất lượng tàu đóng mới, Cục đã thông báo tới các cơ sở đóng tàu yêu cầu thực hiện việc đánh giá năng lực cơ sở theo quy định và đã đánh giá và công nhận được một số nhà máy, tuy nhiên cũng có một số hồ sơ qua xem xét thấy chưa đầy đủ theo hướng dẫn của Đăng kiểm, chưa đủ cơ sở để có thể tiến hành đánh giá.

5. Thực trạng thực hiện Bộ luật quản lý an toàn quốc tế ở Việt Nam

5.1. Sơ lược về Quản lý an toàn hàng hải và Bộ luật Quản lý an toàn Quốc tế (Bộ luật ISM)

5.1.1. Sơ lược về Quản lý an toàn hàng hải và Bộ luật ISM

Hàng hải là một trong những lĩnh vực mang tính quốc tế nhất trên thế giới. Nó bao trùm và có ảnh hưởng hầu hết đến tất cả các dân tộc và các nền văn hoá. Chính vì vậy, việc thông qua và công nhận một mô hình hệ thống quản lý an toàn có ý nghĩa vô cùng to lớn đảm bảo sự cam kết và lòng tin cho các chính quyền hàng hải, cho cộng đồng trên phạm vi toàn cầu. Trong quá khứ, hàng loạt các thảm họa hàng hải liên tiếp xảy ra gây hậu quả lớn về sinh mạng, tài sản và môi trường như các vụ tai nạn tàu "Doza Paza", "Herald of Free Enterprise", "Scandinavian Star", "Estonia" v.v... Tiếp sau các sự kiện đó là sự ra đời hoặc sửa đổi bổ sung của các công ước, quy định, luật lệ hàng hải quốc tế theo hướng ngày càng ngặt nghèo hơn nhằm ngăn chặn lặp lại những gì tương tự mà trung tâm chú ý chính là an toàn của con người và ngăn ngừa ô nhiễm.

Theo thống kê từ các kết quả điều tra tai nạn hàng hải, hơn 80% nguyên nhân trực tiếp hoặc gián tiếp dẫn đến các thảm họa đó là có liên quan đến yếu tố con người. Mọi nguyên nhân khác chỉ chiếm ít hơn 20%. Trang thiết bị và công nghệ ngày càng được hoàn thiện, quy trình làm việc ngày càng trở nên chặt chẽ

hơn khiến cho mọi trung tâm của sự chú ý đều chuyển sang yếu tố con người. Tuy vậy, mặc dù con người thao tác trực tiếp có thể gây ra tai nạn nhưng đằng sau họ những vấn đề về mặt tổ chức, quản lý điều hành mới chính là điểm xuất phát của vấn đề. Mọi lĩnh vực công nghiệp đều nhận thấy rằng con người chính là yếu tố quan trọng duy nhất quyết định sự thành bại. Điều đó cũng hoàn toàn đúng cho an toàn hàng hải, đặc biệt là trong hoàn cảnh hiện nay. Nếu tình trạng kỹ thuật của con tàu đã là quan trọng, thì yếu tố mang tính quyết định quan trọng hơn lúc này là trình độ năng lực chuyên môn của chính những người sẽ quản lý và vận hành con tàu đó.

Tại cuộc họp lần thứ 16 của Đại hội đồng, tháng 10 năm 1989, Tổ chức hàng hải quốc tế IMO đã thông qua Nghị quyết A.647(16) - Hướng dẫn quản lý khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm. Mục đích của hướng dẫn này nhằm cung cấp cho những người chịu trách nhiệm khai thác tàu một bộ sườn cơ bản để xây dựng, triển khai áp dụng và đánh giá công tác quản lý an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm một cách phù hợp với chuẩn mực hiện hành. Sau một thời gian áp dụng, năm 1993, IMO đã thông qua nghị quyết A.741(18) về Bộ luật quản lý quốc tế đối với hoạt động an toàn của tàu và ngăn ngừa ô nhiễm (Bộ luật ISM). Năm 1998, Bộ luật ISM bắt đầu có hiệu lực theo chương IX của công ước SOLAS. Đến nay, Bộ luật ISM đã qua hai lần sửa đổi bổ sung năm 2000 và 2008. Bộ luật ISM gồm 2 phần A và B. Phần A gồm 12 điều áp dụng bắt buộc cho các công ty, tàu biển và phần B gồm 4 điều áp dụng cho các chính quyền hàng hải.

Bộ luật ISM đưa ra những mục tiêu quản lý an toàn và yêu cầu mỗi công ty phải xây dựng một hệ thống quản lý an toàn cho mình. Trong đó, Công ty phải thiết lập và thi hành một chính sách nhằm đạt được những mục tiêu về quản lý an toàn đã đề ra, bao gồm cả việc đảm bảo cung cấp những nguồn lực và sự hỗ trợ từ trên bờ các quy trình vận hành và quản lý cần thiết. Hệ thống này nhằm đảm bảo tất cả các hoạt động và điều kiện trên công ty cũng như dưới tàu có liên quan đến an toàn và bảo vệ môi trường được lập kế hoạch, tổ chức thực hiện,

kiểm tra giám sát và đánh giá hiệu lực, hiệu quả theo các quy định của luật quốc tế, quốc gia và quy định của riêng công ty.

Một Hệ thống quản lý an toàn hiệu quả phải góp phần giảm thiểu các tình huống nguy hiểm và sự cố gây tổn thất cho con người, môi trường và tài sản. Bên cạnh đó, các lợi ích khác khi áp dụng Hệ thống quản lý an toàn có thể bao gồm:

- Hoàn thiện nhận thức và nâng cao kỹ năng quản lý an toàn cho đội ngũ quản lý và mọi nhân viên;
- Tạo lập một văn hóa giúp công ty thường xuyên hoàn thiện các quy định và cách thức làm việc hướng tới an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm;
- Tiết kiệm chi phí tổn thất do tai nạn sự cố, chi phí khai thác do giảm thiểu được thời gian dừng tàu để khắc phục sự cố an toàn;
- Tiết kiệm được các chi phí bảo hiểm;
- Tạo lập được lòng tin và hình ảnh tốt về công ty.

Hệ thống quản lý an toàn trên văn phòng của công ty phải được chính quyền hàng hải đánh giá và cấp chứng chỉ phù hợp (DOC), hệ thống quản lý an toàn dưới mỗi tàu phải được đánh giá để cấp giấy chứng nhận quản lý an toàn (SMC). Kiểm tra sự tuân thủ Bộ luật ISM thông qua các giấy chứng nhận DOC, SMC và các bằng chứng hoạt động quản lý an toàn trên tàu là một trong những nội dung ưu tiên của các chính quyền cảng.

5.1.2. Quá trình triển khai và áp dụng Bộ luật ISM ở Việt Nam

Ngay sau khi Bộ luật ISM được áp dụng, Bộ Giao thông vận tải đã có chỉ đạo các Vụ và cục Đăng kiểm Việt Nam, cục Hàng hải Việt Nam tích cực nghiên cứu và đề xuất phương án triển khai áp dụng nhằm hạn chế tối thiểu những tác động tiêu cực của việc thực thi chậm đến đội tàu biển Việt Nam hoạt động trên tuyến quốc tế. Ngày 02 tháng 11 năm 1996, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ra

quyết định số 2922/QĐ-PC về việc áp dụng Bộ luật ISM đối với các công ty và tàu biển Việt Nam **chạy tuyến quốc tế**, giao cục Đăng kiểm Việt Nam triển khai hướng dẫn cho các công ty và tổ chức thực hiện hoạt động đánh giá chứng nhận theo yêu cầu của bộ luật. Đến nay, cơ sở pháp lý để thực hiện Bộ luật ISM ở Việt Nam ngày càng được bổ sung và hoàn thiện, bao gồm: Quyết định 1701/2001/QĐ-BGTVT; Quyết định 51/2005/QĐ-BGTVT; Quyết định 26/2008/QĐ-BGTVT; Thông tư 32/2011/TT-BGTVT.

Sau 14 năm thực hiện, các cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải đã hoàn thành khối lượng công việc như sau:

1. Đã xây dựng được một hệ thống cơ sở pháp lý đầy đủ, bao gồm từ Bộ luật hàng hải, các nghị định, thông tư, quyết định liên quan cho công tác đánh giá chứng nhận theo Bộ luật ISM;

2. Đã xây dựng được một hệ thống các quy trình và hướng dẫn, biểu mẫu đánh giá và chứng nhận Hệ thống quản lý an toàn phù hợp với yêu cầu của Bộ luật ISM; Quá trình đánh giá, chứng nhận được quản lý bằng phần mềm chuyên dụng có thể truy cập và kiểm soát từ xa, góp phần giảm thiểu mọi sai sót của người thực hiện;

3. Đã xây dựng tiêu chuẩn chuyên gia đánh giá trên cơ sở tiêu chuẩn của hiệp hội đăng kiểm quốc tế tiên tiến nhất (IACS); hoàn thành đào tạo trong và ngoài nước và xây dựng được đội ngũ 25 chuyên gia đánh giá đạt chuẩn mực quốc tế và đáp ứng với yêu cầu công việc;

4. Đã mở rộng, duy trì hợp tác và học hỏi kinh nghiệm của các tổ chức đăng kiểm hàng đầu thế giới trong công tác phổ biến hướng dẫn về Bộ luật ISM, đào tạo chuyên gia đánh giá;

5. Đã tổ chức nhiều hội nghị cho các công ty để tuyên truyền phổ biến, hướng dẫn thực hiện và cập nhật thường xuyên các yêu cầu sửa đổi bổ sung Bộ luật ISM; Đã tổ chức nhiều lớp huấn luyện nghiệp vụ, đào tạo về công

tác quản lý an toàn, đánh giá viên nội bộ hệ thống quản lý an toàn cho các cán bộ quản lý và thuyền viên của các công ty;

6. Tiến hành đánh giá và chứng nhận Hệ thống quản lý an toàn của các công ty và tàu theo yêu cầu của Bộ luật ISM, đảm bảo đúng quy định, đúng tiến độ thời gian theo yêu cầu.

Về phía các doanh nghiệp, nhiều công ty quản lý tàu lớn của Việt Nam (như VOSCO, VITRANSCHART, VITACO, VIPCO, VINASHIP v.v...) đã đi tiên phong trong việc tiếp cận, nghiên cứu Bộ luật ISM, phối hợp với Cục Đăng kiểm Việt Nam mời tư vấn hỗ trợ để triển khai Hệ thống quản lý an toàn ngay từ những ngày đầu thực hiện, thường xuyên đầu tư hoàn thiện các nhận thức và kỹ năng quản lý an toàn cho cán bộ công nhân viên, thuyền viên của mình. Thực tế, nhờ triển khai Bộ luật ISM các công ty và tàu biển Việt Nam đã nâng cao trình độ quản lý tàu về an toàn đặc biệt là khả năng sẵn sàng ứng phó với các sự cố khẩn cấp, nâng cao được nhận thức về an toàn của thuyền viên, góp phần tạo lập thói quen đề hướng tới văn hóa an toàn trong hàng hải. Điều đó đã góp phần vào giảm thiểu các tai nạn sự cố, từng bước hạn chế tỷ lệ tàu Việt Nam bị lưu giữ ở các cảng nước ngoài trong thời gian qua.

Tính đến 1 tháng 11 năm 2012, Việt Nam đang có khoảng 290 công ty được cấp DOC và 650 tàu biển chạy quốc tế được cấp SMC còn hiệu lực. Đa số trong số này là những công ty có quy mô nhỏ chỉ quản lý từ 1 đến 2 tàu (chiếm khoảng 70%).

5.1.3. Những thách thức áp dụng Bộ luật ISM ở Việt Nam trong giai đoạn hiện nay

Đánh giá việc thực hiện Bộ luật ISM tại các công ty và tàu biển Việt Nam cho thấy những hạn chế và thách thức chủ yếu trong giai đoạn hiện nay như sau:

1. Trong những năm vừa qua, đặc biệt là giai đoạn 2005-2008, sự cởi mở của các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển quốc tế của nước ta do

yêu cầu hội nhập WTO, điều kiện cho vay tài chính dễ dãi trong đầu tư đóng tàu biển và giá cước vận chuyển có lãi khiến cho sự dịch chuyển đầu tư lớn và kết quả là đội tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế trong thời gian vừa qua phát triển quá nhanh chóng, ra đời thêm rất nhiều các chủ tàu, công ty khai thác tàu tuyến quốc tế, đặc biệt là các chủ tàu nhỏ. Số lượng các công ty quản lý tàu nhiều song quy mô nhỏ (quản lý 1-2 tàu có trọng tải 1000-3000 tấn), nguồn nhân lực vật lực hạn chế (nguồn vốn chủ yếu là đi vay ngân hàng, phân bố ở các vùng xa không có nguồn nhân lực đủ trình độ). Các chủ tàu và công ty loại này thường có ngoại ngữ và trình độ tiếp cận, cập nhật các quy định của luật pháp Việt Nam và của quốc tế hạn chế, thiếu kinh nghiệm trong hàng hải (một số chủ tàu chuyển sang từ lĩnh vực kinh doanh khác như khai thác khoáng sản, kinh doanh khách sạn, bất động sản, nhà hàng v.v...), đặc biệt là kinh nghiệm quản lý an toàn mà Bộ luật ISM yêu cầu. Điều này dẫn đến sự cam kết đối với công tác quản lý an toàn trên thực tế từ phía người đứng đầu doanh nghiệp cũng bị hạn chế;

2. Do phát triển nhanh trong một giai đoạn ngắn, lực lượng lao động trên thị trường không thể đáp ứng, mà theo yêu cầu của Bộ luật ISM mỗi công ty phải có đủ bộ máy quản lý để vận hành, nên đội ngũ cán bộ quản lý và cán bộ kỹ thuật được tuyển vào thường có trình độ chuyên môn, kinh nghiệm và ngoại ngữ còn hạn chế. Nhiều cán bộ quản lý an toàn, quản lý kỹ thuật cũng chưa được đào tạo, làm quen thoả đáng với hệ thống quản lý và chưa có đủ năng lực, kinh nghiệm thực hiện công việc theo yêu cầu của Bộ luật ISM và Hệ thống quản lý an toàn;

3. Sau giai đoạn phát triển nóng, kể từ 2010 đến nay, ngành hàng hải rơi vào khủng hoảng dẫn đến tình hình tài chính của các công ty vận tải biển hết sức khó khăn nên việc đầu tư nguồn lực cho công tác sửa chữa, bảo dưỡng và trang bị lại thường xuyên cho tàu, đảm bảo tính sẵn sàng hoạt động của các trang thiết bị an toàn trên tàu không được thực hiện đầy đủ. Để tiết kiệm, các công ty cắt giảm chi phí cử cán bộ đi trực tiếp kiểm tra giám sát kỹ thuật đội tàu, nhất là đối

với các tàu cho thuê định hạn, làm giảm hiệu lực kiểm tra, kiểm soát công tác bảo quản, bảo dưỡng thực tế trên tàu. Việc thực thi các quy trình và kế hoạch bảo quản bảo dưỡng tàu và trang thiết bị theo yêu cầu của Hệ thống quản lý an toàn vì thế mà bị ảnh hưởng đáng kể;

4. Khó khăn và hạn chế về nguồn tài chính cũng khiến các công ty và chủ tàu phải cắt giảm và chậm chi trả lương cho nhân viên, thuyền viên (một số công ty nợ lương, bảo hiểm xã hội đến 3-12 tháng) dẫn đến ý thức làm việc và kỷ luật của người lao động bị giảm sút, cũng như “chảy máu chất xám“, không có khả năng giữ chân và tuyển dụng được đội ngũ sĩ quan, thuyền viên, cán bộ quản lý có chất lượng cao. Nghề đi biển hiện nay được coi là không còn tính thu hút so với nhiều ngành nghề trên bờ khác. Đồng thời các công ty cũng rơi vào tình trạng không còn kinh phí cho công tác đào tạo cập nhật thường xuyên và hoàn thiện hệ thống quản lý an toàn;

5. Về phía đội ngũ sĩ quan thuyền viên:

- Trong giai đoạn phát triển nóng thiếu quy hoạch của ngành vận tải biển, số lượng thuyền viên thiếu hụt nghiêm trọng, có thời gian các công ty phải giành giật thuyền viên, dẫn đến tâm lý nhảy việc, yêu sách, thiếu mẫn cán thiếu tinh thần trách nhiệm với công việc của một bộ phận sĩ quan thuyền viên, là ảnh hưởng đến công tác an toàn và thực thi Bộ luật ISM dưới tàu. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành của Việt Nam và các quy định riêng của công ty cũng chưa có các biện pháp chế tài rõ ràng hoặc có hiệu lực để xử lý;

- Do những yếu kém trong hệ thống giáo dục, đào tạo (cả về lý thuyết lẫn thực hành, cả đào tạo ban đầu lẫn đào tạo thường xuyên) mà một bộ phận không nhỏ sĩ quan thuyền viên của Việt Nam nhìn chung còn nhiều hạn chế về trình độ chuyên môn, ngoại ngữ, yếu về nhận thức và ý thức an toàn cho bản thân, cho tài sản của doanh nghiệp, cho môi trường, chưa đáp ứng yêu cầu làm việc trên tàu chạy tuyến quốc tế, yêu cầu của công tác quản lý an toàn;

6. Về phía các cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải:

- Quá trình đánh giá chứng nhận còn có một số hạn chế như giám sát công việc của các chuyên gia đánh giá chưa chặt chẽ dẫn đến bỏ sót nội dung hoặc thực hiện đánh giá không đủ thời lượng, có biểu hiện nể nang, dễ dãi khi công ty và tàu xin bỏ qua một số khiếm khuyết, chưa kiên quyết trong việc yêu cầu khắc phục;

- Quá trình kiểm tra kiểm soát của các cơ quan cảng vụ hàng hải cũng còn một số thiếu sót bắt nguồn từ hạn chế về kiến thức hệ thống quản lý an toàn và yêu cầu của Bộ luật ISM của thanh tra cảng vụ, vẫn có biểu hiện nể nang, dễ dãi khi công ty và tàu xin bỏ qua một số khiếm khuyết, chưa kiên quyết trong việc yêu cầu khắc phục;

- Chưa xây dựng được một cơ chế chính sách hữu hiệu nhằm từng bước thu hút được lực lượng lao động có chất lượng cao cho ngành hàng hải, đặc biệt là các cơ chế về bảo vệ quyền lợi cho thuyền viên và chế tài cần thiết đối với thuyền viên khi vi phạm các quy định về an toàn hàng hải;

Với các nguyên nhân trên, các khiếm khuyết thực hiện hệ thống quản lý an toàn phát hiện được trong quá trình đánh giá chứng nhận và quá trình kiểm tra của các chính quyền cảng đối với tàu Việt Nam thường tập trung ở các lỗi hệ thống như sau:

- Không thực hiện việc soát xét công tác lãnh đạo (management review), soát xét của của Thuyền trưởng (master's review);

- Không thực hiện đánh giá nội bộ (internal audit); hoặc có tiến hành song không hiệu quả;

- Công tác bảo dưỡng tàu và trang thiết bị không thực hiện theo đúng yêu cầu. Ví dụ: tàu không có kế hoạch bảo dưỡng , hoặc không thực hiện các kế hoạch bảo dưỡng;

- Công tác sẵn sàng đối phó tình huống khẩn cấp: không tổ chức thực tập ứng phó sự cố khẩn cấp theo đúng yêu cầu; hoặc có tiến hành song không hiệu quả;
- Công tác kiểm soát tài liệu: không cập nhật các Sổ tay, Nhật ký, danh sách liên lạc, hải đồ, ấn phẩm hàng hải...;
- Công tác tuyển dụng, đào tạo của công ty không đạt yêu cầu;
- Năng lực của Thuyền trưởng và thuyền viên còn yếu, đặc biệt trình độ ngoại ngữ, không trả lời được câu hỏi của PSC hoặc không hiểu để trả lời PSC khi bị phỏng vấn. Không nắm vững các quy trình của hệ thống quản lý an toàn;
- Thiếu hiểu biết về các quy định, công ước liên quan đến hoạt động tàu, như các quy tắc tránh va COLREG, công ước MARPOL v.v...
- Nhiều sỹ quan thuyền viên không nắm được quy trình tác nghiệp chủ yếu của tàu như vận hành các trang thiết bị trên buồng lái, thao tác hải đồ v.v...
- Công tác huấn luyện an toàn không hiệu quả. Rất nhiều thuyền viên mặc dù được đào tạo an toàn cơ bản (Basic training) hoặc nâng cao, nhưng những hiểu biết cơ bản về việc sử dụng các phương tiện cứu sinh, cứu hoả hoặc các tác nghiệp ứng phó với sự cố khẩn cấp lại không nắm được.

6. Thực trạng công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực hàng hải

6.1. Thực trạng công tác đào tạo phát triển thuyền viên

6.1.1. Đặc điểm nguồn nhân lực ngành Hàng hải Việt Nam

- Thuyền viên Việt Nam được đào tạo chủ yếu ở các trường Đại học hàng hải, Đại học Giao thông vận tải Thành Phố Hồ Chí Minh, Cao đẳng hàng hải 1 Hải Phòng, Cao đẳng nghề Thành phố Hồ Chí Minh, Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng, Cao đẳng nghề Duyên hải Hải Phòng và một số ít các trường thủy sản, đường sông.

- Dựa trên con số công bố của các trường, của một số cơ sở đào tạo, huấn luyện trung bình hàng năm có 1.000 đến 1.400 thuyền viên được đào tạo tung ra thị trường lao động đủ các trình độ đại học, cao đẳng, trung cấp, sơ cấp các ngành đi biển, trong đó kể cả các thuyền viên chuyển ngành từ thủy sản và hải quân sang vận tải biển.

- Theo thống kê đến 31/12/2012 Việt Nam có khoảng 31.617 thuyền viên

- Trong đó nhiều người đi biển đã bỏ nghề, hết tuổi đi biển, chuyển sang các công việc khác trên bờ, theo ước tính chừng 40% con số nói trên. Vậy thực tế thuyền viên hiện nay có chừng khoảng 27.000 thuyền viên còn làm việc trên đội tàu trong nước và lao động theo hợp đồng trên các tàu nước ngoài.

6.1.2. Chất lượng thuyền viên Việt Nam

Chất lượng thuyền viên được đánh giá thông qua hiệu quả công tác quản lý, điều hành tàu. Theo tổng kết của IMO từ nhiều năm nay, trên 80% nguyên nhân của tai nạn sự cố tàu biển là do yếu tố con người. Rõ ràng, những gì diễn ra đối với ngành vận tải biển nước ta không nằm ngoài nguyên nhân về chất lượng yếu kém của nguồn nhân lực hàng hải.

- Đánh giá chất lượng đào tạo trong nửa thế kỷ qua có thể nói một cách khái quát, thuyền viên nước ta không những thiếu mà còn yếu về thực hành, ngoại ngữ, trình độ quản lý và phẩm chất người đi biển còn chưa đáp ứng yêu cầu. Điều này thể hiện qua các sự cố tai nạn và kiểm tra PSC của đội tàu Việt Nam cũng như con số thuyền viên Việt Nam được tuyển dụng làm việc trên tàu biển nước ngoài quá thấp so với tỷ lệ được đào tạo và nguồn nhân lực của Việt Nam hiện nay.

- Nhiều năm qua chúng ta xem nhẹ việc thực thi Công ước STCW về Tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện chứng nhận và trực ca, thiếu các biện pháp quyết liệt để nâng cao chất lượng thuyền viên.

6.1.3. Tầm quan trọng của việc phát triển thuyền viên

Để đáp ứng các mục tiêu về vận tải biển, cần phải xây dựng đội ngũ thuyền viên vừa đủ về số lượng và đảm bảo về chất lượng và đội ngũ cán bộ quản lý vận tải biển:

1. Cho đội tàu quốc gia (nội địa): Trên cơ sở các số liệu trên có thể dự đoán vào năm 2020 ta có:

a) Nhu cầu năm 2020 phát triển 14.000.000 DWT tàu, tương đương 1000 ~1500 tàu từ 1.000 đến 50.000 DWT và tàu dịch vụ (thực tế hiện nay đã có 1500 tàu, chủ yếu là tàu nhỏ).

Mỗi tàu cần trung bình 20 thuyền viên (tàu lớn tàu nhỏ bù trừ lẫn nhau) thì năm 2020 cần: $1.500 \times 20 = 30.000$ thuyền viên

b) Nhu cầu năm 2030 vận tải biển tăng 1,5 lần ~ 2 lần so với năm 2020, có nghĩa là nhu cầu thuyền viên cũng tăng gấp hai lần con số trên: $30.000 \times 2 = 60.000$ thuyền viên.

2. Xuất khẩu thuyền viên:

- Để phấn đấu đưa vận tải biển có thu nhập vào hàng thứ 2 của kinh tế biển vào năm 2020 và hàng thứ nhất vào năm 2030 thì ngoài thu nhập cước vận tải và dịch vụ, còn phải tăng số lượng thuyền viên xuất khẩu để tăng nguồn thu nhập của ngành vận tải biển tức là tăng GDP.

- Mặt khác phải nhận thấy rằng, nếu số lượng thuyền viên xuất khẩu được nhiều thì cũng có nghĩa là chất lượng thuyền viên trên đội tàu quốc gia cũng được nâng cao tương ứng. Vì vậy phải xây dựng mục tiêu xuất khẩu thuyền viên năm 2020 và định hướng năm 2030 ngang tầm với việc đào tạo cho đội tàu nội địa và ưu tiên cho tàu nội địa.

- Phấn đấu năm 2020, số lượng thuyền viên xuất khẩu lao động (TVXKLĐ) gần bằng số lượng thuyền viên trên đội tàu quốc gia vào năm đó,

nghĩa là năm 2020 phấn đấu với chỉ tiêu 20.000 TVXKLĐ, năm 2030 có 40.000 TVXKLĐ. Đây là một chỉ tiêu tiên tiến cần phấn đấu trong những năm tới.

6.2. Thực trạng công tác đào tạo phát triển Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam, Sỹ quan kiểm tra tàu biển nước ngoài

6.2.1. Tổng quan về công tác tổ chức đào tạo, huấn luyện

Căn cứ theo Mục 5 của Biên bản ghi nhớ thỏa thuận khu vực Tokyo MOU về các chương trình huấn luyện và các hội thảo thì “Các Chính quyền hàng hải sẽ nỗ lực để thiết lập các chương trình đào tạo và hội thảo cho Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển”, do đó các Chính quyền hàng hải phải có trách nhiệm tổ chức đào tạo cho các PSCOs của mình. Bên cạnh đó nhằm nâng cao năng lực của các PSCOs và hài hòa, thống nhất cách thức thực hiện kiểm tra tàu cũng như thiết lập mạng lưới liên lạc giữa các quốc gia, Ban thư ký Tokyo MOU thường tổ chức các khóa huấn luyện, hội thảo... cho các PSCOs. Từ khi tham gia tổ chức Tokyo MOU Cục Hàng hải Việt Nam dựa vào những nỗ lực của mình và sự hỗ trợ từ Ban thư ký Tokyo MOU đã tổ chức nhiều khóa đào tạo các Sỹ quan kiểm tra Nhà nước cảng biển trong nước cho các nhân viên cảng vụ, cụ thể như:

- Hàng năm cử cán bộ tham dự khóa tập huấn đào tạo PSCOs của Tokyo MOU tổ chức như Basic Training Course, General Training Course, seminar, special training course.
- Mời chuyên gia của các nước có kinh nghiệm về triển khai thực hiện PSC sang Việt Nam tổ chức các khóa đào tạo giúp các PSCOs của Việt Nam.
- Đăng cai các khoá huấn luyện, hội thảo của Tokyo MOU tại Việt Nam để Việt Nam cử được nhiều cán bộ PSCOs tham dự khóa tập huấn, trao đổi kinh nghiệm với các nước trong khu vực về thực hiện công tác PSC.

- Trong những năm gần đây, Việt Nam cử một số sỹ quan kiểm tra tàu biển có năng lực, ngoại ngữ tốt tham dự một số khóa huấn luyện do Paris MOU tổ chức cho các thành viên của thỏa thuận Paris MOU.

- Bên cạnh việc cử người tham dự các khóa tập huấn tại nước ngoài, Cục Hàng hải Việt Nam cũng chú trọng huấn luyện cán bộ kiểm tra tàu biển trong nước theo cách tổ chức các khóa huấn luyện kiểm tra tàu biển: tháng 2/1998 tại Hải Phòng; tháng 11/2002 tại Nha Trang; tháng 9-10/2008 tại Thành phố Hồ Chí Minh; tháng 11/2009 tại Cần Thơ; tháng 7/2012 tại Đà Nẵng; tháng 12/2012 tại Thành phố Hồ Chí Minh... Hàng năm thường xuyên tổ chức các khóa tập huấn chuyên sâu để các cán bộ làm công tác kiểm tra tàu có thể trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm.

Tuy nhiên, một thực tế là hiện tại Cục Hàng hải Việt Nam chưa thiết lập được trung tâm đào tạo các PSCOs theo đúng chương trình chuẩn của IMO. Việc đào tạo hiện nay có thể nói còn chưa đáp ứng được yêu cầu. Đặc biệt là các yêu cầu, đòi hỏi đối với các PSCOs rất chuyên sâu về chuyên môn, sự hiểu biết rộng về các quy định của công ước quốc tế về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển. Bên cạnh đó, trong những năm gần đây do sự phát triển của ngành hàng hải, các quy định về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO, ILO... ngày càng được nâng cao và được cập nhật bổ sung liên tục. Điều này đòi hỏi các PSCOs cũng cần được cập nhật, bổ sung những kiến thức về những quy định mới này.

6.2.2. Tiêu chuẩn của Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển; Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam

Mặc dù những quy định hiện nay của Việt Nam trong việc thực hiện công tác kiểm tra nhà nước cảng biển khá đầy đủ; căn cứ theo hướng dẫn của Tổ chức Tokyo MOU và các quy định liên quan khác của Việt Nam thì đã có những tiêu chuẩn cho Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển và Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam như: tiếng Anh thành thạo, tốt nghiệp đại học chuyên ngành Điều

khiển tàu biển hoặc Máy tàu biển tại các trường đào tạo về hàng hải, là người có kinh nghiệm đi biển... Tuy nhiên, hiện nay vẫn thiếu những văn bản hướng dẫn cụ thể để đảm bảo tiêu chuẩn đào tạo theo quy định của Công ước quốc tế.

6.2.3. Những bất cập trong hoạt động tổ chức đào tạo và tiêu chuẩn Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển, Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam hiện nay.

a) Những bất cập trong hoạt động tổ chức đào tạo

Căn cứ theo hướng dẫn của Ban thư ký Tokyo MOU, tất cả các khóa đào tạo cho Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển đều phải do các chuyên gia của Tổ chức đề cử. Các bài giảng chưa được thống nhất, hầu hết đều từ các kinh nghiệm của các PSCO đúc kết lại. Việc đào tạo Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam cũng gặp phải khó khăn tương tự khi hầu hết các bài giảng, các khóa tập huấn đều do các PSCO có kinh nghiệm giảng dạy, không theo một khuôn mẫu cụ thể, đa phần theo cách như trao đổi kinh nghiệm, học hỏi lẫn nhau.

Việc phối hợp giữa các cơ quan liên quan như Bộ Giao thông vận tải, Bộ Ngoại giao, Bộ Tài chính còn nhiều bất cập, việc xin tổ chức các khóa đào tạo có yếu tố nước ngoài (nằm trong dự toán hàng năm) mất rất nhiều thủ tục và thời gian. Kinh phí dành cho tổ chức các khóa đào tạo còn rất hạn chế (thực tế trong những năm gần đây Cục Hàng hải rất chú trọng công tác đào tạo PSCO nhưng mỗi năm cũng chỉ có 2 khóa tập huấn).

Đào tạo được Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển theo như hướng dẫn của Tokyo MoU hiện tại gặp nhiều khó khăn, việc tuyển dụng các thuyền viên có năng lực trình độ và kinh nghiệm đi biển về làm PSCO còn rất khó khăn về thực tế chế độ đãi ngộ cho các công chức, viên chức nhà nước còn quá thấp so với mức lương của sỹ quan thuyền viên làm việc trên tàu biển. Ngoài ra khả năng ngoại ngữ của một số PSCOs của Việt Nam còn hạn chế, do đó ảnh hưởng không nhỏ đến giao tiếp khi làm việc trên tàu. Cán bộ được đào tạo trở thành

PSCO hiện nay đều có rất ít kinh nghiệm đi biển (trừ một số Cảng vụ Hàng hải), điều này cũng ảnh hưởng tới chất lượng của các đợt kiểm tra.

Một số PSCO giỏi về trình độ chuyên môn và ngoại ngữ, sau một thời gian ngắn công tác được cất nhắc, bổ nhiệm vào vị trí lãnh đạo, quản lý do đó ít có thời gian đi kiểm tra thực tế dưới tàu. Biên chế cho đội ngũ làm công tác an toàn và thanh tra hàng hải ở các cảng vụ hàng hải còn quá ít, trong đó không ít cán bộ được tuyển dụng từ lâu năm có một số điểm chưa đáp ứng được với yêu cầu mới của công việc. Việc đào tạo đội ngũ cán bộ này đòi hỏi phải có một quá trình với những nội dung đào tạo phù hợp, đa dạng.

b) Những bất cập trong tiêu chuẩn Sĩ quan kiểm tra Nhà nước cảng biển, Sĩ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam hiện nay.

Những bất cập rõ nhất đối với vấn đề này chính là việc thiếu sót những văn bản của Việt Nam để hướng dẫn chi tiết, quy định những tiêu chuẩn cụ thể của Sĩ quan kiểm tra Nhà nước cảng biển; Sĩ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam. Do đó, cần thiết phải xây dựng bộ tiêu chuẩn Sĩ quan kiểm tra Nhà nước cảng biển và Sĩ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam. Từ đó có thể xây dựng khung chương trình đào tạo, trong đó có yêu cầu về đầu vào của học viên để dần dần nâng cao chất lượng của đội ngũ Sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển và Sĩ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam.

6.3. Thực trạng công tác đào tạo phát triển đảng kiểm viên

6.3.1. Công tác đào tạo

Công tác đào tạo của Cục Đăng kiểm Việt Nam do Trung tâm đào tạo thực hiện, phối hợp với các phòng chức năng và các chi cục lớn. Đăng kiểm viên sau khi được tuyển dụng mới sẽ được cử đi thực tập ở các nhà máy đóng tàu trong thời gian 1 năm, sau đó sẽ được cử đi thực tập nghiệp vụ đăng kiểm viên trong thời gian từ 6 tháng đến 1 năm ở các chi cục đăng kiểm lớn. Trong thời gian đó hoặc sau khi hoàn thành thời gian thực tập, đăng kiểm viên thực tập sẽ

được tham gia các lớp học nghiệp vụ, lớp học tiếng Anh chuyên ngành. Đăng kiểm viên thực tập sẽ được bổ nhiệm đăng kiểm viên chính thức sau khi được xem xét hồ sơ khoa học và đánh giá nghiệp vụ thỏa mãn.

Cục Đăng kiểm Việt Nam thường xuyên mở các lớp đào tạo tiếng Anh chuyên ngành Đăng kiểm, lớp đào tạo nâng cao, cập nhật nghiệp vụ Đăng kiểm viên tàu biển nhằm nâng cao trình độ cho các Đăng kiểm viên.

Từ năm 2001 đến hết năm 2011, việc đào tạo, sát hạch và công nhận đăng kiểm viên tàu biển được thực hiện theo Quyết định số 1831/2001/QĐ-BGTVT ngày 12/6/2001 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành tiêu chuẩn đăng kiểm viên tàu biển. Đến ngày 27/12/2011 Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư 65/2011/TT-BGTVT: quy định về đăng kiểm viên tàu biển. Trong đó yêu cầu đăng kiểm viên phải thỏa mãn yêu cầu sau:

- Yêu cầu hiểu biết:

+ Các quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế liên quan đến công tác đăng kiểm phương tiện;

+ Các văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy phạm, quy trình và hướng dẫn nghiệp vụ đăng kiểm liên quan đến nhiệm vụ được giao;

+ Chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức, hoạt động của Cục Đăng kiểm Việt Nam;

+ Chức năng, hoạt động của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS), Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu Châu Á (ACS), các chính quyền hàng hải và các tổ chức công nghiệp hàng hải.

- Yêu cầu trình độ:

+ Tốt nghiệp đại học thuộc một trong các chuyên ngành có liên quan đến đóng mới, sửa chữa, khai thác tàu biển, công trình biển và chế tạo sản phẩm công nghiệp;

+ Hoàn thành các khóa đào tạo mới, đào tạo bổ sung, cập nhật cho đăng kiểm viên tàu biển về nghiệp vụ đăng kiểm phương tiện và sản phẩm công nghiệp do Cục Đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài đã ký thỏa thuận với Cục Đăng kiểm Việt Nam tổ chức;

+ Có ngoại ngữ Anh văn trình độ B trở lên, biết tiếng Anh chuyên ngành đăng kiểm tàu biển;

+ Có trình độ tin học để sử dụng các phần mềm văn phòng và các phần mềm nghiệp vụ có liên quan;

+ Đạt yêu cầu trong kỳ đánh giá đăng kiểm viên trước khi công nhận đăng kiểm viên tàu biển và đánh giá hàng năm;

+ Có thời gian đào tạo, thực tập nghiệp vụ đăng kiểm viên tàu biển tối thiểu 02 năm.

Thông tư 65/2011/TT-BGTVT cũng yêu cầu đăng kiểm viên bậc cao phải thỏa mãn yêu cầu sau:

- Yêu cầu hiểu biết:

Ngoài những yêu cầu hiểu biết như đối với đăng kiểm viên tàu biển, đăng kiểm viên tàu biển bậc cao còn phải đáp ứng những yêu cầu sau:

+ Nắm được chủ trương, đường lối phát triển của đơn vị, của ngành đăng kiểm và nhu cầu của xã hội;

+ Có kiến thức chuyên sâu và kinh nghiệm thực tế để giảng dạy, đào tạo và hướng dẫn đăng kiểm viên tàu biển về văn bản quy phạm pháp luật, chuyên môn nghiệp vụ;

+ Có khả năng xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy phạm, hướng dẫn nghiệp vụ đăng kiểm.

- Yêu cầu trình độ:

+ Tốt nghiệp đại học thuộc một trong các chuyên ngành có liên quan đến đóng mới, sửa chữa, khai thác tàu biển, công trình biển và chế tạo sản phẩm công nghiệp;

+ Hoàn thành các khóa đào tạo mới, đào tạo bổ sung, cập nhật cho đăng kiểm viên tàu biển bậc cao về nghiệp vụ đăng kiểm phương tiện và sản phẩm công nghiệp do Cục Đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài đã ký thỏa thuận với Cục Đăng kiểm Việt Nam tổ chức;

+ Có ngoại ngữ Anh văn trình độ C trở lên, có khả năng làm việc độc lập với người nước ngoài về công tác đăng kiểm;

+ Đạt yêu cầu trong kỳ đánh giá đăng kiểm viên trước khi công nhận đăng kiểm viên tàu biển bậc cao và đánh giá hàng năm;

+ Có tổng cộng thời gian giữ hạng đăng kiểm viên tàu biển tối thiểu 06 năm.

Thực hiện Thông tư 65/2011/TT-BGTVT, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tiến hành chuyển đổi hạng đăng kiểm viên từ hệ thống hạng đăng kiểm viên cũ sang hệ thống hạng đăng kiểm viên mới.

+ Đăng kiểm viên bậc cao: các đăng kiểm viên hạng I (bất kể thời gian giữ hạng) và đăng kiểm viên hạng II (với thời gian giữ hạng ít nhất là 3 năm) hiện có sẽ được xem xét và đề nghị chuyển đổi thành đăng kiểm viên bậc cao.

+ Đăng kiểm viên: các đăng kiểm viên hiện có còn lại sẽ được xem xét và đề nghị chuyển đổi thành đăng kiểm viên.

Việc chuyển đổi hạng đăng kiểm viên phải căn cứ vào kết quả sát hạch về tiếng Anh và nghiệp vụ đăng kiểm.

Tất cả đăng kiểm viên tàu biển đều phải thi tiếng Anh để có một trong các chứng chỉ quốc tế: TOEIC, TOEFL, IELTS theo cấp độ điểm như sau:

Đăng kiểm viên: TOEIC: 381-540; TOEFL: 126-175; IELTS: 3.5-4.5

Đăng kiểm viên bậc cao: TOEIC: > 541; TOEFL: >176, IELTS: > 5.0

Trung tâm Đào tạo đã phối hợp với đơn vị tổ chức thi tiếng Anh IIG tổ chức thành công 2 đợt thi cho các đăng kiểm viên vào tháng 06/2012 và tháng 07/2012. Sau đó, căn cứ vào yêu cầu của các đơn vị, Trung tâm Đào tạo cùng với các đơn vị lập kế hoạch tổ chức các đợt thi tiếng Anh tiếp theo.

Sát hạch nghiệp vụ đăng kiểm đối với tất cả đăng kiểm viên. Căn cứ vào hồ sơ đề nghị công nhận đăng kiểm viên của đơn vị, Cục sẽ thành lập hội đồng sát hạch nghiệp vụ đăng kiểm viên tại đơn vị. Việc sát hạch đăng kiểm viên bao gồm:

+ Thi lý thuyết theo hình thức trắc nghiệm, nội dung thi nằm trong Mô đun đào tạo lý thuyết tổng quát. Người thi đạt yêu cầu nếu đạt được số điểm ít nhất bằng 70% số điểm quy định.

+ Thi vấn đáp những hạng mục đăng kiểm viên đăng ký được thực hiện thẩm định thiết kế và/hoặc kiểm tra.

+ Giám sát tại hiện trường (đối với đăng kiểm viên kiểm tra).

Kết quả thi vấn đáp và giám sát hiện trường đăng kiểm viên phải đạt yêu cầu tối thiểu từ 1 hạng mục trở lên trong phụ lục giấy chứng nhận đăng kiểm viên.

Cục Đăng kiểm Việt Nam cũng thường xuyên tổ chức Đào tạo bổ sung, cập nhật thường xuyên cho đăng kiểm viên thực hiện công tác thẩm định thiết

kế. Theo yêu cầu công việc của đơn vị, Thủ trưởng đơn vị đăng kiểm viên thực hiện công tác thẩm định thiết kế phải lập kế hoạch và thực hiện đào tạo bổ sung về hạng mục đào tạo cụ thể, dựa trên kết quả của việc giám sát hoạt động và đánh giá năng lực chuyên môn của đăng kiểm viên thực hiện công tác thẩm định thiết kế. Thủ trưởng đơn vị đăng kiểm viên thực hiện công tác thẩm định thiết kế phải đưa các nội dung sau đây vào các thời điểm thích hợp, ví dụ như trong các cuộc họp về chuyên môn, để cập nhật các kiến thức cho đăng kiểm viên thực hiện công tác thẩm định thiết kế:

- + Các sửa đổi, bổ sung đối với quy chuẩn, quy phạm, công ước và các hướng dẫn liên quan.

- + Các vấn đề kỹ thuật liên quan được giới thiệu tại các hội thảo kỹ thuật trong và ngoài ngành.

- + Các vấn đề kỹ thuật cần thiết khác (các tai nạn, hư hỏng, sự cố, tàu bị lưu giữ bởi chính quyền cảng/ chính quyền tàu mang cờ...).

Cục Đăng kiểm Việt Nam cũng thường xuyên tổ chức Đào tạo bổ sung, cập nhật thường xuyên cho đăng kiểm viên thực hiện công tác kiểm tra. Thủ trưởng đơn vị phải lập kế hoạch đào tạo thực hành, cho mỗi đăng kiểm viên đã được công nhận năng lực chuyên môn của đơn vị, bao gồm cả đăng kiểm viên mới được cử đến đơn vị, để họ có thể duy trì và nâng cao năng lực chuyên môn. Thủ trưởng đơn vị quyết định phạm vi và cách thức đào tạo thực hành cho mỗi đăng kiểm viên với sự quan tâm thỏa đáng đến năng lực chuyên môn hiện có của từng người, công việc thực tế của đơn vị, ý kiến phản hồi của khách hàng, Việc lập kế hoạch và đào tạo thực hành cho đăng kiểm viên xuất phát từ các kết quả đánh giá của các phòng nghiệp vụ và/hoặc kết quả kiểm tra của chính quyền cảng/ chính quyền tàu mang cờ liên quan đến tàu mà người đó tham gia kiểm tra thì phải có hướng dẫn từ phòng nghiệp vụ.

6.3.2. Phát triển nguồn nhân lực

Trong năm 2012, Cục Đăng kiểm Việt Nam phấn đấu hoàn thành việc đào tạo lại, đánh giá, sát hạch và công nhận đội ngũ đăng kiểm viên tàu biển theo đúng các tiêu chuẩn được quy định tại Thông tư số 65/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 12 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải “ Quy định về đăng kiểm viên tàu biển”, đảm bảo có đủ nguồn nhân lực với chất lượng cao đáp ứng yêu cầu công việc trong lĩnh vực đăng kiểm tàu biển. Thường xuyên đổi mới chương trình đào tạo và tổ chức đào tạo cập nhật nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ kỹ thuật, đăng kiểm viên và nhân viên nghiệp vụ phù hợp với các quy định của IMO, ILO và IACS.

Cục Đăng kiểm Việt Nam tiếp tục tuyển dụng và chọn lựa các đăng kiểm viên có đủ năng lực để cử đi đào tạo tại trường Đại học Hàng hải thế giới và các tổ chức đăng kiểm quốc tế. Đẩy mạnh công tác đào tạo đăng kiểm viên lao động hàng hải để có đủ nguồn nhân lực triển khai thực hiện công ước liên quan khi Công ước Lao động hàng hải của ILO có hiệu lực vào cuối năm 2013.

7. Tình hình đội tàu biển Việt Nam qua công tác kiểm tra PSC trong thời gian qua

7.1. Tình hình đội tàu biển Việt Nam qua công tác kiểm tra PSC

Bảng - Kết quả kiểm tra tàu biển Việt Nam tại các cảng biển thuộc khu vực Tokyo MOU (từ năm 1999 đến 2011)

Năm	Số lượt tàu kiểm tra	Số lượt tàu có khiếm khuyết	Số khiếm khuyết	Số lượt tàu bị lưu giữ	Tỷ lệ lưu giữ tàu (%)	Tỷ lệ lưu giữ tàu của khu vực (%)
1999	73	54	594	9	12,33	7,18
2000	79	71	753	22	27,85	6,87
2001	117	102	1168	32	27,35	7,76
2002	144	114	1055	19	13,19	6,67
2003	185	176	1579	39	21,08	8,49
2004	244	215	1943	38	15,57	6,51
2005	307	276	2400	56	18,24	5,21
2006	331	291	2420	40	12,08	5,40
2007	350	284	1795	28	8,00	5,62
2008	475	379	2415	58	12,21	6,91
2009	495	372	2133	37	7,47	5,78
2010	640	503	3296	55	8,59	5,48
2011	738	589	3881	91	12,33	5,46

(Nguồn: Báo cáo hàng năm Tokyo MOU)

7.2. Các khiếm khuyết dẫn đến tàu bị lưu giữ

7.2.1. Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại nước ngoài năm 2010:

Trong năm 2010, Chính quyền cảng các nước khu vực Tokyo MOU đã kiểm tra 640 lượt tàu biển Việt Nam, lưu giữ 55 lượt tàu, số liệu cụ thể như sau:

Số lượt tàu kiểm tra (lần đầu)	Số lượt lưu giữ	Số khiếm khuyết	Số khiếm khuyết lưu giữ tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến trang thiết bị tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến giấy tờ, tài liệu tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến vận hành của thuyền viên, ISM.
640	55	815	160	124	22	14

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Căn cứ vào số liệu thu thập được thì trong tổng số 55 lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài năm 2010 có 815 khiếm khuyết các loại được phát hiện trong quá trình kiểm tra với 149 khiếm khuyết dẫn đến lưu giữ tàu, trong đó: 77,5% khiếm khuyết lưu giữ liên quan đến trang thiết bị của tàu; 13,75% khiếm khuyết liên quan đến giấy tờ, tài liệu của tàu; 8,75% khiếm khuyết lưu giữ liên quan đến việc vận hành của thuyền viên.

7.2.2. Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại nước ngoài năm 2011

Trong năm 2011, Chính quyền cảng các nước khu vực Tokyo MOU đã kiểm tra 738 lượt tàu biển Việt Nam, lưu giữ 91 lượt tàu, số liệu cụ thể như sau:

Số lượt tàu kiểm tra (lần đầu)	Số lượt lưu giữ	Số khiếm khuyết	Số khiếm khuyết lưu giữ tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến trang thiết bị tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến giấy tờ, tài liệu tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến vận hành của thuyền viên, ISM.
738	91	1432	284	166	28	90

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Căn cứ vào số liệu thu thập được thì tàu biển Việt Nam bị kiểm tra tập trung chủ yếu tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo MOU); việc so sánh các số liệu cho thấy số lượt tàu Việt Nam năm 2011 kiểm tra tại nước ngoài tăng gần 20% và bị lưu giữ tại nước ngoài tăng gần 35% so với năm 2010. Trong tổng số 91 lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài có 1432 khiếm khuyết các loại được phát hiện trong quá trình kiểm tra với 284 khiếm khuyết dẫn đến lưu giữ tàu, trong đó: 58,0% khiếm khuyết lưu giữ liên quan đến trang thiết bị của tàu; 10,0% khiếm khuyết liên quan đến giấy tờ, tài liệu của tàu; 32% khiếm khuyết lưu giữ liên quan đến việc vận hành của thuyền viên.

7.2.3. Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại nước ngoài năm 2012

Trong năm 2012, Chính quyền cảng các nước khu vực Tokyo MOU đã kiểm tra 785 lượt tàu biển Việt Nam, lưu giữ 54 lượt tàu, số liệu cụ thể như sau:

Số lượt tàu kiểm tra (lần đầu)	Số lượt lưu giữ	Số khiếm khuyết	Số khiếm khuyết lưu giữ tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến trang thiết bị tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến giấy tờ, tài liệu tàu	Số khiếm khuyết liên quan đến vận hành của thuyền viên, ISM.
785	54	757	155	112	15	28

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Căn cứ vào số liệu thu thập được thì tỷ lệ tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài năm 2012 là 6,88 %. Trong tổng số 54 lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài có 757 khiếm khuyết các loại được phát hiện trong quá trình kiểm tra với 155 khiếm khuyết dẫn đến lưu giữ tàu, trong đó: 72% khiếm khuyết lưu giữ liên quan đến trang thiết bị của tàu; 10% khiếm khuyết liên quan đến giấy tờ, tài liệu của tàu; 18% khiếm khuyết lưu giữ liên quan đến việc vận hành của thuyền viên.

7.2.4. Các khiếm khuyết lưu giữ thường xuyên được kiểm tra của các tàu biển Việt Nam trong 03 năm (2010 - 2012):

TT	Khiếm khuyết thường xuyên kiểm tra	Năm		
		2010	2011	2012
1.	Trang thiết bị cứu sinh	13	33	13
2.	Phục lục I Marpol (thiết bị lọc dầu, máy phân ly ...)	05	17	13
3.	Bơm cứu hỏa sự cố	12	18	03
4.	Bảo dưỡng tàu, trang thiết bị và việc vận hành của thuyền viên	8	25	21

5.	Các biện pháp an toàn chống cháy (tấm chắn lửa)	06	13	06
6.	Công ước mạn khô (các cửa kín nước, thông gió, ...)	08	39	15
7.	Các biện pháp an toàn chống cháy (các thiết bị điều khiển)	04	10	03
8.	Các biện pháp an toàn chống cháy (phòng chống cháy)	23	35	22
9.	Các biện pháp an toàn chống cháy (Thông gió)	03	07	
10.	Hệ thống bọc đường ống dầu cao áp	05	03	02
11.	Phương tiện liên lạc	19	18	11
12.	Giấy chứng nhận, tài liệu tàu	16	18	03
13.	An toàn hành hải	09	19	08

Từ bảng khiếm khuyết ta có thể thấy tàu biển Việt Nam tuy luôn được kiểm tra nhưng cũng chỉ tập trung vào một số khiếm khuyết cơ bản như trên, ví dụ đối với mục “Trang thiết bị cứu sinh” các tàu biển Việt Nam luôn bị kiểm tra các hạng mục như xuồng cứu sinh; máy của xuồng cứu sinh, trang thiết bị trên xuồng cứu sinh, chất lượng xuồng cứu sinh và kiểm tra định kỳ của nó; khi kiểm tra đến các khiếm khuyết liên quan đến Công ước phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển (Marpol 73/74) đa phần các sỹ quan PSC nước ngoài đều kiểm tra thiết bị lọc dầu, máy phân ly dầu nước; còn đối với các biện pháp an toàn chống cháy các tàu biển Việt Nam cần phải đặc biệt quan tâm tới máy bơm cứu hỏa sự cố, đường ống cứu hỏa, các thiết bị báo cháy, thiết bị điều khiển từ xa, tấm chắn lửa, các vách ngăn tiêu chuẩn. Vào năm 2011, Tokyo MOU có thực hiện chiến dịch kiểm tra tập trung, chủ đề về Công ước mạn khô; trong suốt giai đoạn này, các tàu biển Việt Nam bị lưu giữ qua kiểm tra PSC đa phần đều có lỗi bị lưu giữ liên quan đến Công ước mạn khô như cửa kín thời tiết ở các khu vực, thông gió hầm hàng ...

7.2.5. Số lượt tàu bị lưu giữ khi rời cảng biển Việt Nam trong vòng 30 ngày

Số lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ khi tàu vừa rời cảng Việt Nam trong vòng 01 tháng ra nước ngoài được kiểm tra dẫn đến lưu giữ và số lượng tàu biển Việt Nam hoạt động thời gian dài ở các cảng biển quốc tế được kiểm tra và lưu giữ như sau:

Năm	Số lượt tàu bị lưu giữ (xuất cảng Việt Nam trong vòng 01 tháng)	Số lượng tàu lưu giữ hoạt động lâu ngày ở nước ngoài
2010	15	40
2011	37	54
2012	19	35

8. Định hướng phát triển đội tàu trong thời gian tới

Đến năm 2020 định hướng phát triển đội tàu biển phải đảm bảo thỏa mãn nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu 27-30%, kết hợp chở thuê hàng hóa nước ngoài trên các tuyến vận tải biển xa. Khối lượng do đội tàu Việt Nam đảm nhận khoảng 110-126 triệu tấn vào năm 2015; 215-260 triệu tấn vào năm 2020 và đến năm 2030 tăng gấp 1,5-2 lần; hành khách khoảng 5 triệu lượt vào năm 2015; 9-10 triệu hành khách vào năm 2020 và tăng 1,5 lần vào năm 2030 (bao gồm cả vận chuyển hành khách ra đảo).

Về đội tàu biển Việt Nam: Phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, dầu...) đến năm 2015 có tổng trọng tải 8,5-9,5 triệu đến năm 2020 đạt 11,5-13,5 triệu DWT. Từng bước trẻ hoá đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt độ tuổi bình quân 12 tuổi.

Định hướng cơ cấu đội tàu đến năm 2015-2020 theo từng tuyến cụ thể:

Tuyến quốc tế:

+ Tàu hàng rời: Tùy thuộc tuyến và mặt hàng sử dụng cỡ tàu từ 30.000-200.000DWT.

- Nhập than cho nhà máy nhiệt điện, quặng cho nhà máy liên hợp gang thép dùng tàu cỡ 100.000-200.000DWT.

- Xuất bôxít sử dụng cỡ tàu 70.000-100.000DWT.

- Xuất lương thực, nhập phân bón, clanker... sử dụng cỡ tàu từ 30.000-50.000DWT.

+ Tàu bách hóa: Sử dụng cỡ tàu từ 5.000-30.000DWT.

+ Tàu container: sử dụng cỡ tàu từ 500-6.000TEU.

- Tuyến Châu Á : 500-2.000TEU

- Tuyến Âu Mỹ: 2.000-6.000TEU

+ Tàu hàng lỏng: Tùy thuộc vào mặt hàng, chủng loại hàng vận tải mà sử dụng cỡ tàu từ 1.000-300.000DWT.

- Tàu mẹ nhập xăng dầu trung chuyển đến Vân Phong: cỡ tàu từ 150.000-300.000DWT.

- Dầu sản phẩm : cỡ tàu từ 10.000-50.000DWT

- Dầu thô : cỡ tàu từ 100.000-300.000DWT

- Khí hóa lỏng : cỡ tàu từ 1.000-5.000DWT

Tuyến nội địa :

+ Tàu hàng rời, bách hóa: cỡ tàu từ 1.000-10.000DWT

+ Tàu container: cỡ tàu từ 200-1.000TEU

+ Tàu hàng lỏng: cỡ tàu từ 1.000-150.000DWT

9. Định hướng phát triển ngành công nghiệp tàu thủy thời gian tới

9.1. Mục tiêu quy hoạch ngành công nghiệp tàu thủy

Hệ thống nhà máy CNTT được quy hoạch xây dựng nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội đất nước, củng cố an ninh quốc phòng và bảo vệ chủ quyền biển đảo. Hệ thống các Nhà máy được phân bố một cách hợp lý, tập trung tại các vùng có lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, thị trường, thương mại và khu vực hàng hải truyền thống. Gắn kết chặt chẽ việc phát triển ngành CNTT với các ngành công nghiệp hỗ trợ, với phát triển KTXH của đất nước và địa phương, với phát triển công nghiệp quốc phòng, trong đó:

9.1.1. Về đóng tàu

Đồng bộ hoá và phát huy công suất các cơ sở đóng mới tàu thủy; hình thành một số trung tâm đóng tàu vận tải, trung tâm đóng tàu chuyên dụng tại các khu vực có điều kiện thuận lợi (lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, thị trường, thương mại, công nghiệp hỗ trợ và quỹ đất) đóng được các gam tàu có yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả kinh tế cao (tàu container, tàu chở ô tô, tàu dầu, tàu khách, tàu TKCN, tàu nghiên cứu biển, tàu tuần tra cao tốc, tàu công trình...) đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng, tiến độ phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu. Các gam tàu vận tải khác có yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả kinh tế thấp hơn (tàu hàng rời, tàu tổng hợp) do các cơ sở vệ tinh khác đảm nhận và vẫn có thể tiếp tục mua một số loại tàu nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải tăng nhanh. Phần đầu tổng sản lượng đóng mới toàn ngành đạt 2,5 – 3,5 triệu DWT/năm, trong đó xuất khẩu đạt 1,7 - 2,7 triệu DWT/năm.

9.1.2. Về sửa chữa tàu

Hình thành các trung tâm sửa chữa tàu quốc gia và quốc tế gắn liền với hệ thống cảng biển và các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, với công nghệ sửa chữa tàu tiên tiến, thân thiện với môi trường; có tiến độ, chất lượng và giá thành sửa chữa cạnh tranh. Đến năm 2020 đảm nhận sửa chữa toàn bộ nhu cầu trong

nước và tham gia vào thị trường sửa chữa đội tàu quốc tế hoạt động tại khu vực biển Đông.

9.1.3. Về công nghiệp phụ trợ phục vụ ngành CNTT

Gắn với quy hoạch phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ trên cả nước nằm trong chuỗi sản xuất hàng hóa toàn cầu, trong đó cần cổ phần hóa hoặc liên doanh, liên kết huy động các nguồn vốn và kinh nghiệm quản lý, sản xuất, phân phối để xây dựng hoàn chỉnh các Nhà máy hiện có để đến năm 2020 nội địa hóa được phần thô (thép, trang thiết bị nội thất, van, ống, cáp điện, sơn...); Máy móc động cơ cần có lộ trình phù hợp, giai đoạn 2011 – 2015: thực hiện lắp ráp CKD, năm 2016 – 2020 thực hiện lắp ráp IKD đối với máy chính và chế tạo máy phụ, hệ trục.

9.1.4. Về đào tạo nguồn nhân lực

Xây dựng hoàn chỉnh hệ thống các trường đào tạo công nhân kỹ thuật, trung cấp, cao đẳng nghề và đại học phục vụ ngành CNTT, trong đó: đối với đào tạo Đại học và sau đại học, ngoài các trường đại học hiện có, cần xây dựng trường đại học chuyên ngành CNTT chuyên đào tạo cán bộ Đại học và sau đại học cho ngành (bao gồm cả cán bộ marketing, thiết kế). Đối với đào tạo nghề cần liên kết với nước ngoài để đào tạo lao động có chứng chỉ quốc tế.

Từng bước nâng cao năng lực, chất lượng, uy tín của hãng kiểm Việt Nam để tham gia vào thị trường hãng kiểm quốc tế, trước mắt cần có cơ chế phù hợp để hãng kiểm Việt Nam có thể tham gia hãng kiểm các tàu xuất khẩu. Xây dựng trung tâm thí nghiệm, bể thử mô hình tàu thủy; phấn đấu đến năm 2020, ngành CNTT Việt Nam làm chủ được về mặt kỹ thuật từ khâu thiết kế, hãng kiểm đến đóng mới các tàu vận tải thông dụng.

9.2. Quy hoạch phát triển hệ thống CNTT Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

Để đạt được mục tiêu tổng quát và các mục tiêu cụ thể nêu trên, quy hoạch

phát triển hệ thống CNTT Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được thực hiện tập trung vào 4 lĩnh vực chính là đóng mới tàu, sửa chữa tàu, công nghiệp phụ trợ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực, cụ thể như sau:

9.2.1. Lĩnh vực đóng tàu

Được cơ cấu một cách toàn diện, triệt để nhằm hình thành một số trung tâm đóng tàu vận tải, trung tâm đóng tàu chuyên dụng tại các khu vực có điều kiện thuận lợi (có lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, thị trường, thương mại, công nghiệp hỗ trợ và quỹ đất) đóng được các gam tàu có yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả kinh tế cao (tàu container, tàu chở ô tô, tàu dầu, tàu khách, tàu TKCN, tàu nghiên cứu biển, tàu tuần tra cao tốc, tàu công trình...) đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng, tiến độ phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu:

a) Trung tâm đóng tàu vận tải: được xây dựng trên cơ sở 10 nhà máy, trong đó có 04 nhà máy phía Bắc; 04 nhà máy miền Trung và 02 nhà máy phía Nam, cụ thể như sau:

- Trung tâm đóng tàu phía Bắc được xây dựng tại Hải Phòng, Quảng Ninh trên cơ sở 04 nhà máy lớn hiện có thuộc Tập đoàn CNTT Việt Nam là Hạ Long, Nam Triệu, Phà Rừng, Bạch Đằng, trong đó:

+ Nhà máy đóng tàu - Công ty CNTT Hạ Long (Phường Giếng Đáy, Thành phố Hạ Long, Tỉnh Quảng Ninh): diện tích hơn 45ha, có hạ tầng (phần cứng) khá hoàn chỉnh gồm 1 âu thuyền 15.000DWT, 1 đà tàu 50.000DWT 1 đà bán ụ 70.000DWT cùng hệ thống cầu tàu trang trí và nhà xưởng đồng bộ. Giai đoạn từ nay đến 2015, nhà máy chỉ tập trung hoàn chỉnh phần mềm (gồm hoàn chỉnh công nghệ, thiết bị, năng lực thiết kế, marketing, quản lý...) để chuyên môn hóa đóng mới các gam tàu vận tải phức tạp, có yêu cầu công nghệ cao như tàu chở ô tô, tàu container, tàu tổng hợp đến 50.000DWT (phù hợp với tỉnh không cầu Bãi Cháy) với công suất thiết kế 8 - 10 chiếc/năm (400.000DWT/năm); giai đoạn 2015 – 2020 xem xét cải tạo đà bán thuyền để kết hợp sửa chữa tàu 50.000DWT; định hướng giai đoạn sau 2020 nhà máy tập trung phát triển công nghệ sạch,

thân thiện với môi trường, tham gia đóng mới tàu khách cỡ lớn có giá trị xuất khẩu cao và tìm kiếm thị trường xuất khẩu công nghệ đóng tàu vận tải.

+ Nhà máy đóng tàu – Tổng công ty CNTT Nam Triệu (Xã Tam Hưng – Huyện Thủy Nguyên – TP. Hải Phòng): diện tích 62,4ha, trên đó có 1 ụ khô 5.500DWT, đà tàu 15.000DWT, đà tàu 50.000DWT, đà tàu 70.000DWT và cầu cảng trang trí cùng hệ thống nhà xưởng đồng bộ. Quy hoạch giai đoạn từ nay đến 2020, Nhà nước cần tập trung cải tạo nâng cấp đoạn luồng Bạch Đằng đạt chuẩn tắc cho tàu 70.000DWT không tải, đồng thời dành quỹ đất nối tiếp từ NMĐT Phà Rừng đến hạ lưu NMĐT Nam Triệu phục vụ di dời các nhà máy trong nội thành; tại nhà máy chỉ tập trung hoàn chỉnh phần mềm (gồm hoàn chỉnh công nghệ, thiết bị, năng lực thiết kế, marketing, quản lý...) để chuyên môn hóa đóng mới các gam tàu, thiết bị nổi phức tạp, có yêu cầu công nghệ cao như: ụ nổi, tàu dầu, tàu chở ô tô, tàu tổng hợp đến 70.000DWT (phù hợp với chuẩn tắc luồng Bạch Đằng) với công suất thiết kế 8 - 10 chiếc/năm (400.000DWT/năm); định hướng giai đoạn đến 2020 nhà máy có thể mở rộng bằng việc di dời các cơ sở đóng tàu lớn từ nội thành ra (NMĐT Bạch Đằng, Bến Kiền) hình thành trung tâm đóng tàu lớn nối tiếp từ Phà rừng đến Bạch đằng có quy mô khoảng 400ha, chiều dài đường bờ 4,5km, tổng công suất khoảng 2 - 3 triệu DWT/năm.

+ Nhà máy đóng tàu – Tổng công ty CNTT Phà Rừng (Thị trấn Minh Đức – H.Thủy Nguyên – Tp. Hải Phòng): diện tích 110ha, trong đó mặt bằng sản xuất hiện có là 16ha, trên đó có 1 ụ khô tàu 15.000DWT, đà tàu 30.000DWT cùng hệ thống cầu tàu trang trí, nhà xưởng đồng bộ. Quy hoạch giai đoạn từ nay đến 2020 chưa đầu tư mở rộng nhà máy ra phía sông Bạch Đằng (như dự án đã phê duyệt) mà chỉ tập trung hoàn chỉnh phần mềm (gồm hoàn chỉnh công nghệ, thiết bị, năng lực thiết kế, marketing, quản lý...) để chuyên môn hóa đóng mới các gam tàu cỡ trung bình (10.000 – 30.000DWT) gồm tàu hóa chất, tàu dầu, tàu hàng rời với công suất thiết kế 6 chiếc/năm (120.000DWT/năm); định hướng giai đoạn sau 2020 Nhà máy đầu tư chiều sâu để đóng tàu hóa chất, tàu hàng

lông và LPG phục vụ trong nước, xuất khẩu; mở rộng bằng việc di dời các cơ sở đóng tàu lớn từ nội thành ra hình thành trung tâm đóng tàu lớn nối tiếp từ Phà Rừng đến Nam Triệu có quy mô khoảng 400ha, chiều dài đường bờ 4,5km, tổng công suất khoảng 2 - 3 triệu DWT/năm.

+ Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng: diện tích 24ha, có 1 ụ nổi 4.200T, triển ngang 6.500DWT, 1 đà tàu 15.000 tấn, 1 đà bán ụ 25.000DWT cùng hệ thống cầu tàu trang trí, nhà xưởng đồng bộ. Quy hoạch giai đoạn từ nay đến 2020, nhà máy chỉ tập trung hoàn chỉnh phần mềm (gồm hoàn chỉnh công nghệ, thiết bị, năng lực thiết kế, marketing, quản lý...) để chuyên môn hóa đóng mới các gam tàu, thiết bị nổi phức tạp, có yêu cầu công nghệ cao như: tàu chở khí, tàu container đến 20.000DWT (phù hợp với chuẩn tắc luồng Sông Cấm) với công suất thiết kế 10 - 12 chiếc/năm (150.000DWT/năm); định hướng giai đoạn đến 2020 nhà máy di dời ra sông Bạch Đằng để hình thành trung tâm đóng tàu lớn nối tiếp từ Phà Rừng đến Bạch Đằng có quy mô khoảng 400ha, chiều dài đường bờ 4,5km, tổng công suất khoảng 2 - 3 triệu DWT/năm .

Các nhà máy còn lại (chỉ tính các nhà máy đóng tàu >5.000DWT) thực hiện đóng các gam tàu vận tải thông thường hoặc trở thành cơ sở vệ tinh cho 4 nhà máy chính, trong đó có:

+ Công ty cơ khí đóng tàu – Vinacomin (trước đây là xí nghiệp đóng tàu Hạ Long) đóng các gam tàu hàng rời 15.000 – 30.000DWT phục vụ các nhiệm vụ của Tập đoàn công nghiệp Than – Khoáng sản Việt Nam và làm vệ tinh cho NMĐT Hạ Long.

+ Di dời các Nhà máy Sông Cấm, Tam Bạc, An Đồng ra khu vực đã được quy hoạch thuộc bờ Bắc sông Cấm để xây dựng thành trung tâm đóng, sửa chữa tàu chuyên dụng và làm vệ tinh cho các Nhà máy khác.

+ Các công ty đóng tàu Bến Kiền (tàu 10.000DWT), Sông Giá, Yên Hưng và các doanh nghiệp đóng tàu 1.000 – 4.000DWT khác hiện có khu vực Hải

Phòng làm vệ tinh cho các nhà máy đóng tàu Bạch Đằng, Phà Rừng, Nam Triệu, trong đó Sông Giá tập trung phát triển chế tạo phân tổng đoạn.

+ Công ty TNHH chế tạo thiết bị và đóng tàu Hải Phòng (Tổng công ty lắp máy Việt Nam) đóng xuất khẩu các gam tàu container cỡ nhỏ 3.000 – 5.000DWT phù hợp với tỉnh không cầu Bính.

+ Các nhà máy đóng tàu vận tải hiện có dọc theo sông Kinh Môn, Thái Bình, Trà Lý, Sông Hồng, Ninh Cơ, Sông Đáy, sông Đào Nam Định thuộc địa phận các tỉnh, thành phố Hải Dương, Hà Nội, Phú Thọ, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình là các cơ sở đóng tàu nhỏ <5.000DWT hoặc làm vệ tinh cho các nhà máy khác được phát triển phù hợp với quy hoạch địa phương, nhu cầu thị trường và quy hoạch hệ thống luồng tàu, giao thông cũng như tỉnh không các cầu đường bộ trên các tuyến vận tải thủy ra vào nhà máy. Các nhà máy này không thuộc quy hoạch này.

+ Các nhà máy 189, Hồng Hà thuộc Tổng Cục Công nghiệp quốc phòng/BQP và Nhà máy Hải Long - X46 thuộc Cục Kỹ Thuật – Hải Quân/BQP là các nhà máy đóng, sửa chữa tàu chuyên dụng (đóng, sửa chữa tàu quân sự, tàu cao tốc và tàu chuyên dụng đến 3.000 tấn) được phát triển theo quy hoạch công nghiệp quốc phòng của Bộ Quốc phòng.

+ Khu kinh tế Hải Hà (Quảng Ninh) và các khu vực sông Văn Úc (Hải Phòng), sông Ninh Cơ (Nam Định) đã được quy hoạch thành các khu, cụm công nghiệp phục vụ CNTT và công nghiệp phụ trợ gồm: Nhà máy đóng tàu và KCN Hải Hà, Cụm công nghiệp Chiến Thắng – An Thọ (Nhà máy đóng, SC tàu Vinamegastar), Nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu biển Thái Bình Dương, cụm công nghiệp Tân Trào, KCN đóng tàu Vinh Quang, Nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu biển Ninh Cơ... là các cơ sở tiềm năng, Cục HHVN phối hợp với UBND tỉnh, thành phố liên quan nghiên cứu trình Bộ GTVT xem xét thỏa thuận quy hoạch chi tiết vào thời điểm thích hợp với quy mô phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch luồng tàu và tỉnh không cầu đường bộ khác.

+ Dành quỹ đất khu vực Hà An (hạ lưu sông Chanh) theo quy hoạch được duyệt để phát triển trung tâm đóng, sửa chữa tàu biển giai đoạn sau 2030.

- Trung tâm đóng tàu miền Trung được xây dựng tại Dung Quất (Quảng Ngãi), Vân Phong, Cam Ranh (Khánh Hòa) trên cơ sở 3 nhà máy lớn hiện có là Nhà máy đóng tàu Dung Quất (Petro Việt Nam), Hyundai – Vinashin, NMĐT Cam Ranh (Vinashin) và 1 nhà máy được đầu tư mới là NMĐT Hòn Khói, trong đó:

+ Nhà máy đóng tàu Dung Quất (Tập đoàn dầu khí Việt Nam): quy hoạch đến năm 2015 đầu tư hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng, trang thiết bị công nghệ và đưa vào khai thác 2 ụ khô 100.000DWT và 300.000DWT để phục vụ đóng tàu dầu cỡ lớn, kho chứa dầu và kết cấu giàn khoan phục vụ ngành dầu khí với công suất thiết kế 450.000DWT/năm. Do Tập đoàn dầu khí là đơn vị chưa có nhiều kinh nghiệm trong đóng tàu dầu cỡ lớn cũng như chưa có nhiều kinh nghiệm tham gia vào thị trường đóng tàu quốc tế nên định hướng sau năm 2015 (khi nhà máy đã đầu tư hoàn chỉnh và đi vào khai thác ổn định, đáp ứng được các đơn hàng nội địa) cần tranh thủ tìm kiếm đối tác mạnh về công nghệ, thị trường và vốn để liên doanh, liên kết, hợp tác đầu tư khai thác nhà máy hiệu quả, đầu tư chiều sâu trang thiết bị công nghệ để thực hiện đóng đơn hàng xuất khẩu theo gam tàu ổn định với năng suất lao động tại nhà máy giai đoạn 2020 – 2030 tương đương các nhà máy đóng tàu tiên tiến trong khu vực để nâng dần công suất nhà máy đạt khoảng 800.000 – 1.000.000DWT/năm.

+ Nhà máy đóng tàu Hyundai – Vinashin (Vân Phong, Khánh Hòa): có 2 ụ khô 100.000 và 400.000DWT được thiết kế cho mục tiêu sửa chữa. Do ảnh hưởng bởi yếu tố môi trường, từ năm 2008 nhà máy chuyển dần sang thực hiện các đơn hàng đóng mới từ công ty mẹ (chuyên đóng các gam tàu tổng hợp 37.000DWT và 56.000DWT) với kế hoạch sản xuất năm 2011 dự kiến đạt khoảng 500.000DWT/năm và nâng dần công suất để đến năm 2013 đạt công suất thiết kế ổn định khoảng 1 triệu DWT/năm.

+ Nhà máy đóng tàu Cam Ranh (Vinashin): diện tích 54ha, có 1 đả 30.000DWT, 1 đả 50.000DWT (chưa có hệ thống cầu tàu trang trí; hệ thống xưởng và thiết bị công nghệ chưa hoàn chỉnh). Giai đoạn từ nay đến năm 2015 tập trung đầu tư hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng nhà máy để giai đoạn 2015 – 2020 nhà máy đi vào hoạt động ổn định, tập trung cho đóng mới các gam tàu hàng rời, hàng tổng hợp và tàu dầu đến 50.000DWT công suất thiết kế 250.000DWT/năm.

+ NMĐT Hòn Khói (Khánh Hòa): Liên doanh nước ngoài đầu tư xây dựng mới Nhà máy đóng tàu trong căn cứ dịch vụ công nghiệp dầu khí Vân Phong đóng gam tàu dầu, tàu hàng rời, tổng hợp đến 100.000DWT.

+ Di dời NMĐT Sông Thu hiện hữu thuộc Tổng Cục Công nghiệp quốc phòng/BQP trên Sông Hàn, thành phố Đà Nẵng ra Thọ Quang – Sơn Trà. Quy mô phát triển theo quy hoạch công nghiệp quốc phòng của Bộ quốc phòng. Các nhà máy đóng tàu vận tải khác như Thanh Hóa, cơ khí tàu Nghệ An, NMĐT Bến Thủy, NMĐT Nhật Lệ, NMĐT Phú Yên và các nhà máy đóng tàu khu vực Đà Nẵng là các cơ sở đóng tàu nhỏ (tập trung đóng các loại tàu du lịch, tàu chuyên dụng: nghiên cứu biển, TKCN, tàu khách) và làm vệ tinh cho 3 nhà máy trên được phát triển phù hợp với quy hoạch địa phương, nhu cầu thị trường và quy hoạch hệ thống luồng tàu, giao thông cũng như tĩnh không các cầu đường bộ trên các tuyến vận tải thủy ra vào nhà máy.

+ Nhà máy sửa chữa tàu biển Vũng Áng – Sơn Dương (Khu kinh tế Vũng Áng – Hà Tĩnh); NM đóng mới và sửa chữa tàu Mỹ Thủy (Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị); NMSCTB Vũng Rô (Phú Yên) ... là các cơ sở tiềm năng, Cục HHVN phối hợp với UBND tỉnh, thành phố liên quan nghiên cứu trình Bộ GTVT xem xét thỏa thuận quy hoạch chi tiết vào thời điểm thích hợp với quy mô phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch luồng tàu và tĩnh không cầu đường bộ khác.

+ Ưu tiên dành quỹ đất trong các KCN thuộc Phú Yên, Khánh Hòa xây dựng các nhà máy vệ tinh, công nghiệp phụ trợ hỗ trợ trung tâm đóng, sửa chữa tàu biển miền Trung.

- Trung tâm đóng tàu phía Nam: do hạn chế bởi quỹ đất, đường bờ và điều kiện địa chất yếu, khu vực phía Nam không xây dựng thành trung tâm đóng tàu cỡ lớn mà chỉ khai thác hiệu quả các Nhà máy hiện có gồm 02 nhà máy là Công ty CNTT Sài Gòn và Nhà máy tàu biển Long Sơn (Wonil Vina), trong đó:

+ Công ty CNTT Sài Gòn: diện tích 11ha, có 1 ụ khô 10.000DWT, đà tàu 6.500DWT và cầu cảng trang trí cùng hệ thống nhà xưởng đồng bộ. Quy hoạch đến năm 2015 nhà máy đầu tư hoàn chỉnh ụ khô; tập trung nâng cao năng lực sửa chữa và tham gia đóng mới các gam tàu tổng hợp, tàu container 10.000DWT với năng lực đóng mới 2 - 3 chiếc/năm (30.000DWT/năm).

+ Nhà máy tàu biển Long Sơn (doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài): quy hoạch từ nay đến năm 2015 tập trung đầu tư hoàn chỉnh theo giấy phép đầu tư cấp 8/2008 đóng tàu vận tải dưới 50.000DWT, công suất nhà máy khoảng 200.000DWT/năm.

+ Các nhà máy đóng tàu vận tải khác như XNKH Ba Son, An Phú, PTSC shipyard, Nhà máy đóng tàu đặc chủng và sản xuất trang thiết bị tàu thủy Nhơn Trạch – Đồng Nai, Caric, X51, Nhà máy đóng tàu 76-Nhon Trạch (sáp nhập 2 cơ sở của NMĐT 76), Bảo Tín, Sài Gòn Shipyard (Singapore), các công ty đóng tàu trong KCN Đông xuyên: Strategic marine (Úc), Aker yard (Na Uy), Gulfstream limited (Singapore), Amada (Singapore), Trục với cứu hộ, cơ khí dịch vụ hàng hải... là các cơ sở đóng tàu chuyên dụng (tập trung đóng các loại tàu du lịch, nghiên cứu biển, dịch vụ dầu khí, tàu khách) và làm vệ tinh cho 02 nhà máy trên được phát triển phù hợp với quy hoạch địa phương, nhu cầu thị trường và quy hoạch hệ thống luồng tàu ra vào nhà máy.

+ Các khu, cụm công nghiệp phục vụ CNTT và công nghiệp phụ trợ đã quy hoạch trên địa bàn tỉnh Long An gồm: cụm công nghiệp Caric – Hồng Lĩnh,

CCN LILAMA, CCN cầu cảng Phước Đông, CCN Phước Đông... là các cơ sở tiềm năng, Cục HHVN phối hợp với UBND tỉnh nghiên cứu trình Bộ GTVT xem xét thỏa thuận quy hoạch chi tiết vào thời điểm thích hợp với quy mô phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch luồng tàu và tính không cầu đường bộ khác. Dành quỹ đất khu vực hai lưu sông Soài Rạp (Tiền Giang) theo quy hoạch được duyệt để phát triển trung tâm đóng, sửa chữa tàu biển 50.000 – 100.000DWT.

b) Trung tâm đóng mới, sửa chữa tàu chuyên dụng: được quy hoạch như sau:

+ Trung tâm đóng và sửa chữa tàu chuyên dụng đặc biệt phục vụ các ngành kinh tế gồm lực lượng vũ trang, tàu công trình, TKCN, nghiên cứu biển khu vực phía Bắc được xây dựng trên cơ sở 3 nhà máy dân sự: Nhà máy đóng tàu Bến Kiên; Nhà máy đóng tàu Sông Cấm, Tam Bạc (được di dời ra khỏi nội thành, liên doanh cùng đối tác nước ngoài để xây dựng nhà máy mới phía Bắc sông Cấm quy mô 40ha đóng tàu chuyên dụng, tàu cao tốc, tàu kéo) và 3 nhà máy quốc phòng là 189/TCCNQP; Hồng Hà/TCCNQP và X46/HQ hiện đã được đầu tư công nghệ nâng hạ thủy tàu bằng sàn nâng hiện đại.

+ Trung tâm đóng và sửa chữa tàu chuyên dụng đặc biệt phục vụ các lực lượng vũ trang, TKCN, nghiên cứu biển khu vực miền Trung được xây dựng trên cơ sở 2 nhà máy dân sự là NMĐT Bến Thủy, NMĐT Cam Ranh (được sáp nhập NMĐT Nha Trang) và 2 nhà máy quốc phòng: XNLH Sông Thu/Tổng cục CNQP tại Đà Nẵng; và X52/HQ tại Cam Ranh hiện đã và đang thực hiện đầu tư công nghệ nâng hạ thủy tàu bằng sàn nâng hiện đại.

+ Trung tâm đóng và sửa chữa tàu chuyên dụng đặc biệt phía Nam gồm có 2 nhà máy quốc phòng (X51 và NMĐT Ba Son); 2 Nhà máy thuộc Petro Việt Nam là PTSC Ship yard, Nhà máy Đóng tàu đặc chủng và sản xuất trang thiết bị tàu thủy Nhơn Trạch - Đồng Nai (Petro VN) đóng, sửa chữa tàu dịch vụ dầu khí và tàu lai đất. Các nhà máy Caric (HCM), Sài gòn Shipyard (Singapore), các

công ty đóng tàu trong KCN Đông xuyên: Strategic marine (Úc), Aker yard (Na Uy), Gulfstream limited (Singapore), Amada (Singapore) tập trung đóng các loại tàu du lịch, nghiên cứu biển, dịch vụ dầu khí, tàu khách.

+ Khu vực ĐBSCL tập trung phát triển 1 số nhà máy đóng tàu, phương tiện thủy nội địa, tàu thủy sản và tàu ven biển cỡ nhỏ (phục vụ nhu cầu thị trường phía Nam) tại các tỉnh miền Tây như Long An, Tiền Giang, Hậu Giang, Cà Mau, Cần Thơ, Kiên Giang.

Các cơ sở nhà máy còn lại thuộc Tổng Công ty CNTTVN, các ngành, địa phương sẽ xây dựng thành các nhà máy vệ tinh hoặc phát triển để đóng các tàu trong nước phù hợp với nhu cầu thị trường, điều kiện tự nhiên, giao thông vận tải, kinh tế xã hội và quy hoạch địa phương.

9.2.2. Lĩnh vực sửa chữa tàu

Được xây dựng gắn liền với quy hoạch hệ thống cảng biển quốc gia và các tuyến hàng hải quốc tế qua khu vực Biển, với các nhà máy chính được quy hoạch như sau:

a) Trung tâm sửa chữa đội tàu quốc gia khu vực phía Bắc

Gắn liền với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh được quy hoạch trên sông Chanh, trên cơ sở nhà máy sửa chữa tàu biển Nosco (Vinalines) đang thực hiện đầu tư tại Yên Hưng (Quảng Ninh) với công nghệ nâng hạ thủy tàu bằng sàn nâng cỡ lớn hiện đại. Công suất nhà máy giai đoạn 1 (đến 2015) đạt 120 – 150 lượt chiếc/năm cho cỡ tàu lớn nhất đến 70.000DWT; giai đoạn 2 (đến năm 2020) công suất 150 – 200 lượt chiếc/năm cỡ tàu đến 100.000DWT về cơ bản đủ đáp ứng nhu cầu sửa chữa đội tàu hoạt động tại các cảng khu vực phía Bắc, kể cả cảng cửa ngõ Hải Phòng giai đoạn đến năm 2030.

Các nhà máy tham gia sửa chữa tàu vận tải >5.000DWT gồm có: Công ty Hàng hải Đông Đô (ụ nổi 8.500 tấn, sửa chữa tàu 15.000DWT); NMĐT – Tổng công ty CNTT Nam triệu (ụ nổi 9.600 tấn, sửa chữa tàu 20.000DWT), NMĐT –

Tổng công ty CNTT Phà Rừng (ụ khô sửa chữa tàu 15.000DWT), NMĐT – Tổng công ty CNTT Bạch Đằng (ụ nổi 4.500 tấn sửa chữa tàu 8.000DWT; triển ngang 6.500DWT), Công ty chế tạo thiết bị và đóng tàu Hải Phòng (ụ khô 6.500DWT), NMĐT Bến Kiên (triển bán ụ 5.000DWT), NMĐT – Công ty CNTT Hạ Long (triển bán ụ 15.000DWT, cải tạo cửa ụ sửa chữa tàu 50.000DWT).

b) Trung tâm sửa chữa khu vực miền Trung

Do có lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, hệ thống nhà máy sửa chữa tàu biển được ưu tiên tập trung phát triển tại các vịnh khu vực Nam Trung Bộ (độ sâu tự nhiên, địa chất tốt, độ ẩm thấp ... và đặc biệt là tiếp cận gần nhất trên các tuyến hàng hải quốc tế) quy mô xây dựng đủ đáp ứng nhu cầu sửa chữa đội tàu lớn hỗ trợ cho khu vực Sài Gòn, Vũng Tàu (do không còn quỹ đất, và khó khăn trong giải quyết vấn đề môi trường), phục vụ tàu chở dầu, tàu hàng rời cỡ lớn ra vào các cảng chuyên dụng (trung chuyển, lọc hóa dầu, nhiệt điện than) và sửa chữa dịch vụ đội tàu quốc tế đi theo các tuyến hàng hải quốc tế qua khu vực biển Đông. Quy hoạch phát triển các nhà máy gồm có: Nhà máy sửa chữa tàu biển khu vực phía Nam Vân Phong sửa chữa tàu đến 400.000DWT (Hyundai – Vinashin, căn cứ dịch vụ dầu khí tổng hợp tại Hòn Khói) và NMSC tàu biển Cam Ranh (X52) đang chuẩn bị đầu tư với công nghệ nâng hạ thủy tàu bằng sàn nâng và ụ khô sửa chữa cỡ tàu lớn nhất đến 150.000DWT. Nhà máy đóng tàu Dung Quất sửa chữa tàu biển, phương tiện nổi đến 300.000DWT. Xem xét đầu tư xây dựng Nhà máy sửa chữa tàu biển Phú Yên phục vụ sửa chữa đội tàu hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế qua khu vực biển Đông với quy mô thích hợp, phù hợp với điều kiện tự nhiên, năng lực quản lý khai thác và nhu cầu thị trường.

c) Trung tâm sửa chữa khu vực phía Nam

Đầu tư hoàn chỉnh các nhà máy hiện có hoặc đang thực hiện đầu tư nhằm hình thành hệ thống các nhà máy sửa chữa tàu gắn với hệ thống cảng biển lớn đã được quy hoạch, trong đó:

+ Phục vụ hệ thống cảng Vũng Tàu, cảng Cái Mép – Thị vải có các Nhà máy Đóng tàu Ba Son (sửa chữa tàu đến 15.000DWT/năm 2015; 150.000DWT/năm 2020), Nhà máy SCTB Vinalines phía Nam (sửa chữa tàu đến 50.000DWT/năm 2020; 60.000DWT/năm 2020; 100.000DWT/năm 2030) là các nhà máy đầu tư xây dựng mới với công suất lớn, công nghệ hiện đại (sàn nâng, ụ khô) và thân thiện môi trường (làm sạch bằng nước áp lực cao cùng hệ thống xử lý môi trường khép kín, đồng bộ).

+ Phục vụ hệ thống cảng trên sông Đồng Nai có Nhà máy đóng tàu Nhơn Trạch-Đồng Nai, được sáp nhập 2 cơ sở của Nhà máy đóng tàu 76 tập trung đầu tư xây dựng hoàn chỉnh ụ khô 50.000DWT;

+ Phục vụ hệ thống cảng trên sông Soài Rạp, Nhà Bè, Sài Gòn có Nhà máy X51 (sàn nâng SC tàu 10.000DWT, Công ty đóng tàu và CNHH Sài Gòn (ụ nổi sửa chữa tàu 15.000DWT, Công ty CNTT Sài Gòn (ụ khô 10.000DWT), kiến nghị tiếp tục xây dựng thêm 1 nhà máy đóng, sửa chữa tàu 50.000 – 100.000DWT tại Tiền Giang (Công ty CNTT Soài Rạp hoặc Nhà máy đóng tàu LILAMA).

+ Phục vụ hệ thống cảng trên sông Hậu: xây dựng mới Nhà máy SCTB Trà Vinh (trong khu Kinh tế Định An) sửa chữa tàu đến 20.000DWT.

+ Phục vụ hệ thống các cảng khu vực vịnh Thái Lan: xây dựng NMSCTB Cà Mau, Kiên Giang sửa chữa tàu 5.000 – 10.000DWT.

Danh mục và một số chỉ tiêu quy hoạch các cơ sở công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Phụ lục II)

10. Các nguyên nhân chính dẫn đến tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài.

- Đội tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế trong thời gian vừa qua phát triển quá nhanh chóng, ra đời thêm rất nhiều các chủ tàu khai thác tàu tuyến quốc tế, đặc biệt là các chủ tư nhân. Việc thực hiện Bộ luật quản lý an toàn Quốc tế ISM của chủ tàu và thuyền viên chưa tốt, một bộ phận không nhỏ các chủ tàu này chưa có đủ năng lực và kinh nghiệm trong việc quản lý, khai thác tàu tuyến quốc tế. Một vài chủ tàu đã đưa các tàu chỉ được phép hoạt động trong vùng biển Việt Nam ra khai thác tuyến quốc tế, do đó việc các chủ tàu này bị lưu giữ là không thể tránh khỏi.

- Do khó khăn về kinh tế, nhiều chủ tàu, đặc biệt là các chủ tàu nhỏ, chưa có sự quan tâm đầy đủ đến công tác sửa chữa, bảo dưỡng và trang bị cho tàu; công tác bảo dưỡng thường xuyên để duy trì trạng thái kỹ thuật tàu không được thực hiện một cách thoả đáng. Chủ tàu Việt Nam với năng lực tài chính hạn chế, chỉ có thể "liệu cơm, gắp mắm" thực hiện những chi phí hạn chế ở mức thấp nhất để đối phó các quy phạm đăng kiểm về an toàn, ngăn ngừa ô nhiễm, thực thi áp dụng hệ thống quản lý đáp ứng yêu cầu các Bộ luật quản lý toàn, An ninh tàu và cảng biển quốc tế (ISM Code, ISPS Code). Để đảm bảo ổn định khai thác tàu và khai thác tàu có hiệu quả cao nhất, chủ tàu phải tiết giảm mọi chi phí, đặc biệt là trong hoàn cảnh thị trường vận tải biển suy giảm tới mức dường như là không thể tồi tệ hơn được nữa như hiện nay. Do tình hình kinh tế thế giới và trong nước khó khăn, hầu hết các chủ tàu và công ty quản lý khai thác tàu hiện đang gặp phải tình trạng cực kỳ nan giải trong tài chính. Lãi xuất ngân hàng cao và rất khó tiếp cận nguồn vốn vay từ ngân hàng, giá dầu tiếp tục tăng cao trong thời qua, hàng hóa có hạn và giá cước thấp đã làm cho các chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu khó khăn chồng khó khăn. Với tình hình tài chính khó khăn như vậy nên công tác cung cấp vật tư, phụ tùng cho tàu duy tu bảo dưỡng rất hạn chế dẫn đến tình trạng kỹ thuật của tàu không đáp ứng được các yêu cầu quy định và không cung cấp đủ các ấn phẩm hàng hải.

- Bản thân các chủ tàu là đối tượng chịu hậu quả trực tiếp của tình trạng tàu hoạt động trong điều kiện tần xuất kiểm tra nhiều hơn, mức độ kiểm tra chặt chẽ và nghiêm ngặt của PSC các cảng nước ngoài và kết quả kiểm tra luôn được thông tin rộng rãi trên mạng internet - phải chủ động thực hiện nhiều biện pháp linh hoạt khác nhau tùy thuộc vào từng hoàn cảnh cụ thể để tàu không bị lưu giữ hoặc nếu có bị lưu giữ thì cũng phải được giải phóng trong thời gian sớm nhất có thể được nhằm ổn định sản xuất kinh doanh. Các giải pháp tình thế này được quyết định căn cứ theo mỗi hoàn cảnh cụ thể cho nên rất đa dạng và uyển chuyển. Thực ra, không phải từ khi có hoạt động kiểm tra PSC theo Tokyo MOU và Paris MOU, các chủ tàu mới làm như vậy mà nó vốn đã có từ lâu khi mà cộng đồng quốc tế từng bước có những thỏa thuận giữa các quốc gia về các giải pháp kiểm soát an toàn và phòng chống ô nhiễm biển từ các tàu biển trên phạm vi toàn cầu. Khi chỉ đạo thực hiện các biện pháp "tình thế" xử lý tình huống cụ thể để khẩn trương giải phóng tàu lẽ dĩ nhiên các chủ tàu trước hết vẫn phải nghĩ đến an toàn của tàu. Trên thực tế, dù cùng là kiểm tra PSC, nhưng quan điểm, thái độ, phương thức thực hiện có muôn hình, muôn vẻ khác nhau ở mỗi vùng, miền, mỗi cảng và mỗi quốc gia. Ở những quốc gia phát triển, nơi công dân vì niềm tự hào dân tộc mà giữ gìn danh dự cá nhân, những PSCO cũng cư xử văn minh, tôn trọng luật pháp. Việc kiểm tra, bắt lỗi ở những nơi này thuần túy theo các tinh thần hợp tác quốc tế, chỉ ra những sự không phù hợp, những khiếm khuyết thực sự cần phải được khắc phục để đảm bảo an toàn tàu, hàng hóa, thuyền viên, ngăn ngừa khả năng xảy ra ô nhiễm môi trường. Ngược lại, ở những nước lạc hậu (cả về kinh tế, chính trị và văn hóa), kiểm tra PSC không phải luôn nhằm đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường biển mà, không ít trường hợp, PSCO lợi dụng quyền kiểm tra để sách nhiễu nhằm kiếm tiền từ chủ tàu. Kiểm tra với tư tưởng như vậy, PSCO sẽ tìm cách "bơi lông tìm vết" gây khó dễ cho tàu, buộc chủ tàu, để tàu mình không bị lưu giữ tại cảng, vừa ảnh hưởng đến hoạt động khai thác tàu vừa mất uy tín với khách hàng, phải chi tiền mua "sự bình yên". Tùy theo kích cỡ, chủng loại và tình hình thị trường hàng hóa, giá của một ngày tàu là khác nhau. Chủ tàu sẽ lựa chọn chấp nhận đàm

phán chi cho những "những nhiều" của PSCO các cảng thuộc các quốc gia chậm phát triển để tàu không bị lưu giữ, bảo đảm lịch trình, kế hoạch cũng như hiệu quả kinh doanh. Trong khi đó, các tàu của chủ tàu Việt Nam có độ tuổi trung bình cao, nên việc tìm ra khiếm khuyết dường như luôn là việc rất đơn giản với PSC. Thành ra, khi khai thác tàu trên những tuyến nhất định nào đấy, các chủ tàu Việt Nam cũng xác định tư tưởng rằng chi phí lo lót qua được kiểm tra PSC là tất yếu khách quan không tránh được và căn cứ vào tình hình thực tế, ngầm xác định hạn mức có thể chấp nhận nào đấy giữa hai bên (chủ tàu và PSCO). Ở một mức độ nhất định nó cũng tương tự như việc lái xe phải "làm luật" trong giao thông đường bộ. Các hãng tàu để có thể tồn tại được buộc phải tự vận động thay đổi, hoàn thiện để thích nghi được với hoàn cảnh.

- Cũng do đội tàu phát triển quá nhanh, dẫn đến sự thiếu hụt trầm trọng trong đội ngũ sĩ quan và thuyền viên, đặc biệt là sĩ quan và thuyền viên đi tàu chạy tuyến quốc tế, trong khi các cơ sở đào tạo của chúng ta chưa được đầu tư kịp thời và phù hợp cả về trang thiết bị và đội ngũ giảng viên... để đáp ứng được các yêu cầu của tình hình mới, do đó chất lượng của đội ngũ thuyền viên bị ảnh hưởng. Một bộ phận không nhỏ sĩ quan, thuyền viên chưa thực sự có đủ trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ và tính cẩn thận đáp ứng các yêu cầu công việc trên các tàu chạy tuyến quốc tế. Bên cạnh đó cách thức quản lý đội ngũ thuyền viên của chúng ta trong thời gian qua bộc lộ nhiều điểm yếu bảo động và ý thức chấp hành pháp luật của thuyền viên còn kém. Tình trạng nợ lương thuyền viên kéo dài dẫn đến ý thức và kỷ luật lao động giảm sút. Tình trạng thuyền viên chuyển đổi công việc từ tàu này sang tàu khác quá phổ biến do sự thu hút, tuyển dụng của các chủ tàu. Đặc biệt là ngoại ngữ của thuyền viên Việt Nam yếu nên rất khó khăn trong việc giao tiếp với PSCO và dễ gây mất thiện cảm với PSCOs cũng như không hiểu được yêu cầu của PSCOs dẫn đến tàu bị lưu giữ.

- Sự hiểu biết của một số chủ tàu và sĩ quan về các quy định an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các điều ước quốc tế hết sức hạn chế nên

khi bị kiểm tra không giải thích được với các PSCOs để họ hiểu được cách thức thực hiện của mình.

- Đội tàu biển chạy tuyến Việt Nam chạy tuyến quốc tế quá già cũ; tàu đóng tại các cơ sở đóng mới, hoán cải trong nước chất lượng còn hạn chế, đặc biệt là các cơ sở có quy mô vừa và nhỏ. Các chủ tàu sử dụng trang thiết bị vật tư đóng tàu có nguồn gốc trôi nổi trên thị trường, tận dụng các trang thiết bị được tháo từ các tàu biển cũ nên tàu đưa vào khai thác một thời gian đã xuất hiện nhiều sự cố kỹ thuật đặc biệt một số tàu được đóng mới trong nước thời kỳ bao cấp chưa thực sự đáp ứng được các yêu cầu của các điều ước quốc tế, cũng là nguyên nhân dẫn đến các khiếm khuyết của tàu.

- Do đội tàu biển Việt Nam nằm trong “Danh sách đen” của Tokyo MOU, nên đội tàu Việt Nam được ưu tiên kiểm tra ở các cảng quốc gia thành viên Tokyo MOU.

- Các quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm của các điều ước quốc tế thay đổi một cách quá nhanh chóng, làm cho các chủ tàu không thể đáp ứng đầy đủ theo đúng thời hạn quy định; cùng với sự phát triển của toàn nhân loại, các quy định về tiêu chuẩn an toàn, an ninh hàng hải và ô nhiễm môi trường ngày càng được nâng cao, thắt chặt việc giám sát thực thi của các quốc gia thành viên công ước, do đó tạo ra rất nhiều bất lợi cho các nước kém phát triển và đang phát triển.

- Việc tăng giá nhiên liệu, sắt thép, giá sửa chữa,... trong thời gian gần đây và cước vận tải, giá thuê tàu giảm, dẫn đến một số chủ tàu phải giảm thiểu các chi phí trang bị thường xuyên, bảo dưỡng và sửa chữa tàu.

- Vẫn còn hiện tượng chưa cương quyết trong việc yêu cầu khắc phục các khiếm khuyết của tàu tại các đợt giám sát kỹ thuật, trước khi cấp giấy phép cho tàu rời cảng. Có sự nể nang trong mối quan hệ giữa các cơ quan quản lý nhà nước, chủ tàu và thuyền viên.

11. Một số giải pháp đã thực hiện trong thời gian qua nhằm giảm thiểu tàu biển bị lưu giữ ở nước ngoài.

Kể từ khi gia nhập tổ chức Tokyo – MOU, Việt Nam luôn quan tâm tới công tác kiểm tra tàu biển, chú trọng các giải pháp giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài. Việc giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài là một phần của công tác đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Trong thời gian qua Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành nhiều Nghị quyết, Chỉ thị, văn bản chỉ đạo về việc tăng cường các giải pháp đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Căn cứ trên những văn bản đó, Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam đã có nhiều văn bản chỉ đạo các đơn vị trực thuộc mình triển khai nghiêm túc chỉ thị của cấp trên. Đặc biệt, ngày 24 tháng 10 năm 2011, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã có Chỉ thị số 09/CT-BGTVT chỉ đạo về việc tăng cường các biện pháp nhằm giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài. Triển khai thực hiện Chỉ thị của Bộ trưởng, các cơ quan quản lý Nhà nước về hàng hải thực thi các biện pháp quyết liệt trong hoạt động kiểm tra, giám sát tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế. Các giải pháp đã thực hiện được như sau:

11.1. Cục Hàng hải Việt Nam:

- Tuyên truyền, phổ biến Chỉ thị 09/CT-BGTVT ngày 24/10/2011 đến chủ tàu, thuyền trưởng, thuyền viên và các cơ sở đào tạo; Tăng cường công tác hướng dẫn cho thuyền viên hiểu và triển khai thực hiện những nhiệm vụ cụ thể, trọng tâm khi làm việc với các PSCOs nước ngoài. Thiết lập đường dây nóng từ cảng vụ tới tàu và công ty để có sự tư vấn kịp thời khi tàu đang bị kiểm tra ở nước ngoài.

- Chỉ đạo các Cảng vụ Hàng hải kiểm tra nghiêm ngặt các tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế: kiểm tra 100% các tàu biển Việt Nam trước khi rời cảng biển Việt Nam đi nước ngoài trong điều kiện cho phép, trong đó đặc biệt lưu ý đến các tàu biển Việt Nam đã từng bị lưu giữ PSC ở nước ngoài; kiên

quyết không cho phép tàu biển Việt Nam rời cảng khi chưa khắc phục hết các khiếm khuyết. Làm rõ trách nhiệm của các Cảng vụ hàng hải có tàu xuất cảnh từ khu vực mình quản lý đi nước ngoài bị lưu giữ. Trách nhiệm cá nhân của các cán bộ Cảng vụ hàng hải và các Đăng kiểm viên. Tăng cường kiểm tra PSC đối với tàu của các nước hay giữ tàu Việt Nam, đẩy mạnh công tác kiểm tra xử lý;

- Chỉ đạo các cảng vụ hàng hải thực hiện chiến dịch kiểm tra tập trung 2012 (CIC 2012-FSS) đặc biệt hai Cảng vụ hàng hải là Hải Phòng, Thành phố Hồ Chí Minh tổ chức tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn chiến dịch kiểm tra tập trung 2012 (CIC 2012-FSS) cho các chủ tàu, đại lý tàu tại khu vực phía Bắc và phía Nam nhằm hạn chế các tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài trong chiến dịch kiểm tra tập trung này. Thực chất của việc triển khai sớm chiến dịch kiểm tra tập trung đối với tàu biển Việt Nam trước để các chủ tàu có thời gian hiểu được nội dung của chiến dịch hàng năm, có được công tác chuẩn bị kỹ lưỡng từ công ty đến tàu từ đó nâng cao chất lượng an toàn của tàu, giảm việc bị lưu giữ ở nước ngoài.

- Tăng cường kiểm tra, giám sát công tác đào tạo, tổ chức các lớp tập huấn, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ của các sỹ quan kiểm tra tàu biển đáp ứng được các yêu cầu của Thỏa thuận khu vực Châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo MOU) và Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO); Mời chuyên gia nước ngoài sang Việt Nam để đào tạo huấn luyện nâng cao trình độ PSCO cũng như cử các PSCO ra nước ngoài huấn luyện nâng cao trình độ, giáo dục đạo đức, nghề nghiệp cho các sỹ quan kiểm tra tàu biển và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm; đăng cai khóa huấn luyện đặc biệt (STC) của Tokyo MOU tại Hà Nội.

- Tăng cường công tác giao lưu, hợp tác quốc tế với các PSCO tại cảng biển của các quốc gia trong khu vực tạo không khí cởi mở, hiểu biết lẫn nhau nhằm giúp đỡ nhau trong việc kiểm tra tàu trên tinh thần kiểm tra phát hiện khiếm khuyết, yêu cầu chủ tàu khắc phục nhằm đảm bảo an toàn cho tàu nhưng

hạn chế việc lưu giữ tàu; có các biện pháp đối xử phù hợp với các quốc gia lưu giữ tàu biển Việt Nam nhiều.

- Các cảng vụ hàng hải xây dựng quy chế phối hợp với Chi cục Đăng kiểm trong công tác khắc phục các khiếm khuyết của tàu phát hiện trong quá trình kiểm tra. Nâng cao trách nhiệm giám sát tình trạng kỹ thuật của tàu đối với các giấy chứng nhận an toàn đã được cấp. Nếu tàu bị lưu giữ nhiều lần thì không cho tàu đó chạy tuyến nước ngoài hoặc phải treo cờ nước ngoài – đây là một trong những biện pháp mạnh mà Trung Quốc, Hàn Quốc đã áp dụng trong thời gian qua nhằm hạn chế số lượt tàu treo cờ mình bị lưu giữ.

- Tổ chức làm việc với các công ty có tàu biển bị lưu giữ nhiều tại các cảng biển nước ngoài, hướng dẫn các chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu thực thi nghiêm ngặt các quy định của Bộ luật ISM đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế;

- Tăng cường kiểm tra, giám sát công tác thi, cấp giấy chứng nhận chuyên môn cho các sỹ quan hàng hải để bảo đảm thuyền viên được cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn khi đã đáp ứng đủ các yêu cầu của công ước STCW 78/95 và các sửa đổi, bổ sung của Công ước này;

- Triển khai tập huấn cho các cán bộ kiểm tra tàu biển bằng hình thức cử người có nghiệp vụ kiểm tra tàu biển ở các vụ nhỏ sang cảng vụ lớn (như Cảng vụ hàng hải Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghệ An, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Vũng Tàu, Đồng Nai, Tp. Hồ Chí Minh, Cần Thơ) để đào tạo huấn luyện thực tế trên các tàu, nhằm đảm bảo có thể tự kiểm tra được tàu tại khu vực phụ trách.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát các cơ sở đào tạo; Chú trọng đầu tư cơ sở vật chất đào tạo, huấn luyện đội ngũ giảng viên đáp ứng các yêu cầu của Công ước STCW 78/95 và các sửa đổi, bổ sung của Công ước này; Chấn chỉnh công tác huấn luyện, thi sỹ quan hàng hải nhằm nâng cao chất lượng đội ngũ sỹ quan, thuyền viên.

- Rà soát, trình Bộ sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác quản lý thuyền viên, các chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên cho phù hợp với quy định của Công ước STCW 78/95 và các sửa đổi, bổ sung của Công ước này; các văn bản quy phạm liên quan đến an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Chủ động nghiên cứu, đề xuất Bộ Giao thông vận tải cho phép gia nhập thêm một số Công ước quốc tế cấp thiết đối với công tác an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

- Xây dựng phần mềm kiểm tra tàu biển Việt Nam để chúng ta có cơ sở dữ liệu về tình trạng kỹ thuật của tàu biển Việt Nam qua các lần kiểm tra. Đề nghị các cảng vụ hàng hải cập nhật đầy đủ các biên bản kiểm tra tàu biển lên trang kiểm tra tàu biển Việt Nam và trang web của Tokyo MOU từ đó Cục Hàng hải Việt Nam và Cảng vụ Hàng hải thuận lợi trong việc lựa chọn tàu và cách thức kiểm tra tàu phù hợp nhằm nâng cao hiệu quả của công tác kiểm tra, giám sát. Thông báo cho các Chính quyền cảng việc lưu giữ tàu vì các lý do không thỏa đáng, có sự can thiệp kịp thời để giúp cho tàu được giải phóng trong thời gian sớm nhất.

- Thiết lập đường dây nóng từ cảng vụ hàng hải đến các chủ tàu để tư vấn kịp thời khi chủ tàu, thuyền trưởng yêu cầu tron công tác kiểm tra PSC;

- Báo cáo Bộ Giao thông vận tải kịp thời về tình hình tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài để nhận được những chỉ đạo xử lý kịp thời.

11.2. Cục Đăng kiểm Việt Nam:

- Tuyên truyền, phổ biến Chỉ thị 09/CT-BGTVT ngày 24/10/2011 đến các chủ tàu, thuyền trưởng, thuyền viên và các cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển;

- Chỉ đạo các đơn vị đăng kiểm thực hiện công tác kiểm tra, đánh giá bổ sung đối với các tàu và công ty có tàu bị lưu giữ PSC ở nước ngoài; thu hồi các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cấp cho tàu hoạt động tuyến quốc tế bị lưu giữ PSC 03 lần trong

thời gian 12 tháng bắt kỳ tính từ ngày 01 tháng 11 năm 2011. Tàu bị thu hồi các giấy chứng nhận chỉ được cấp lại các giấy chứng nhận này tối thiểu sau 06 tháng tính từ ngày tàu bị lưu giữ lần thứ ba sau khi được kiểm tra, đánh giá lại với kết quả thỏa mãn các điều kiện theo quy định;

- Công khai trên trang web và định kỳ hàng tháng, thông báo cho các công ty kinh doanh vận tải biển và các cảng vụ hàng hải danh sách các công ty, tàu và thuyền trưởng tàu bị lưu giữ PSC ở nước ngoài; Tăng cường khối lượng kiểm tra, đặc biệt là tại các đợt kiểm tra định kỳ, đối với các tàu nhiều tuổi, tàu có tình trạng kỹ thuật hạn chế, tàu chở dầu, tàu chở hàng rời và tàu chở hàng nguy hiểm; lập danh sách các tàu có nguy cơ bị lưu giữ cao, tàu có tình trạng kỹ thuật hạn chế, thông báo cho các chủ tàu và đăng kiểm viên để có sự quan tâm đặc biệt đến các tàu này.

- Tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ của các đăng kiểm viên, đảm bảo tất cả các tàu đều được kiểm tra đủ, đúng khối lượng theo quy định, đăng kiểm viên không được tùy tiện miễn giảm các khiếm khuyết của tàu. Quy trách nhiệm và xử lý thích đáng các đăng kiểm viên liên quan đến tàu bị lưu giữ. Giáo dục đạo đức, nghề nghiệp cho các đăng kiểm viên và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm.

- Nâng cao chất lượng công tác kiểm tra, giám sát đóng mới, sửa chữa để cấp các giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật cho tàu biển, đảm bảo các tàu khi xuất xưởng tuân thủ đầy đủ các quy định của quy phạm và các điều ước quốc tế, không còn khiếm khuyết dẫn đến việc tàu bị lưu giữ.

- Kiểm soát nghiêm ngặt công tác đăng kiểm do các tổ chức Đăng kiểm nước ngoài thực hiện theo sự uỷ quyền của Cục Đăng kiểm Việt Nam đối với các tàu biển Việt Nam; trao đổi thông tin và phối hợp chặt chẽ với các tổ chức này để giải quyết các tàu Việt Nam mang cấp của họ bị lưu giữ. Rà soát, sửa đổi, nâng cao chất lượng công tác đánh giá và cấp giấy chứng nhận đối với hệ

thống quản lý an toàn của tàu và công ty theo Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (Bộ luật ISM);

- Thành lập Nhóm Đăng kiểm viên cơ động của Cục để trực tiếp tổng kiểm tra các tàu chạy tuyến quốc tế sau khi hoàn thành đóng mới và sửa chữa định kỳ. Thực hiện việc tổng kiểm tra tình trạng kỹ thuật và giám sát việc khắc phục khiếm khuyết do Chính quyền cảng đưa ra đối với tất cả các tàu bị lưu giữ.

- Hàng năm xuất bản “Hướng dẫn bảo dưỡng trên tàu” và “Hướng dẫn khắc phục các khiếm khuyết PSC”, cấp phát cho tất cả các chủ tàu và từng tàu.

- Cập nhật đầy đủ danh mục thời hạn kiểm tra, các quy định mới của các điều ước quốc tế và hướng dẫn áp dụng các quy định này cho từng tàu, thông báo cho các chủ tàu bằng văn bản và qua trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam.

- Thông báo cho các Chính quyền cảng việc lưu giữ tàu vì các lý do không thoả đáng, có sự can thiệp kịp thời để giúp cho tàu được giải phóng trong thời gian sớm nhất.

- Hàng quý báo cáo Bộ về tình hình tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài.

11.3. Các cơ sở đào tạo sỹ quan, thuyền viên

- Chú trọng đầu tư cơ sở vật chất đào tạo, huấn luyện và đội ngũ giảng viên đáp ứng các yêu cầu của Công ước STCW 78/95 và các sửa đổi, bổ sung của Công ước này;

- Chấn chỉnh công tác huấn luyện, thi sỹ quan hàng hải nhằm nâng cao chất lượng đội ngũ sỹ quan, thuyền viên.

11.4. Các công ty vận tải biển (chủ tàu):

- Một số chủ tàu đã thực thi tốt hơn các quy định của Bộ luật ISM đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế; xây dựng và thực hiện hệ thống quản lý an toàn cho tàu và công ty theo quy định của Bộ luật ISM. Nâng cao tính tuân thủ của thuyền viên đối với Hệ thống quản lý an toàn và chất lượng, cải tiến Hệ thống Quản lý an toàn, khắc phục triệt để những khiếm khuyết do PSCO chỉ ra bằng cách khắc phục những sự không phù hợp còn tồn tại trong những quy trình then chốt của Hệ thống, chú trọng đến tính hiệu quả của Hệ thống.

- Một số chủ tàu thực hiện tốt hơn chế độ duy tu, bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị của tàu để bảo đảm trạng thái của tàu đáp ứng đầy đủ các quy định về an toàn, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO. Tăng cường công tác bảo quản bảo dưỡng tàu, xây dựng kế hoạch cụ thể để có phương án sửa chữa ở hai đầu bến và tận dụng năng lực bảo quản bảo dưỡng của thuyền viên khi tàu hành trình trên biển.

- Chủ tàu đã có biện pháp phối hợp trong việc kiểm soát chất lượng, tăng cường chất lượng công tác tuyển dụng, đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ và ngoại ngữ cho đội ngũ cán bộ, nhân viên công ty và sỹ quan, thuyền viên trên tàu để đủ nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu công việc. Quán triệt cho hàng ngũ thuyền viên (nhất là thuyền trưởng) trong công tác ngoại giao, ứng xử với PSC nhằm tạo ra không khí làm việc thân thiện và hợp tác.

- Đã chú trọng thực hiện các quy định của pháp luật Việt Nam về điều kiện sống, làm việc trên tàu của thuyền viên; cố gắng thanh toán lương và các chế độ khác cho thuyền viên theo đúng hợp đồng lao động đã ký; có chế độ khuyến khích phù hợp cho thuyền viên làm việc trên tàu; bảo đảm các chế độ, quyền lợi cho thuyền viên theo quy định.

12. Các qui định của pháp luật Việt Nam liên quan đến an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 và các văn bản dưới luật gồm 20 Nghị định, nhiều Thông tư và các Quyết định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Thông tư liên tịch... để nội luật hóa các Công ước, điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và đề ra các quy định điều chỉnh tất cả các vấn đề của hoạt động hàng hải. *(chi tiết cụ thể được nêu trong Phụ lục III)*

IV. KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHU VỰC TOKYO MOU VỀ TRIỂN KHAI PSC

1. Kinh nghiệm thực hiện Kiểm tra nhà nước cảng biển tại Singapore

Singapore là một trong những quốc gia là thành viên sáng lập của Biên bản ghi nhớ về hoạt động Kiểm tra nhà nước cảng biển trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương – thường được biết đến với tên gọi Tokyo MOU.

Singapore tập trung mạnh mẽ vào việc củng cố chất lượng vận tải hàng hải và kiểm tra nhà nước cảng biển. Công tác kiểm tra nhà nước cảng biển là một chức năng quan trọng, được thực hiện bởi Chính quyền Cảng và Hàng hải (MPA) của Singapore. Công tác này được thực hiện bởi các Sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển – thuộc Phòng An toàn Tàu biển – Cục Tàu biển.

Công tác kiểm tra này nhằm đảm bảo khi tàu rời cảng sẽ phải đáp ứng những yêu cầu của Quốc tế về an toàn, an ninh và những tiêu chuẩn nhằm ngăn ngừa ô nhiễm môi trường. Những tàu không đáp ứng được yêu cầu này sẽ bị lưu giữ và áp dụng việc theo dõi, kiểm tra trước khi tàu được phép rời cảng. Đối với lần kiểm tra đầu tiên, tàu không chịu bất cứ chi phí nào, tuy nhiên với việc theo dõi, kiểm tra, chủ tàu phải chịu chi phí cho những lần kiểm tra tiếp theo. Chủ tàu hay công ty khai thác tàu có quyền khiếu nại quyết định lưu giữ.

Có 09 tổ chức sau đây được công nhận và được MPA ủy quyền thực hiện việc theo dõi, kiểm tra đối với các tàu bị lưu giữ PSC ở Singapore do các khiếm khuyết nguy hiểm.

- Đăng kiểm ABS của Mỹ (American Bureau of Shipping - ABS)
- Đăng kiểm BV (Bureau Veritas – BV)
- Cơ quan Đăng kiểm Trung Quốc (China Classification Society – CCS)
- Đăng kiểm Det Norske Veritas (DNV)
- Đăng kiểm Germanischer Lloyd (GL)
- Đăng kiểm Hàn Quốc (Korean Register of Shipping (KR)
- Đăng kiểm Lloyd (LR)
- Đăng kiểm Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Cơ quan đăng kiểm của Ý (Registro Italiano Navale – RINA)

Các tàu được đăng kiểm bởi các tổ chức trên có thể chỉ định những cơ quan này tiến hành việc theo dõi, kiểm tra. Báo cáo kiểm tra theo dõi do những tổ chức này thực hiện sẽ được gửi tới Ban Kiểm tra nhà nước cảng biển – Phòng An toàn tàu biển – Cục Vận tải biển để chờ phê duyệt trước khi tàu được thả. Đối với những tàu không được đăng kiểm bởi các tổ chức được ủy quyền nêu trên, chủ tàu phải làm đơn đề nghị MPA thực hiện việc theo dõi, kiểm tra. .

Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển phải được quốc gia công nhận và có khả năng giao tiếp tiếng Anh tốt, đảm bảo giao tiếp được với thuyền viên, thủy thủ chính của tàu. Những sỹ quan này phải đảm bảo không có bất kỳ ý định tư lợi nào từ việc kiểm tra tàu tại cảng và phải được chỉ định bởi các tổ chức được ủy quyền.

Những khóa đào tạo cho sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển phải cũng cấp đầy đủ kiến thức về những quy định của quốc tế và tuân thủ theo hướng dẫn từ khóa đào tạo mẫu của IMO dành cho hoạt động kiểm tra nhà nước cảng biển. Chính quyền Hàng hải cũng phải tham dự vào những khóa đào tạo này nhằm đảm bảo nội dung đào tạo bao gồm những quy định về kiểm tra nhà nước cảng biển đối với những loại tàu có khả năng sẽ ra – vào cảng.

Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển phải là thuyền trưởng, máy trưởng hoặc có kinh nghiệm đi biển tương đương, hoặc hoàn thành khóa huấn luyện đặc biệt tại học viện được ủy quyền bởi Chính quyền hàng hải, nhằm đảm bảo có đủ khả năng chuyên môn và những kỹ năng cần thiết để tiến hành việc kiểm tra tàu. Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển cũng có thể là cán bộ của Chính quyền Hàng hải, hoàn thành những khóa đào tạo và có kinh nghiệm làm việc tương đương, để thực hiện việc kiểm tra nhà nước cảng biển.

Bên cạnh đó, những hội thảo về hoạt động kiểm tra nhà nước cảng biển phải được tổ chức định kỳ nhằm cung cấp thông tin cập nhật cho sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển về những quy định mới liên quan đến hoạt động kiểm tra nhà nước cảng biển.

Số liệu kiểm tra PSC do Singapore thực hiện trong những năm gần đây

Năm	Số tàu kiểm tra	Số lần kiểm tra	Tỷ lệ kiểm tra tàu trong khu vực (%)	Số lần kiểm tra có khiếm khuyết	Số khiếm khuyết	Số tàu lưu giữ	Tỷ lệ tàu lưu giữ (%)
2003		1189	5.91	979	6811	87	7.32
2004	1322	1612	7.53	1011	5223	64	3.97
2005	1161	1359	6.45	1086	5429	75	5.52

2006	1107	1290	5.95	958	5252	99	7.67
2007	761	946	4.29	650	2874	39	4.12
2008	663	814	3.68	467	1570	21	2.58
2009	536	666	2.88	468	1892	14	2.10
2010	608	792	3.07	635	2518	19	2.40
2011	580	740	2.58	659	2840	29	3.92

(Nguồn: Báo cáo hàng năm của Tokyo MOU)

2. Kinh nghiệm thực hiện Kiểm tra nhà nước cảng biển tại Trung Quốc

Là một thành viên của Tokyo MOU, Trung Quốc nghiêm chỉnh thực hiện trách nhiệm của Quốc gia có cảng. Cơ quan An toàn hàng hải Trung Quốc (China MSA) chịu trách nhiệm thực hiện việc kiểm tra nhà nước cảng biển đối với tàu treo cờ nước ngoài vào – rời cảng của Trung Quốc. China MSA cũng phê duyệt cho tàu treo cờ nước ngoài hoạt động trong vùng nước cảng biển của Trung Quốc.

China MSA bao gồm 20 MSA ở khu vực cùng với 97 cơ sở ở địa phương. Trong những năm gần đây, thông qua việc giới thiệu những khái niệm về quản lý rủi ro, China MSA đã có những biện pháp tích cực và hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng đội tàu của Trung Quốc và hồ sơ PSC của các tàu Trung Quốc cũng được cải thiện một cách đáng kể.

Luật An toàn giao thông hàng hải của Trung Quốc được thông qua vào năm 1983 và áp dụng cho tất cả các tàu, chủ tàu và cơ quan khai thác tàu hoạt động trong vùng nước cảng biển của Trung Quốc. Điều 19 của Luật này cũng là cơ sở pháp lý để China MSA thực hiện công tác kiểm tra nhà nước cảng biển, lưu giữ tàu hay yêu cầu tàu thay đổi lộ trình trong trường hợp tàu không đáp ứng những yêu cầu của tiêu chuẩn quốc tế hay vi phạm những quy định của Trung Quốc.

Hiện nay China MSA có hơn 200 sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển. Với phương châm làm việc “Tiêu chuẩn, văn minh, trung thực và chuyên nghiệp”, các PSCO của Trung Quốc phải là thanh tra viên có tay nghề cao, thuyền trưởng, máy trưởng có kinh nghiệm hoặc là cán bộ có chuyên môn cao trong các chuyên ngành liên quan. Tất cả PSCO phải được đào tạo theo chương trình đào tạo mẫu của IMO về hoạt động kiểm tra nhà nước cảng biển. Bên cạnh đó, các MSA khu vực cũng quan tâm đến công tác đào tạo đi đôi với thực hành. Những nhà lãnh đạo tại MSA khu vực thường bố trí tham dự những khóa đào tạo PSCO, đồng thời bố trí những chuyên thực địa, đưa học viên đi kiểm tra tàu nhằm đảm bảo học viên được cập nhật những quy định mới liên quan tới hoạt động kiểm tra tàu biển, cũng như nâng cao trình độ của học viên thông qua việc kiểm tra thực hành.

Số liệu kiểm tra PSC do Trung Quốc thực hiện trong những năm gần đây

Năm	Số tàu kiểm tra	Số lần kiểm tra	Tỷ lệ kiểm tra tàu trong khu vực (%)	Số lần kiểm tra có khiếm khuyết	Số khiếm khuyết	Số tàu lưu giữ	Tỷ lệ tàu lưu giữ (%)
2003		3789	18.33	2988	16435	173	4.57
2004	3017	3897	18.21	3073	16040	194	4.98
2005	3163	4020	19.09	3394	20839	259	6.44
2006	3164	4020	18.54	3550	24036	319	7.94
2007	3089	4151	18.84	3752	29546	464	11.18
2008	3417	4545	20.52	4044	32594	553	12.17
2009	3599	4308	18.64	3757	28257	404	9.38
2010	4098	5186	20.13	4469	33537	532	10.26
2011	5916	7821	27.32	6745	48222	678	8.67

(Nguồn: Báo cáo hàng năm của Tokyo MOU)

V. CÁC GIẢI PHÁP NHẪM ĐƯA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM RA KHỎI DANH SÁCH ĐEN CỦA TOKYO MOU NĂM 2014

Dựa trên thực trạng, nguyên nhân của việc lưu giữ trong thời gian qua đối với đội tàu biển Việt Nam; tình trạng khai thác, kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển cũng như dự báo phát triển kinh tế xã hội trong nước và quốc tế trong thời gian tới; tính khả thi của các giải pháp cũng như nguồn tài chính để thực hiện các giải pháp đề ra; sự cấp bách của khoảng thời gian từ nay đến 31/12/2014, chúng tôi đề ra các giải pháp ưu tiên đã và đang thực hiện và giải pháp lâu dài như sau:

1. Giải pháp ưu tiên tập trung thực hiện trong năm 2013 và 2014

1.1. Tiếp tục tăng cường công tác kiểm tra tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế theo yêu cầu của Chỉ thị số 09/CT-BGTVT

Đối với các tàu xuất cảnh: các Cảng vụ Hàng hải tiếp tục tăng cường kiểm tra tất cả các tàu xuất cảnh đi nước ngoài (có tần suất kiểm tra phù hợp đối với những tàu hoạt động chuyên tuyến), đặc biệt chú trọng đối với tàu biển đến quốc gia hay lưu giữ tàu của Việt Nam và những chủ tàu có từ hai lượt tàu biển bị lưu giữ ở nước ngoài, tàu có tuổi cao;

Đối với tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế: Cục Đăng kiểm Việt Nam tăng cường biện pháp kiểm tra, giám sát để đảm bảo các tàu đã được cấp giấy chứng nhận của đăng kiểm có tình trạng kỹ thuật phù hợp theo đúng yêu cầu liên quan của giấy chứng nhận. Đặc biệt chú trọng đến giấy chứng nhận phù hợp đối với tàu và công ty trong việc triển khai thực hiện bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM); tích cực và chủ động triển khai thực hiện các quy định của Công ước Lao động hàng hải (MLC) 2006 đến các bên liên quan. Tiến hành đánh giá lại hệ thống quản lý an toàn đã duyệt cho tàu và Công ty đối với những trường hợp sau đây:

- Tàu bị lưu giữ hai lượt trong vòng 06 tháng; hoặc
- Tàu bị lưu giữ với 03 khiếm khuyết nghiêm trọng trở lên; hoặc
- Tàu bị lưu giữ có khiếm khuyết nghiêm trọng liên quan đến hệ thống ISM; hoặc
- Công ty có 03 lượt tàu bị lưu giữ trong vòng 06 tháng.

Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cục Hàng hải Việt Nam đẩy mạnh việc trao đổi và chia sẻ thông tin về tình trạng kỹ thuật và công tác quản lý đội tàu Việt Nam, thiết lập cơ chế hợp tác cần thiết giữa hai Cục; các Chi cục đăng kiểm phối hợp chặt chẽ với các Cảng vụ hàng hải trong việc kiểm tra các tàu biển có nguy cơ cao về lưu giữ PSC và có khả năng mất an toàn; cương quyết yêu cầu các tàu liên quan khắc phục triệt để các khiếm khuyết trước khi rời cảng.

1.2. Thành lập Nhóm công tác

Trong trường hợp cần thiết hoặc theo yêu cầu của Lãnh đạo Bộ, Thành lập Nhóm công tác xử lý tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài do **lãnh đạo Vụ Pháp chế - Bộ Giao thông vận tải làm Trưởng nhóm**, có sự tham gia của Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam để xác định nguyên nhân cụ thể của tàu bị lưu giữ để đề xuất biện pháp xử lý kịp thời cho Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan. Xác định cụ thể trách nhiệm đối với cán bộ không hoàn thành tốt nhiệm vụ, chức trách được giao phó và chế độ khen thưởng động viên khích lệ kịp thời đối với những tấm gương người tốt, việc tốt trong công tác kiểm tra tàu biển Việt Nam; gắn liền với trách nhiệm của người đứng đầu đơn vị. Đây là giải pháp hỗ trợ cho giải pháp nêu trên được thực thi một cách hiệu quả, thiết thực.

1.3. Hợp tác quốc tế

Có thể đánh giá đây là một trong những giải pháp hiệu quả thực hiện sẽ mang lại hiệu quả cao trong một thời gian ngắn tuy nhiên không nên áp dụng kéo dài vì có thể nó sẽ không đem lại hiệu quả cho mục tiêu phát triển bền vững

và tôn chỉ của Tokyo MOU. Cục Hàng hải Việt Nam thông qua các mối quan hệ ngoại giao của mình, tăng cường sự hiểu biết và hỗ trợ, giúp đỡ lẫn nhau giữa các chính quyền hàng hải trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương đối với việc lưu giữ tàu của nhau. Thực tế, trong năm 2012, nhờ đẩy mạnh công tác hợp tác quốc tế thông qua các cuộc trao đổi, hội nghị, hội thảo, tiếp xúc cá nhân với chính quyền hàng hải một số nước Đông Nam Á như Singapore, Malaysia, Thái Lan, Philippin,... mà tỷ lệ tàu biển Việt Nam bị lưu giữ bởi các chính quyền thành viên Tokyo MOU đã giảm còn 6,88% - tỷ lệ lưu giữ tàu thấp nhất kể từ khi Việt Nam tham gia Tokyo MOU. Mục tiêu tôn chỉ của tổ chức IMO và Tokyo MOU là vì sự an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường nên Việt Nam, với tư cách là một thành viên sẽ tích cực và cam kết mạnh mẽ thực hiện tôn chỉ này. Các tàu sẽ tiếp tục được tăng cường tra, kiên quyết khắc phục hết tất cả những khiếm khuyết nghiêm trọng trước khi hành trình để đảm bảo an toàn cho tàu và con người. **Cục Đăng kiểm Việt Nam thông qua các tổ chức phân cấp có sự phối hợp chặt chẽ với chính quyền hàng hải của nước sở tại nhằm hỗ trợ, giúp đỡ đội tàu biển Việt Nam nâng cao chất lượng an toàn.**

1.4. Giám sát, kiểm tra thực thi công vụ

Đẩy mạnh công tác kiểm tra, giám sát các cơ sở đào tạo thuyền viên. Công tác cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của sỹ quan thuyền viên, cấp các giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của tàu biển, cấp giấy rời cảng; đặc biệt chú trọng công tác đánh giá và cấp giấy chứng nhận phù hợp (DOC, SMC) cho công ty và cho tàu biển trong việc thực hiện Bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM).

Triển khai việc kiểm tra công tác bố trí thuyền bộ của các chủ tàu và công tác thanh toán các chế độ, quyền lợi cho thuyền viên (chú trọng tiền lương) làm việc trên tàu. Đối với những tàu, thuyền viên bị nợ lương quá 03 tháng (không được sự chấp thuận của thuyền viên) không cho phép hoạt động tuyến quốc tế.

2. Một số giải pháp dài hạn

2.1. Đối với Cục Hàng hải Việt Nam

a) Tăng cường tổ chức phổ biến, tuyên truyền pháp luật hàng hải, các điều ước quốc tế liên quan đến chủ tàu, thuyền trưởng, thuyền viên và các cơ sở đào tạo, phổ biến hướng dẫn việc thực hiện chiến dịch kiểm tra tập trung của Tokyo MOU cho các chủ tàu và sỹ quan kiểm tra tàu biển, PSCOs. Phối hợp với Cục Đăng kiểm Việt Nam tổ chức cập nhật các văn bản mới. Chú trọng triển khai thực hiện các quy định của Công ước Lao động hàng hải (MLC) năm 2006 đến các chủ tàu, **các sỹ quan kiểm tra tàu biển...**

b) Chỉ đạo, kiểm tra, giám sát chặt chẽ các Cảng vụ Hàng hải trong việc thực hiện công tác kiểm tra tàu biển.

c) Tăng cường công tác hợp tác quốc tế nhằm tạo điều kiện bạn hiểu hơn về các cam kết của Việt Nam đối với công tác an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường từ đó bạn sẽ có những hỗ trợ, giúp đỡ phù hợp cho Việt Nam.

d) Đẩy nhanh tiến độ thực hiện Đề án triển khai thực hiện các quy định của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên năm 1978 sửa đổi năm 2010.

đ) Tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ, chuyên môn nghiệp vụ của các Sỹ quan kiểm tra tàu biển; tận dụng tối đa sự hỗ trợ kỹ thuật của Tokyo MOU và IMO trong công tác này; Xây dựng chương trình đào tạo cán bộ kiểm tra tàu biển, cách thức triển khai đào tạo và tiêu chuẩn của các cán bộ làm công tác kiểm tra tàu biển.

e) Kiểm tra, giám sát việc thi, cấp chứng chỉ chuyên môn tại các cơ sở huấn luyện thuyền viên. Tham mưu, đề xuất với Bộ trong việc xử lý các cơ sở đào tạo không đủ điều kiện yêu cầu.

g) Tăng cường trách nhiệm của các sỹ quan kiểm tra tàu; giám sát chặt chẽ quá trình thực thi nhiệm vụ của sỹ quan kiểm tra tàu khi làm việc trên tàu để tránh các hành vi tiêu cực; xử lý nghiêm các trường hợp cố tình vi phạm;

h) Thực hiện tốt công tác thi đua khen thưởng, động viên khích lệ kịp thời gương người tốt, việc tốt.

i) Triển khai các chiến dịch kiểm tra tàu biển tập trung đối với đội tàu biển Việt Nam với nội dung tương ứng với chiến dịch kiểm tra tập trung của Tokyo MOU và Paris MOU và các nội dung khác mà tàu Việt Nam còn yếu cần tập trung khắc phục.

l) Tiến hành điều tra xác minh làm rõ đối với những tàu có nhiều khiếm khuyết nghiêm trọng để phân định rõ trách nhiệm của các bên liên quan.

m) Hàng tháng, phối hợp với Cục Đăng kiểm Việt Nam tổng hợp, phân tích các khiếm khuyết đối với tàu bị lưu giữ để đưa ra các biện pháp áp dụng hoặc giám sát cụ thể đối với những chủ tàu có 02 lượt tàu bị lưu giữ trở lên.

o) Tổ chức việc kiểm tra sát hạch đối với các sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam và PSCO; kiên quyết rút chứng chỉ đối với cán bộ không đáp ứng được yêu cầu hoặc vi phạm đạo đức nghề nghiệp.

p) Cập nhật, thông báo về tình hình của tàu biển Việt Nam bị lưu giữ trên website của Cục Hàng hải Việt Nam.

2.2. Đối với Cục Đăng kiểm Việt Nam

2.2.1. Nâng cao chất lượng kỹ thuật đóng mới, sửa chữa tàu biển

a) Đánh giá năng lực cơ sở sản xuất (Nhà máy đóng tàu) góp phần nâng cao chất lượng kỹ thuật đóng mới, sửa chữa tàu biển

Tiếp tục đẩy mạnh công tác đánh giá năng lực các nhà máy đóng tàu theo yêu cầu Qui phạm QVCN 21:2010/BGTVT, thông tư số 32/2011/TT-BGTVT

ngày 19 tháng 04 năm 2011 của Bộ giao thông vận tải, và công văn số 728/ĐKVN của Cục đăng kiểm Việt nam ngày 25 tháng 05 năm 2011 về việc đánh giá chứng nhận công nhận năng lực trạm thử, phòng thí nghiệm và cơ sở chế tạo liên quan đến chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tàu biển.

Đẩy mạnh công tác kiểm tra vật liệu, máy móc, trang thiết bị lắp đặt trên tàu, tiến hành kiểm tra chứng nhận tại nguồn sản phẩm, kiểm tra, chứng nhận vật liệu đóng tàu được sản xuất trong nước như các loại thép tấm, thép hình, que hàn..., uỷ quyền cho đăng kiểm nước ngoài kiểm tra, chứng nhận các thiết bị quan trọng trong đóng mới tàu tại nước ngoài như các hệ thống máy tàu, hệ trục chân vịt, thiết bị nâng..v.v, đồng thời ngăn chặn việc lắp thiết bị đã qua sử dụng lên các tàu đóng mới.

Duy trì công tác thanh tra, tổng kiểm tra tàu biển chạy tuyến Quốc tế sau đóng mới.

b) Nâng cao chất lượng công tác giám sát kỹ thuật tàu biển

Nâng cao chất lượng công tác giám sát kỹ thuật tàu biển ở tất cả các khâu: thẩm định thiết kế, chứng nhận vật liệu và thiết bị đóng tàu, kiểm tra tàu trong đóng mới và khai thác, đánh giá và chứng nhận hệ thống quản lý an toàn và an ninh; tăng cường vai trò kiểm tra, kiểm soát và trách nhiệm của thủ trưởng đơn vị và các phòng tham mưu với từng công việc cụ thể.

c) Hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp đóng tàu

Tổ chức các khóa tập huấn, đào tạo cho cán bộ kỹ thuật, cán bộ quản lý, nhân viên nghiệp vụ... của các đơn vị thiết kế, nhà máy đóng tàu, cơ sở sản xuất công nghiệp phụ trợ, đơn vị cung cấp dịch vụ kỹ thuật hàng hải,... về công nghệ đóng tàu; việc triển khai áp dụng văn bản quy phạm pháp luật quốc gia, quốc tế về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển.

d) Công tác phát triển nguồn nhân lực

Tiếp tục rà soát, đánh giá lại năng lực của toàn bộ đội ngũ đăng kiểm viên tàu biển; lập và thực hiện kế hoạch đào tạo bổ sung để có thể tổ chức sát hạch, chuyển đổi các đăng kiểm viên này theo đúng tiêu chuẩn nêu trong Thông tư số 65/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 12 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng kiểm viên tàu biển để đảm bảo Cục Đăng kiểm Việt Nam có đủ các đăng kiểm viên tàu biển với trình độ phù hợp theo các quy định mới nhất của IMO.

d) Tổ chức hội nghị khách hàng, đăng kiểm viên

Thường xuyên tổ chức hội nghị khách hàng, hội nghị đăng kiểm viên qua đó trao đổi nghiệp vụ; thông báo, giải thích, hướng dẫn kịp thời các quy định mới trong tương lai gần phải thực hiện; góp phần làm nâng cao chất lượng kỹ thuật đóng mới, sửa chữa tàu biển.

e) Hướng dẫn áp dụng các quy định mới

Tiếp tục hướng dẫn áp dụng các quy định mới của Quy chuẩn, Công ước kịp thời thông qua các thông báo kỹ thuật nhằm đảm bảo quá trình đóng mới, sửa chữa tàu biển Việt Nam luôn phù hợp với các điều khoản liên quan.

2.2. 2. Nâng cao chất lượng công tác đăng kiểm tàu biển

a) Công tác xây dựng văn bản pháp luật

Tích cực và chủ động tham gia vào công tác rà soát, sửa đổi, bổ sung, cập nhật Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 và các văn bản dưới luật liên quan về chất lượng, an toàn kỹ thuật, an ninh, bảo vệ môi trường và đăng kiểm đối với tàu biển. Đảm bảo các văn bản pháp luật quy định về công tác đăng kiểm tàu biển mang tính hiện đại, khả thi, phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện thực tế Việt Nam, đáp ứng sự phát triển của công nghiệp đóng tàu, vận tải biển.

b) Công tác nghiên cứu khoa học, xây dựng quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật tàu biển

Đẩy mạnh công tác nghiên cứu khoa học để không ngừng hoàn thiện các quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật tàu biển. Đảm bảo các quy chuẩn và tiêu chuẩn này tương đương với quy phạm của các quốc gia và các tổ chức đăng kiểm tiên tiến trên thế giới, cập nhật đầy đủ các tiến bộ của khoa học, công nghệ thế giới và các quy định mới nhất về an toàn, an ninh, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), Tổ chức Lao động quốc tế (ILO) và Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS), đồng thời phù hợp với thực tiễn của công nghiệp đóng tàu, vận tải biển Việt Nam.

Các vấn đề phải được tập trung ưu tiên nghiên cứu và xây dựng quy chuẩn và tiêu chuẩn từ nay đến năm 2015 bao gồm: tiêu chuẩn đóng tàu dựa trên mục tiêu (Goal Based Standard), tiêu chuẩn giám sát kỹ thuật và phân cấp tàu biển dựa trên quản lý rủi ro (Risk Based Inspection and Classification), tái sinh tàu an toàn và thân thiện với môi trường, quản lý nước dằn tàu, kiểm soát khí gây hiệu ứng nhà kính từ hoạt động hàng hải và thăm dò, khai thác dầu khí biển, sử dụng tiết kiệm năng lượng trong vận tải biển, tiêu chuẩn điều kiện sinh hoạt trên tàu biển theo Công ước lao động hàng hải MLC 2006.

c) Xây dựng cơ sở vật chất và trang bị phương tiện làm việc

Tiếp tục triển khai kế hoạch trang bị cơ sở vật chất, phương tiện, điều kiện làm việc thích hợp cho các đơn vị đăng kiểm nói chung, trang thiết bị làm việc và bảo hộ lao động cá nhân cho các đăng kiểm viên, đảm bảo tất cả các đơn vị đều có trụ sở làm việc khang trang với đầy đủ các trang thiết bị kiểm tra, thử nghiệm và phương tiện, thiết bị văn phòng tiên tiến.

Đầu tư nâng cấp và tăng cường năng lực của các trung tâm thử nghiệm, đáp ứng nhu cầu thử nghiệm vật liệu, máy và trang thiết bị sử dụng trong việc chế tạo và sửa chữa các phương tiện giao thông vận tải và dầu khí biển. Nâng cấp hạ tầng và thiết bị công nghệ thông tin để đáp ứng nhu cầu điện tử hóa và số hóa toàn bộ công tác đăng kiểm tàu biển.

d) Ứng dụng công nghệ thông tin, hiện đại hóa công tác đăng kiểm

Tiếp tục tự xây dựng và mua các phần mềm phục vụ cho công tác đăng kiểm tàu biển. Cụ thể là: toàn bộ các nội dung quan trọng của công tác thẩm định thiết kế phải được thực hiện bằng các chương trình máy tính hiện đại; mở rộng chương trình quản lý giám sát kỹ thuật tàu biển, tích hợp toàn bộ các nội dung: thẩm định thiết kế, đánh giá năng lực cơ sở sản xuất và thử nghiệm, kiểm tra sản phẩm công nghiệp, giám sát trong quá trình chế tạo, kiểm tra trong quá trình khai thác, đánh giá an toàn, an ninh, lao động hàng hải trong suốt cuộc đời phương tiện thành một chương trình thống nhất; thực hiện toàn bộ việc kiểm soát quá trình và chuyển báo cáo giám sát kỹ thuật giữa Văn phòng trung ương và các đơn vị đăng kiểm qua mạng máy tính; đến năm 2015 xóa bỏ lưu trữ giấy (hard copy), chỉ còn sử dụng lưu trữ điện tử, kể cả việc lưu trữ các bản vẽ và hồ sơ thiết kế tàu biển; cuối năm 2013, đưa Trung tâm hỗ trợ ứng phó sự cố tàu biển với các phần mềm tính toán sức bền và ổn định mạnh vào hoạt động.

đ) Cải tiến hệ thống quản lý chất lượng công việc, thực hiện cải cách hành chính và nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng

Không ngừng cải tiến hệ thống quản lý chất lượng công việc, coi đây là yếu tố quan trọng để nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng trong toàn ngành đăng kiểm. Riêng đối với lĩnh vực đăng kiểm tàu biển, từ nay đến hết năm 2014, hoàn thành việc chuyển đổi hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001 sang tiêu chuẩn QSCS của IACS, là tiêu chuẩn quản lý công việc tiên tiến nhất hiện nay trong lĩnh vực đăng kiểm.

Tiếp tục rà soát và cải tiến tất cả các thủ tục hành chính liên quan đến công tác đăng kiểm tàu biển và công trình dầu khí biển; nhằm đơn giản hóa, giảm thiểu phiền hà và phục vụ khách hàng một cách chính xác, nhanh chóng và thuận tiện; đảm bảo tính công khai, minh bạch, rõ ràng trong tất cả các khâu của công tác đăng kiểm.

2.3. Đối với cơ sở đào tạo

2.3.1. Giải pháp tăng số lượng đào tạo

a) Tăng cường quy mô đào tạo, các trường Đại học, cao đẳng, Cao đẳng nghề hiện nay, cần quy hoạch ngay một mạng lưới đào tạo khắp toàn quốc chú trọng đặc biệt các vùng duyên hải miền trung, miền đông Nam bộ, đồng bằng sông Cửu long, đồng bằng Bắc bộ ..., thu hút con em lao động, đặc biệt con em ngư dân trượt đại học hoặc chưa tốt nghiệp phổ thông, không có việc làm. Mở rộng diện đào tạo ở các vùng xa thành thị để hạn chế việc học sinh bỏ nghề sau khi tốt nghiệp. Mở rộng diện xét tuyển ở các trường cao đẳng, trường nghề. Xây dựng chế độ liên thông lên đại học cho thuyền viên sau khi có thâm niên đi biển từ 1 - 2 năm để mang lại sức hấp dẫn cho học sinh các trường cao đẳng.

b) Chú ý đến việc đào tạo nghề hàng hải cho quân nhân giải ngũ, đặc biệt quan tâm quân nhân giải ngũ trong lực lượng hải quân, có chế độ đào tạo thích hợp cho họ với lợi thế họ đã được thử thách trên biển cả trong quân ngũ.

c) Đổi mới đào tạo, huấn luyện thuyền viên hướng tới khách hàng. Nghề đi biển là một nghề đặc biệt. Công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên của Việt Nam vừa phải đáp ứng yêu cầu của Công ước quốc tế STCW và các quy định hiện hành của quốc gia vừa phải thỏa mãn yêu cầu của các chủ tàu (khách hàng trong và ngoài nước). Lấy sự chấp nhận của khách hàng, đặc biệt là khách hàng nước ngoài, làm thước đo chất lượng đào tạo.

d) Các cơ quan quản lý chuyên ngành, các cơ sở đào tạo, huấn luyện và các doanh nghiệp phát động phong trào tôn vinh nghề hàng hải trên các phương tiện truyền thông. Lấy ngày tôn vinh Thuyền viên 25 tháng 6 của IMO làm khởi điểm và đưa ra các chính sách ưu đãi cho nghề đi biển như:

- + Miễn giảm thuế thu nhập cho nghề đi biển;
- + Miễn nghĩa vụ quân sự sau khi tốt nghiệp cho nghề đi biển;
- + Nghiên cứu chế độ bảo hiểm đặc biệt cho nghề đi biển;

+ Cơ quan quản lý chuyên ngành cần ban hành quy chế đặc biệt về việc quản lý và chế độ ưu đãi cho thuyền viên lao động trên tàu nước ngoài;

d) Trên cơ sở 5 đơn vị đào tạo, huấn luyện hiện này, xem xét quy hoạch lại và mở rộng quy mô đào tạo nhằm tới các mục tiêu số lượng, để đạt chỉ tiêu đầu ra từ 1.500 thuyền viên lên 2.000 thuyền viên vào năm 2015 và 3.000 thuyền viên vào năm 2020.

e) Xây dựng lộ trình đầu tư đồng bộ cơ sở vật chất, chương trình, tài liệu học tập, giảng dạy, xây dựng các trung tâm thực hành, mô phỏng, tàu thực tập, đào tạo đội ngũ giáo viên giỏi.

g) Xem xét việc xã hội hóa công tác đào tạo huấn luyện thuyền viên.

2.3.2. Giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo

a) Tham gia Công ước STCW là công việc của một quốc gia, không phải việc riêng của Bộ Giao thông vận tải. Ngoài Bộ GTVT có sự tham gia Bộ Giáo dục đào tạo, Bộ Lao động thương binh và xã hội, Bộ tài chính, ... đều phải hiểu biết và nhận thức rõ ràng tầm quan trọng của Công ước, có trách nhiệm cùng Bộ Giao thông vận tải trong việc triển khai thực thi Công ước. Cần phổ biến và tuyên truyền rộng rãi về Công ước STCW.

b) Đầu tư đồng bộ cơ sở vật chất trang thiết bị theo quy định của Công ước cho các cơ sở đào tạo. Phải có những đột phá đầu tư mạnh thì mới có được thuyền viên đảm bảo chất lượng.

c) Các cơ sở đào tạo hàng hải phải tách biệt với việc đào tạo các ngành nghề khác. Các cơ sở phải được quản lý theo hình thức bán quân sự với chế độ sinh hoạt đặc biệt để rèn luyện thể chất và phẩm chất thuyền viên.

c) Đổi mới cách dạy và học ngoại ngữ sao cho thực tế và hiệu quả. Yêu cầu về ngoại ngữ có tầm quan trọng tương đương với yêu cầu thực hành nghề nghiệp. Ngoại ngữ tốt thì mới cạnh tranh trên thị trường lao động hàng hải quốc tế.

d) Lực lượng thầy giáo phải có lý thuyết và có tay nghề giỏi thì thầy giáo trước hết phải là những người giỏi nghề nghiệp, đã có kinh nghiệm đi biển. Quy định tiêu chuẩn thầy giáo đứng lớp các môn chuyên môn phải có kinh nghiệm đi biển ít nhất 2 -3 năm hoặc hơn, tối thiểu đã đảm nhiệm chức danh Thuyền phó 3, Máy tư ít nhất một năm trước khi trở thành thầy giáo chuyên môn. Có chế độ đãi ngộ thích đáng cho thầy giáo dạy các môn chuyên môn để thu hút những người có kinh nghiệm đi biển tham gia giảng dạy, đặc biệt là giáo viên hướng dẫn thực hành.

đ) Cần chuẩn bị một đội ngũ thầy giáo đông đảo và có chất lượng. Cần có chính sách đào tạo thầy giáo giỏi bằng cách mở riêng một hoặc hai trung tâm đào tạo Huấn luyện viên chính (Instrutor), thuê chuyên gia nước ngoài, mời chuyên viên IMO trực tiếp tham gia giảng dạy một số khóa, sau đó thầy giáo trong nước sẽ dần dần thay thế. Có chế độ cử người đi thực tập, nghiên cứu ở các trung tâm giáo dục đào tạo nước ngoài theo chương trình đào tạo chung của nhà nước, đối tượng tuyển chọn là những người có thâm niên đi biển.

e) Quản lý chất lượng đào tạo thuyền viên là Cục Hàng hải Việt Nam với tư cách cơ quan quản lý chuyên ngành. Xây dựng các quy chế quản lý, kiểm soát, kiểm định chất lượng độc lập để Cục thực hiện các chức năng quản lý chất lượng đào tạo chuyên môn đối với tất cả các cơ sở đào tạo, huấn luyện.

g) Xây dựng chế độ “ Cấp phép đào tạo, huấn luyện”, sau khi kiểm tra đánh giá, chỉ có cơ sở đào tạo, huấn luyện nào có đầy đủ các yêu cầu về cơ sở vật chất, trang thiết bị, thầy giáo đủ tiêu chuẩn, thì mới chấp nhận cho phép tiến hành đào tạo, huấn luyện.

h) Quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam, cần xây dựng và công bố đề cương các môn thi cho tất cả các cấp sĩ quan quản lý và vận hành. Xây dựng quy chế thi và quản lý thi cử ở tất cả các hạng chức danh, nghiên cứu tiến tới chế độ thi cử trên mạng thống nhất toàn quốc, thiết lập ngân hàng câu hỏi và

giải đáp công bố công khai cho thí sinh ôn tập, kiểm soát chặt chẽ đầu ra nhằm nâng cao chất lượng thuyền viên.

i) Thành lập Ban biên soạn giáo trình, bám sát chương trình mẫu của IMO để sử dụng chung cho các cơ sở đào tạo, huấn luyện có chế độ thích đáng khuyến khích những người có năng lực tham gia. Dịch bộ Chương trình mẫu của IMO (Model courses IMO) làm cơ sở cho việc biên soạn tài liệu giảng dạy.

k) Trách nhiệm của các doanh nghiệp vận tải biển cùng đóng góp vào công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên, nghiên cứu các chế tài và chế độ đãi ngộ riêng để các doanh nghiệp tham gia tiếp nhận và quản lý sinh viên, thuyền viên thực tập.

2.4. Đối với Chủ tàu/ Tổ chức cung cấp thuyền viên

2.4.1. Trách nhiệm chính trong việc giảm thiểu tàu biển bị lưu giữ đó là chủ tàu/ người quản lý tàu, không ai có thể làm thay vai trò này cho chủ tàu. Do đó Chủ tàu cần thực thi nghiêm túc các quy định của Bộ luật ISM và duy trì tốt hệ thống quản lý an toàn đã xây dựng và được công nhận. Đây là chìa khóa dẫn đến thành công của Đề án này. Thêm vào đó Chủ tàu cần có kế hoạch đào tạo, phát triển nguồn nhân lực, bổ sung đội ngũ thuyền viên phù hợp với sự tăng trưởng của đội tàu; bố trí một số sỹ quan boong và máy có khả năng giao tiếp bằng tiếng Anh làm việc trên tàu. Thuyền viên phải nắm vững hệ thống quản lý của Công ty và tàu trước khi được bố trí làm việc dưới tàu;

2.4.2. Thanh toán lương và các chế độ khác cho thuyền viên theo đúng hợp đồng đã ký kết để thuyền viên phục vụ cho tàu và công ty.

2.4.3 Thường xuyên giữ mối liên hệ với Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam để kịp thời nắm bắt thông tin về kiểm tra PSC tại khu vực mà tàu mình hoạt động để có biện pháp chủ động đối phó.

2.4.4 Trường hợp tàu bị lưu giữ ở nước ngoài qua kiểm tra PSC thì phải tổ chức rút kinh nghiệm và quy trách nhiệm cá nhân đối với các khiếm khuyết dẫn đến việc giữ tàu.

VI. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

1. Sửa đổi, bổ sung các văn bản luật

Hệ thống pháp luật của ngành Hàng hải Việt Nam được đánh giá là một trong những ngành có hệ thống luật tương đối hoàn chỉnh và tiến bộ, hội nhập với quốc tế. Sau 13 năm áp dụng Bộ luật Hàng hải Việt Nam đã được sửa đổi năm 2005 để phù hợp với tình hình phát triển mới của ngành Hàng hải. Sau khi Bộ luật Hàng hải sửa đổi có hiệu lực, hệ thống các văn bản dưới luật lần lượt được ban hành để triển khai thực hiện. Tuy nhiên đến nay với sự thay đổi lớn của ngành Hàng hải trong những năm qua, Cục Hàng hải Việt Nam đã đề xuất Bộ Giao thông vận tải tiến hành đánh giá và sửa đổi một số điều luật của Bộ luật Hàng hải Việt Nam vào năm 2013. Đối với các quy định về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cơ bản các điều luật đã bám sát với các quy định của công ước quốc tế của IMO. Trong những năm trước mắt cần sửa đổi và ban hành các văn bản sau:

a) Sửa đổi quy định trong Nghị định về đăng ký và mua, bán tàu biển theo hướng tàu biển chỉ được cấp đăng ký chính thức sau khi đã được cấp các giấy chứng nhận an toàn theo quy định và công ty quản lý, khai thác tàu/ chủ tàu đã được cấp giấy chứng nhận phù hợp cả hệ thống quản lý an toàn theo quy định của Bộ luật ISM; Bổ sung rõ trách nhiệm của tổ chức đăng kiểm đối với các giấy chứng nhận do mình cấp.

b) Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải: cần quy định đầy đủ các hành vi vi phạm trong lĩnh vực hàng hải liên quan đến kỹ thuật; các hành vi cần được quy định cụ thể rõ ràng để dễ hiểu, dễ áp dụng, tránh các quy định chung chung, phân định rõ thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính.

c) Thông tư của Bộ Tài chính về việc thu phí kiểm tra lại tàu biển. Việc kiểm tra tàu biển là trách nhiệm của các công chức, viên chức hưởng lương từ ngân sách do đó sẽ không quy định việc thu phí, tuy nhiên đối với những tàu để các sỹ quan kiểm tra tàu biển phải xuống tàu kiểm tra lại nhiều lần do không thực thi nghiêm các quy định yêu cầu thì cần phải thu phí để giảm bớt gánh nặng về chi phí cho các cảng vụ và nâng cao trách nhiệm của chủ tàu;

d) Thông tư quy định tiêu chuẩn của các Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam và Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển để từng bước chuẩn hóa đội ngũ sỹ quan kiểm tra tàu;

đ) Thông tư quy định chế độ đãi ngộ đặc thù đối với các sỹ quan kiểm tra tàu vì đây là một ngành nghề đặc thù đòi hỏi chuyên môn cao, đối mặt với những nguy hiểm và có nhiều cám dỗ, do đó cần có chế độ đãi ngộ phù hợp để tuyển dụng người có tài và thực thi tốt nhiệm vụ được giao.

e) Nghị định quy định chính sách ưu đãi đối với thuyền viên để thu hút và khuyến khích lực lượng lao động này gắn bó lâu dài với nghề;

g) Nghị định quản lý hoạt động vận tải biển (chú trọng về việc phát triển đội tàu và quản lý hoạt động các doanh nghiệp vận tải biển).

h) Thông tư điều chế độ trách nhiệm và khen thưởng , kỷ luật đối với công tác kiểm tra, giám sát tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế của đảng kiểm viên và sỹ quan kiểm tra tàu biển.

2. Tổ chức thực hiện

a) Vụ pháp chế:

- Chủ trì, tổng hợp và đôn đốc các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc triển khai thực hiện Đề án; trong trường hợp cần thiết hoặc theo yêu cầu của Lãnh đạo Bộ, tham mưu trình Lãnh đạo Bộ thành lập Nhóm công tác để xử lý

tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài để xác định nguyên nhân cụ thể của tàu bị lưu giữ, từ đó đề xuất giải pháp xử lý kịp thời;

- Chủ trì tham mưu cho Lãnh đạo Bộ ban hành, sửa đổi, bổ sung hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật liên quan nhằm giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài.

b) Vụ Tổ chức cán bộ:

- Đẩy nhanh tiến độ phê duyệt Đề án triển khai thực hiện các quy định của Công ước STCW 1978 sửa đổi 2010;

- Trên cơ sở Đề án triển khai thực hiện các quy định của Công ước STCW 1978 sửa đổi 2010 được phê duyệt, lập kế hoạch kiểm tra, thanh tra các cơ sở huấn luyện, thi sỹ quan hàng hải và kiên quyết xử lý cơ sở huấn luyện không đáp ứng các quy định của Công ước STCW 1978 sửa đổi 2010.

PHỤ LỤC

www.LuatVietnam.vn

Phụ lục I

Danh sách các nhà máy đóng Cục Đăng kiểm Việt Nam công nhận

(tính đến ngày 25/10/2012)

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Phạm vi dịch vụ
1	Công ty Trục vớt cứu hộ VN - Xí nghiệp sửa chữa tàu biển	Số 22 Tuệ Tĩnh, Phường Rạch Dừa, Vũng tàu	Đóng mới: 1. Tàu kéo biển nội địa công suất máy 5000cv; 2. Sà lan không tự hành chạy biển nội địa trọng tải đến 5000 tấn; 3. Sà lan tự hành chạy biển nội địa trọng tải 3000 tấn
2	Công ty CP Đại Dương	Số 296, khu 6, Thị trấn Diêm Điền, huyện Thái Thụy, Thái Bình	Đóng mới tàu hàng tổng hợp và hàng rời có trọng tải đến 12.500 tấn
3	Công ty CP Đóng tàu Thái Bình Dương	Khu 6, Thị trấn Tiên Lãng, Hải Phòng	Đóng mới tàu hàng có trọng tải đến 16.000 DWT
4	Nhà máy đóng tàu 76	30/7 Phạm Hữu Lầu, Phường Phú Mỹ, Quận 7, TP. HCM	Đóng mới tàu hàng có trọng tải đến 7.000 DWT
5	Công ty CP Công nghiệp Tàu thủy Thái Sơn	Km 15+500, Quốc lộ 5, Lê Thiện, An Dương, Hải Phòng	Đóng mới tàu hàng tổng hợp và hàng rời có trọng tải đến 7.200 tấn
6	Công ty CP Đóng tàu Hoàng Gia	Kim Lương, Kim Thành, Hải Dương	Đóng mới tàu hàng tổng hợp và hàng rời có trọng tải đến 15.000 tấn
7	Công ty CP Công nghiệp Tàu thủy Đông Á	Km 15+500, Quốc lộ 5, Lê Thiện, An Dương, Hải Phòng	Đóng mới tàu hàng tổng hợp, tàu dầu và tàu hàng rời có trọng tải đến 12.500 tấn
8	Công ty CP Vụ Hát Tường	Kỳ Côi, Tam Kỳ, Kim Thành, Hải Dương	Đóng mới tàu hàng tổng hợp, tàu dầu và tàu hàng rời có trọng tải đến 12.500 tấn
9	Công ty TNHH MTV Chế	Km 6, Quốc lộ 5,	Đóng mới và sửa chữa tàu đến

	tạo thiết bị & Đóng tàu Hải Phòng	Hồng Bàng, Hải Phòng	10.000 DWT
10	Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Phà Rừng	Thị trấn Minh Đức, Thủy Nguyên, Hải Phòng	Đóng mới tàu biển có trọng tải đến 35.000 DWT và sửa chữa tàu biển có trọng tải đến 12.000 DWT
11	Công ty CP Công nghiệp tàu thủy Nam Hà	Số 2, đường đê Sông Đào, Phường Trần Quang Khải, Thành phố Nam Định	1. Đóng mới tàu hàng đến 5.200 DWT hoạt động nội địa; 2. Sửa chữa tàu có trọng tải đến 2.500 DWT.
12	Công ty TNHH MTV Đóng tàu Cam Ranh	Km 3, Quốc lộ 1, phường Cam Phú, tp. Cam Ranh, tỉnh Khánh Hòa	Đóng mới tàu hàng đến 30.000 DWT
13	Công ty TNHH MTV đóng và sửa chữa Hải Minh	Số 1042, đường Huỳnh Tấn Phát, xã Phú Xuân, quận Nhà Bè, tp. HCM	Đóng mới tàu hàng và sửa chữa tàu có trọng tải đến 6.500 DWT
14	Công ty CP Công nghiệp tàu thủy Đông Bắc	Km 6, phường Quang Hanh, thị xã Cẩm Phả, tỉnh Quảng Ninh	Đóng mới tàu hàng tổng hợp và tàu hàng rời có trọng tải đến 15.000 DWT
15	Công ty CP Hoàng Vinh	Cụm CN Cơ khí Đóng tàu, Tổ 16, thị trấn Xuân Trường, huyện Xuân Trường, Nam Định	Sửa chữa tàu đến 5.500 DWT
16	Công ty CP CNHH Cát Trường	thôn Phú An, thị trấn Cát Thành, huyện Trực Ninh, Nam Định	Đóng mới tàu hàng tổng hợp hoạt động nội địa có trọng tải 10.000 DWT và sửa chữa tàu có trọng tải đến 5.500 DWT
17	Công ty CP CNTT Hoàng Linh	thôn 5, xã Quảng Xương, tp. Thanh Hóa	Sửa chữa tàu có trọng tải đến 5.000 DWT
18	Công ty TNHH MTV Đóng tàu An Phú	Số 18, Đường Đào Trí, Phường Phú Thuận, Quận 7, TP Hồ Chí	Đóng mới và sửa chữa tàu hàng có trọng tải đến 3.000 DWT

		Minh	
19	Xí nghiệp cơ khí tàu thuyền-Kinh doanh tổng hợp / Công ty TNHH MTV 128	Phường Đông Hải 2, quận Hải An, Hải Phòng	Sửa chữa tàu có trọng tải đến 3.500 DWT
20	Công ty TNHH MTV 189	Khu công nghiệp Đình Vũ, phường Đông Hải 2, quận Hải An, Hải Phòng	Đóng mới và sửa chữa tàu có trọng tải đến 5.500 DWT
21	Công ty CP Đóng tàu thủy Hoàng Phong	Xã Xuân Ninh, huyện Xuân Trường, Nam Định	Sửa chữa tàu có trọng tải đến 5.500 DWT
22	Công ty TNHH MTV Đóng tàu Thịnh Long	Khu 8, thị trấn Thịnh Long, Hải Hậu, Nam Định	Đóng mới tàu hàng có trọng tải đến 15.000 DWT hoạt động tuyến nội địa và sửa chữa tàu có trọng tải đến 6.500 DWT
23	Doanh nghiệp tư nhân Cơ khí CNTT Nguyễn Văn Tuấn	Minh Tân – Kiến Xương – Thái Bình	Đóng mới tàu nội địa có trọng tải đến 6.200 DWT và sửa chữa tàu có trọng tải đến 7.200 DWT
24	Công ty TNHH Đóng tàu Bắc Sơn	Đội 5, xã An Sơn, Thủy Nguyên, Hải Phòng	Sửa chữa tàu có trọng tải đến 4.000 DWT
25	Công ty CP cơ khí Bắc Sông Cấm	Xóm 6, xã Hợp Thành, huyện Thủy Nguyên, Hải Phòng	Sửa chữa tàu có trọng tải đến 7.600 DWT
26	Công ty CP CNTT Sông Đào	Xã Tân Thành, huyện Vụ Bản, tỉnh Nam Định	Đóng mới tàu hàng có trọng tải đến 5.500 DWT hoạt động tuyến nội địa và sửa chữa tàu có trọng tải đến 3.000 DWT
27	Công ty TNHH MTV Cơ khí Hàng hải Miền Nam	Số 847/15 đường 30/4, phường 11, tp. Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	Đóng mới tàu hàng đến 1.000 DWT hoạt động nội địa và sửa chữa tàu có trọng tải đến 3.000 DWT

28	Công ty TNHH MTV Đóng tàu Hải Bình	Số 36 Lê Hồng Phong, phường Bình Thủy, tp. Cần Thơ	Đóng mới tàu hàng đến 3.500 DWT hoạt động nội địa và sửa chữa tàu có trọng tải đến 4.500 tấn
29	Công ty TNHH MTV Đóng tàu Nha Trang	Số 1 Tân Lộc, Bình Tân, phường Vĩnh Tuông, tp. Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa	Đóng mới tàu hàng đến 6.500 tấn hoạt động nội địa và sửa chữa tàu có trọng tải đến 2.500 tấn
30	Công ty TNHH Hàng Giang	Xã Hợp Thành, huyện Thủy Nguyên, Thành phố Hải Phòng	Sửa chữa tàu có trọng tải đến 7.200 DWT

www.LuatVietnam.vn

Phụ lục II

Danh mục và một số chỉ tiêu quy hoạch các cơ sở công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

ST T	Tên nhà máy	Quy hoạch đến năm 2020				Định hướng sau năm 2020 đến 2030
		Mục tiêu dự án	Chiếc/năm		Diện tích chiếm đất	
			Sửa chữa	Đóng mới		
A	Lĩnh vực đóng tàu - sửa chữa tàu					
I	Khu vực phía bắc					
<i>1.1</i>	<i>Trung tâm Đóng tàu vận tải</i>					
1	Công ty Công nghiệp tàu thủy (NMĐT) Hạ Long	- Đóng mới tàu đến 15.000/30.000/50.000DWT - Sửa chữa tàu đến 50.000DWT		3/3/2	45	- Phát triển công nghệ sạch - Đóng tàu khách cỡ lớn
2	Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (NMĐT) Phà Rừng	- Đóng mới tàu 10.000/30.000DWT - Sửa chữa tàu đến 15.000DWT		4/2	110	Dành quỹ đất nối tiếp từ NMĐT Phà Rừng đến hạ lưu NMĐT Nam Triệu phục vụ di dời các nhà máy trong nội thành
3	Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (NMĐT) Nam Triệu	- Đóng mới tàu 15.000/50.000/70.000DWT - Sửa chữa tàu 3.000/20.000DWT - Sản xuất que hàn và thiết bị tàu thủy		4/2/2	62,4	
4	Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (NMĐT) Bạch Đằng	- Đóng mới tàu 10.000/20.000DWT - Sửa chữa tàu đến 10.000DWT		6/4	24	Di chuyển ra sông Bạch Đằng
5	Các cơ sở vệ tinh khác					

	<ul style="list-style-type: none"> - Công ty Cơ khí đóng tàu - Vinacomin đóng các gam tàu hàng rời 15.000-30.000DWT và làm vệ tinh cho NMĐT Hạ Long - Các công ty đóng tàu Bến Kiên đóng tàu cao tốc, tàu công trình và tàu vận tải dưới 10.000DWT và Công ty TNHH chế tạo thiết bị và đóng tàu Hải Phòng (Lilama) đóng tàu cỡ nhỏ dưới 6.500DWT có chiều cao phù hợp với tỉnh không cầu Bính và là vệ tinh cho các nhà máy đóng tàu Bạch Đằng, Phà Rừng, Nam Triệu. - Di dời các nhà máy Sông Cấm, Tam Bạc, An Đông ra khỏi khu vực nội thành. - Các Nhà máy đóng tàu hiện có dọc theo sông Văn Úc, Kinh Môn, Thái Bình, Trà Lý, Sông Hồng, Ninh Cơ, Sông Đáy, sông Đào Nam Định thuộc địa phận các tỉnh, thành phố Hải Phòng, Hải Dương, Hà Nội, Phú Thọ, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình là các cơ sở đóng tàu nhỏ <5.000DWT hoặc làm vệ tinh cho các nhà máy khác được phát triển phù hợp với nhu cầu thị trường và quy hoạch GTVT, quy hoạch địa phương. 					
6	Nhà máy đóng - SC tàu Vinamegastar (khu vực sông Văn Úc - Hải Phòng hoặc các địa điểm phù hợp khác) sẽ xác định quy mô phù hợp với nhu cầu thị trường và quy hoạch GTVT, quy hoạch địa phương; Các nhà máy tiềm năng tại Hải Hà, sông Chanh (Quảng Ninh), sông Văn Úc (Hải Phòng), sông Ninh Cơ (Nam Định).					
1.2	<i>Trung tâm đóng, sửa chữa tàu chuyên dụng đặc biệt</i>					
1	Công ty 189, Hồng Hà, Hải Long - X46 (BQP)	- Đóng, sửa chữa tàu quân sự, tàu cao tốc và tàu chuyên dụng đến 3.000 tấn	25-30	7	50	Phát triển theo quy hoạch CNQP của Bộ Quốc Phòng
2	NMĐT Sông Cấm, Tam Bạc	- Đóng, sửa chữa tàu công trình, cao tốc, tàu kéo, TKCN, nghiên cứu biển	50	30	65	Liên doanh đầu tư hoàn chỉnh cơ sở Bắc sông Cấm
1.3	<i>Trung tâm sửa chữa tàu vận tải</i>					
1	Nhà máy sửa chữa tàu biển Nosco - Vinalines	- Sửa chữa các gam tàu đến 70.000DWT	120		89	SC tàu 100.000DWT
2	<ul style="list-style-type: none"> - Các nhà máy tham gia sửa chữa tàu vận tải >5.000DWT khác: Công ty Hàng hải Đông Đô (sửa chữa tàu 15.000DWT) và các nhà máy đóng mới kết hợp sửa chữa tàu biển khi có nhu cầu như: NMĐT Nam Triệu (sửa chữa tàu 20.000DWT), NMĐT Phà Rừng (sửa chữa tàu 15.000DWT), NMĐT Bạch Đằng (sửa chữa tàu 8.000DWT, tàu 6.500DWT), NMĐT Bến Kiên (sửa chữa tàu 5.000DWT), NMĐT Hạ Long (sửa chữa tàu 15.000DWT). 					

II Các cơ sở khu vực Miền Trung						
<i>II.1 Trung tâm Đóng tàu vận tải</i>						
1	Nhà máy đóng tàu Dung Quất	- Đóng mới tàu 100.000 - 350.000DWT; Kết hợp sửa chữa tàu đến 300.000DWT		2 - 3	130	Liên doanh hợp tác để ổn định đơn hàng theo gam tàu
2	Nhà máy tàu biển HYUNDAI - VINASHIN	- Đóng mới tàu 30.000- 50.000DWT, lớn nhất 400.000 DWT		19	75	Phát triển theo giấy phép đầu tư
3	Nhà máy tàu biển Hòn Khói (PVSB liên doanh với nước ngoài)	- Đóng tàu 100.000DWT		1-2	75	Phát triển theo giấy phép đầu tư
4	Công ty Công nghiệp tàu thủy (NMĐT) Cam Ranh	- Đóng tàu 30.000 - 50.000DWT		4 -5	54	Phát triển theo nhu cầu thị trường
5	- Các nhà máy Thanh Hóa, cơ khí tàu Nghệ An, NMĐT Bến Thủy, NMĐT Nhật Lệ, Phú Yên và các nhà máy đóng tàu khu vực Đà Nẵng đóng tàu nhỏ là vệ tinh cho 4 nhà máy trên được phát triển phù hợp với quy hoạch địa phương, nhu cầu thị trường và quy hoạch hệ thống luồng tàu, giao thông cũng như tỉnh không các cầu đường bộ trên các tuyến vận tải thủy ra vào nhà máy.					
6	Di dời NMĐT Sông Thu					
7	Các nhà máy tiềm năng tại Vũng Áng (Hà Tĩnh), Mỹ Thủy (Quảng Trị), Vũng Rô (Phú Yên)					
<i>II.2 Trung tâm đóng, sửa chữa tàu chuyên dụng đặc biệt</i>						
1	XNLH Sông Thu; NM X52 (BQP)	- Đóng, sửa chữa tàu quân sự, tàu cao tốc, tàu kéo, tàu tìm kiếm cứu nạn và xử lý sự cố tràn dầu.				Phát triển theo quy hoạch CNQP của Bộ Quốc Phòng
2	NMĐT Bến Thủy	- Đóng, sửa chữa tàu Du lịch, cao tốc, tàu kéo, TKCN, nghiên cứu biển và là cơ sở vệ tinh cho NM khác				
<i>II.3 Trung tâm sửa chữa tàu vận tải</i>						
1	Nhà máy SCTB	- Sửa chữa tàu	20 -		43	Mở rộng và phát triển

	Cam Ranh (X52)	150.000DWT	30			theo nhu cầu thị trường
III	Khu vực phía Nam					
<i>III.1</i>	<i>Trung tâm Đóng tàu vận tải</i>					
1	Công ty CNTT Sài Gòn	- Đóng mới tàu đến 10.000DWT kết hợp sửa chữa tàu 10.000DWT		2-3	11	Phát triển công nghệ sạch
2	NMTB Long Sơn	- Đóng tàu đến 50.000DWT		4-5		Phát triển theo giấy phép đầu tư
3	- Các nhà máy Ba Sơn, An Phú, Caric, X51, Đóng tàu 76, Nhơn Trạch, Đồng Nai, Bảo Tín, Sài Gòn Shipyard (Singapore), các công ty đóng tàu trong KCN Đông Xuyên: Strategic marine (Úc), Aker yard (Na Uy), Gulfstream limited (Singapore), Amada (Singapore), Trục với cứu hộ, cơ khí dịch vụ hàng hải... là các cơ sở đóng tàu chuyên dụng và là vệ tinh cho 3 nhà máy trên được phát triển phù hợp với quy hoạch địa phương, nhu cầu thị trường và quy hoạch hệ thống luồng tàu ra vào nhà máy.					
4	Nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu Cần Thơ, Công ty vận tải thủy Cần Thơ	- Đóng mới và Sửa chữa tàu thủy sản, phương tiện thủy nội địa, ven biển 1.000 - 6.500DWT phù hợp nhu cầu thị trường trong từng thời kỳ, điều kiện xây dựng, luồng tàu và quy hoạch của địa phương				
<i>III.2</i>	<i>Trung tâm đóng, sửa chữa tàu chuyên dụng đặc biệt</i>					
1	XNLH Ba Sơn (X51+Ba Sơn)	- Sửa chữa, đóng mới tàu quân sự, tàu cao tốc và tàu chuyên dụng đến 3.000 tấn	30-40	6-8	120	Phát triển theo quy hoạch CNQP của Bộ Quốc Phòng
2	Nhà máy Đóng tàu PTSC Shipyard, NMĐT đặc chủng và sản xuất trang thiết bị tàu thủy Nhơn Trạch - Đồng Nai (Petro VN) đóng, sửa chữa tàu 10.000DWT, tàu dịch vụ dầu khí và tàu lai dắt.					
3	Các nhà máy Caric (HCM), Sài Gòn Shipyard (Singapore), các công ty đóng tàu trong KCN Đông Xuyên: Strategic marine (Úc), Aker yard (Na Uy), Gulfstream limited (Singapore), Amada (Singapore) tập trung đóng các loại tàu du lịch, nghiên cứu biển, dịch vụ dầu khí, tàu khách.					
<i>III.3</i>	<i>Trung tâm sửa chữa tàu vận tải</i>					
1	NMĐT Ba Sơn,	- Sửa chữa tàu lớn	80-		190	Phát triển theo các dự

	NMSCTB Vinalines phía Nam	nhất đến 100.000DWT	100			án được duyệt
2	Công ty đóng tàu và CNHH Sài Gòn	- Sửa chữa tàu 15.000DWT kết hợp đóng mới tàu 6.500DWT				
3	Các nhà máy sửa chữa: đóng tàu 76 (50.000DWT), X51 (10.000DWT), NMSCTB Trà Vinh (20.000DWT), NMSCTB Cà Mau (5.000DWT)					
4	Nhà máy tiềm năng:					
	NMSCTB Tiền Giang (sông Soài Rạp), Long An (sông Vàm Cỏ, Soài Rạp)					

www.LuatVietnam.vn

Phụ lục III

Danh mục các quy định của pháp luật Việt Nam liên quan đến công tác an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường

- Quyết định số 26/2005/QĐ-BGTVT ngày 16/5/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc công bố tạm thời luồng hàng hải công cộng và luồng hàng hải chuyên dùng.
- Quyết định số 57/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải.
- Thông tư số 10/2007/TT-BGTVT ngày 06/8/2007 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ngày 25/7/2006 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
- Quyết định số 03/2007/QĐ-BGTVT ngày 22/01/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Ngãi và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Quảng Ngãi.
- Quyết định số 04/2007/QĐ-BGTVT ngày 24/01/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về điều chỉnh vị trí Vùng đón trả hoa tiêu tại Vũng Tàu.
- Quyết định số 07/2007/QĐ-BGTVT ngày 23/02/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Thái Bình và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Thái Bình.
- Quyết định số 08/2007/QĐ-BGTVT ngày 23/02/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Trị và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Quảng Trị.
- Quyết định số 11/2007/QĐ-BGTVT ngày 28/02/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Hà Tĩnh và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Hà Tĩnh.
- Quyết định số 18/2007/QĐ-BGTVT ngày 04/4/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Khánh Hòa, tỉnh Ninh Thuận và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Nha Trang.
- Quyết định số 22/2007/QĐ-BGTVT ngày 17/4/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Nghệ An và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Nghệ An.
- Quyết định số 24/2007/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Nam Định và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Nam Định.

- Quyết định số 31/2007/QĐ-BGTVT ngày 04/7/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Cà Mau và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Cà Mau.

- Quyết định số 33/2007/QĐ-BGTVT ngày 17/7/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Định, tỉnh Phú Yên và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Quy Nhơn.

- Quyết định số 35/2007/QĐ-BGTVT ngày 25/7/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận các tỉnh Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Mỹ Tho.

- Quyết định số 40/2007/QĐ-BGTVT ngày 28/8/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Thừa Thiên Huế và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Thừa Thiên Huế.

- Quyết định số 41/2007/QĐ-BGTVT ngày 28/8/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Kiên Giang và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Kiên Giang.

- Quyết định số 42/2007/QĐ-BGTVT ngày 28/8/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Ninh và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Quảng Ninh.

- Quyết định số 43/2007/QĐ-BGTVT ngày 28/8/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Thanh Hóa và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Thanh Hóa.

- Quyết định số 45/2007/QĐ-BGTVT ngày 04/9/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Đồng Tháp và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đồng Tháp.

- Quyết định số 46/2007/QĐ-BGTVT ngày 05/9/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tỉnh Bình Thuận và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Vũng Tàu.

- Quyết định số 47/2007/QĐ-BGTVT ngày 05/9/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh An Giang và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải An Giang.

- Quyết định số 48/2007/QĐ-BGTVT ngày 12/9/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bình Dương và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đồng Nai.

- Quyết định số 49/2007/QĐ-BGTVT ngày 12/9/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hồ Chí Minh và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải thành phố Hồ Chí Minh.
- Quyết định số 50/2007/QĐ-BGTVT ngày 12/9/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Cần Thơ, tỉnh Vĩnh Long và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Cần Thơ.
- Thông tư liên tịch số 3320/TTLT/QP-NG ngày 11/12/2007 hướng dẫn thực hiện Nghị định số 55/CP ngày 01/10/1996 của Chính phủ về hoạt động của tàu quân sự nước ngoài vào thăm nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.
- Quyết định 1818/QĐ-BGTVT ngày 23/6/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.
- Thông tư số 02/2010/TT-BGTVT ngày 22/01/2010 của Bộ Giao thông vận tải về công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Thuận và sự quản lý của Cảng vụ hàng hải Bình Thuận.
- Thông tư số 22/2010/TT-BGTVT ngày 19/8/2010 của Bộ Giao thông vận tải công bố Vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Bình và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Quảng Bình.
- Thông tư số 31/2010/TT-BGTVT ngày 01/10/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng.
- Thông tư số 51/2011/TT-BGTVT ngày 24/10/2011 công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Nam và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Quảng Nam.
- Thông tư số 52/2011/TT-BGTVT ngày 24/10/2011 công bố vùng nước thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.
- Thông tư số 20/2012/TT-BGTVT ngày 15/6/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về trang phục, phù hiệu, cấp hiệu, biển hiệu của cán bộ công chức, viên chức và thuyền viên cảng vụ hàng hải.
- Nghị định số 18/2006/NĐ-CP ngày 10/2/2006 của Chính phủ về xử lý tài sản chìm đắm ở biển.
- Nghị định số 48/2011/NĐ-CP ngày 21/6/2011 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải.
- Nghị định số 25/2009/NĐ-CP ngày 6/3/2009 của Chính phủ về quản lý tổng hợp tài nguyên và bảo vệ môi trường biển, hải đảo.

- Nghị định số 96/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ về việc xử lý tài sản bị chôn dấu, bị chìm đắm được phát hiện hoặc tìm thấy thuộc đất liền, các hải đảo và vùng biển Việt Nam.

- Nghị định số 95/2010/NĐ-CP ngày 16/9/2010 của Chính phủ quy định về cấp phép và phối hợp hoạt động với lực lượng tìm kiếm cứu nạn nước ngoài tại Việt Nam.

- Quyết định số 70/2006/QĐ-TTg ngày 29/3/2006 của Thủ tướng Chính phủ về Chế độ phụ cấp đặc thù đi biển đối với công chức, viên chức, công nhân, nhân viên trên tàu tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

- Quyết định số 179/2006/QĐ-TTg ngày 07/8/2006 của Thủ tướng Chính phủ về Chế độ phụ cấp ưu đãi theo nghề đối với lực lượng tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

- Quyết định số 11/2009/QĐ-TTg ngày 16/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số Điều của Quyết định số 125/2004/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc công bố, tiếp nhận, truyền phát và xử lý thông tin an ninh hàng hải.

- Quyết định số 148/2008/QĐ-TTg ngày 20/11/2008 của Thủ tướng Chính phủ về chế độ phụ cấp đặc thù đối với công chức, viên chức, công nhân, nhân viên trên tàu tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

- Quyết định số 141/2009/QĐ-TTg ngày 31/12/2009 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế tiền lương và chế độ phụ cấp ưu đãi theo nghề đối với lực lượng tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

- Quyết định 184/2003/QĐ-BTC ngày 04/11/2003 của Bộ Tài chính về việc ban hành mức thu phí kiểm định an toàn kỹ thuật và chất lượng tàu biển và công trình biển thuộc phạm vi giám sát của Đăng kiểm Việt Nam.

- Quyết định số 33/2005/QĐ-BTC ngày 01/6/2005 của Bộ Tài chính về việc quy định chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định, phê duyệt đánh giá an ninh cảng biển, kế hoạch an ninh cảng biển, cấp sổ lý lịch tàu biển theo Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển.

- Quyết định số 41/2005/QĐ-BGTVT ngày 16/9/2005 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải về trình tự, thủ tục xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam.

- Quyết định số 49/2005/QĐ-BGTVT ngày 04/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về áp dụng Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển.

- Quyết định số 51/2005/QĐ-BGTVT ngày 12/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam.

- Quyết định số 59/2005/QĐ-BGTVT ngày 21/11/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về trang thiết bị an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển lắp đặt trên tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa.

- Quyết định số 70/2005/QĐ-BGTVT ngày 16/12/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về Tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra hàng hải.

- Quyết định số 28/2007/QĐ-BGTVT ngày 25/6/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi điểm a và điểm b mục 8 Phụ lục I Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển ban hành kèm theo Quyết định số 49/2005/QĐ-BGTVT ngày 04/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về áp dụng Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển.

- Thông tư số 88/2010/TT-BTC ngày 15/6/2010 của Bộ Tài chính về việc hướng dẫn thực hiện một số nội dung của Nghị định số 96/2009/NĐ-CP ngày 30 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ về việc xử lý tài sản bị chôn giấu, bị chìm đắm được phát hiện hoặc tìm thấy thuộc đất liền, các hải đảo và vùng biển Việt Nam.

- Thông tư số 17/2010/TT-BGTVT ngày 05/7/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu hàng hải.

- Thông tư số 29/2010/TT-BGTVT ngày 30/9/2010 của Bộ Giao thông vận tải quy định về phòng, chống và khắc phục hậu quả lụt, bão trong ngành hàng hải.

- Thông tư số 02/2011/TT-BGTVT ngày 14/2/2011 ban hành Định mức kinh tế kỹ thuật trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ công ích bảo đảm an toàn hàng hải.

- Thông tư số 12/2011/TT-BGTVT ngày 30/3/2011 quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu năm 1992.

- Thông tư số 46/2011/TT-BGTVT ngày 30/6/2011 quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001.

- Thông tư số 47/2011/TT-BGTVT ngày 30/6/2011 quy định về tiếp nhận, truyền phát và xử lý thông tin an ninh hàng hải.

- Thông tư số 27/2011/TT-BGTVT ngày 14/4/2011 quy định việc áp dụng sửa đổi, bổ sung năm 2002 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 ban hành kèm theo Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển và thủ tục cấp các giấy chứng nhận theo quy định của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển.

- Thông tư số 54/2011/TT-BGTVT ngày 08/11/2011 quy định về báo hiệu hàng hải và thông báo hàng hải.

- Thông tư số 27/2012/TT-BGTVT ngày 20/7/2012 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải về Báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải.

PHỤ LỤC IV
BẢNG THỐNG KÊ CÁC TÀU BIỂN VIỆT NAM BỊ LƯU GIỮ TRONG
KHU VỰC TOKYO MOU NĂM 2010 - 2012

www.LuatVietnam.vn

PHỤ LỤC IV.1

TÀU BIỂN VIỆT NAM BỊ LƯU GIỮ TẠI CÁC CẢNG BIỂN TRONG KHU VỰC CỦA TOKYO MOU

Năm 2010

Tháng 01

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
8807674	THU BON 01	Vietnam	1989	6935	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	THU BON TRANSPORT TRADING J.S. COMPANY	Haikou, China	04.01.2010	05.01.2010	05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (Vietnam Register of Shipping) 07116 - FIRE SAFETY - Ventilation
9549293	AN TRUNG 135	Vietnam	2007	1599	Bulk carrier	Vietnam Register of Shipping	FINANCIAL LEASING COMPANY II (ALC II)	Dumai, Indonesia	06.01.2010		09229 - LIVING AND WORKING CONDITIONS - WORKING CONDITIONS - Winches & capstans 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (Vietnam Register of Shipping) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (Vietnam Register of Shipping) 03105 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.) (Vietnam Register of Shipping)
9550993	NGOC SON	Vietnam	2008	2551	General cargo/multipurpose	VIETNAM REGISTER	LE NGOC SON	Dumai, Indonesia	13.01.2010		03107 - WATER/WEATHERTIGHT

	225				e		COMPANY LIMITED				CONDITIONS - Doors (Other) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (Other) 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (Other)
9414797	HOANG SON STAR	Vietnam	2006	9639	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	HOANG SON CO LTD	Xiamen, China	19.01.2010	28.01.2010	04103 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency, lighting, batteries and switches (no responsibility of RO) 01106 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Document of Compliance (DoC/ ISM) (no responsibility of RO) 01125 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Engine International Air Pollution Prev. Cert. (Vietnam Register of Shipping) 07114 - FIRE SAFETY - Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces (no responsibility of RO) 07106 - FIRE SAFETY - Fire detection and alarm system (no responsibility of RO)
9399959	HAI PHONG 05	Vietnam	2005	1599	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	HAI PHONG TRADING TRANSPORT CO., LTD	Tanjung Priok, Indonesia	22.01.2010	22.01.2010	03106 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Windows, sidescuttles and deadlights (no responsibility of RO)

Tháng 02

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9036789	VIETFRACHT 01	Vietnam	1991	4852	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	TRANSPORT & CHARTERING CORP (VIETFRACHT)	Weihai, China	09.02.2010		07110 - FIRE SAFETY - Fire fighting equipment and appliances (no responsibility of RO) 02113 - STRUCTURAL CONDITIONS - Hull - cracking (no responsibility of RO)

Tháng 03

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9548093	DONG AN QUEEN	Vietnam	2009	2999	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	DONG AN CO LTD	Haikou, China	09.03.2010	10.03.2010	14104 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Oil filtering equipment (no responsibility of RO) 01117 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - International Oil Pollution Prevention (IOPP) (no responsibility of RO) 11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO) 01120 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Statement of Compliance CAS (no responsibility of RO)
9168269	VINALINES SKY	Vietnam	1997	24953	Bulk carrier	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINALINES HAIPHONG	Qinhuangdao, China	17.03.2010	17.03.2010	13102 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Auxiliary engine (no responsibility of RO) 07114 - FIRE SAFETY - Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces (no responsibility of

												RO)
												10117 - SAFETY OF NAVIGATION - Echo sounder (no responsibility of RO)
7705350	HONG SON	Vietnam	1978	3746	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	FINANCIAL LEASING COMPANY II (ALC II)	Dumai, Indonesia	18.03.2010	31.03.2010	11108 - LIFE SAVING APPLIANCES - Inflatable liferafts (no responsibility of RO) 10103 - SAFETY OF NAVIGATION - Radar (no responsibility of RO) 03107 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Doors (no responsibility of RO) 06101 - CARGO OPERATIONS INCLUDING EQUIPMENT - Cargo Securing Manual (no responsibility of RO) 03107 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Doors (no responsibility of RO)
9282077	VINASHIN SUN	Vietnam	2002	8310	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Nippon Kaiji Kyokai; Vietnam Register of Shipping;	VINASHIN OCEAN SHIPPING COMPANY	Lianyungang, China	19.03.2010	20.03.2010	01101 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Cargo Ship Safety Equipment (including exemption) (no responsibility of RO) 01117 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - International Oil Pollution Prevention (IOPP) (no responsibility of RO) 05110 - RADIO COMMUNICATIONS - Facilities for reception of marine safety inform. (no responsibility of RO)

9353474	NGOC SON	Vietnam	2004	4095	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	NORTHERN SHIPPING JOINT STOCK CO	Dalian, China	24.03.2010	25.03.2010	11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO) 07106 - FIRE SAFETY - Fire detection and alarm system (no responsibility of RO)
7628411	PHUC HAI 5	Vietnam	1980	9119	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	PHUC HAI SHIPPING CO LTD	Tangshan, China	25.03.2010	07.04.2010	07116 - FIRE SAFETY - Ventilation (no responsibility of RO) 11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO) 07116 - FIRE SAFETY - Ventilation (no responsibility of RO) 13107 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Other (machinery) (no responsibility of RO)
8513883	HOA BINH	Vietnam	1985	5512	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping		NORTHERN SHIPPING JOINT STOCK CO	Zhoushan, China	31.03.2010		14104 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Oil filtering equipment (no responsibility of RO)

Tháng 04

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
8833790	NHUT TAO	Vietnam	1988	1247	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	LONGAN TRANSPORTATION JSC	Dumai, Indonesia	02.04.2010		06101 - CARGO OPERATIONS INCLUDING EQUIPMENT - Cargo Securing Manual (no responsibility of RO) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (no responsibility of RO) 03107 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Doors (no responsibility of RO)

												05113 - RADIO COMMUNICATIONS - SART/AIS-SART (no responsibility of RO)
9379533	VAN KIEU 09	Vietnam	2005	499	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VAN KIEU CO LTD	Haikou, China	21.04.2010	23.04.2010	07113 - FIRE SAFETY - Fire pumps and its pipes (no responsibility of RO) 01203 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - CREW CERTIFICATES - Certificates for radio personnel (no responsibility of RO) 14119 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Oil and oily mixtures from machinery spaces (no responsibility of RO) 01314 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - DOCUMENTS - SOPEP (no responsibility of RO)
9499632	HOANG LONG 68	Vietnam	2007	2551	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	SON VINH CHUNG SHIPPING COMPANY LIMITED	Guangzhou, China	27.04.2010	05.05.2010	07101 - FIRE SAFETY - Fire prevention structural integrity (no responsibility of RO) 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (no responsibility of RO) 05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO)
9550993	NGOC SON 225	Vietnam	2008	2551	General cargo/multipurpose	VIETNAM REGISTER	VIETNAM REGISTER;	LE NGOC SON CO LTD	Beihai, China	28.04.2010		05111 - RADIO COMMUNICATIONS - Satellite EPIRB 406MHz/1.6GHz (no responsibility of RO) 07101 - FIRE SAFETY - Fire prevention structural integrity (no responsibility of RO) 05118 - RADIO COMMUNICATIONS - Operation of GMDSS equipment (no responsibility of RO)

04102 - EMERGENCY SYSTEMS -
Emergency fire pump and its pipes (no
responsibility of RO)

Tháng 05

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9536569	THAI LONG	Vietnam	2008	2551	Bulk carrier	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	THAI LONG TRADING TRANSPORT CORPORATION 32/811 BUI DINH TUY ST BINH THANH HO CHI MINH CITY VIETNAM	Zhanjiang, China	11.05.2010	13.05.2010	07113 - FIRE SAFETY - Fire pumps and its pipes (no responsibility of RO) 01201 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - CREW CERTIFICATES - Certificates for master and officers (no responsibility of RO)
8118243	AN BINH	Vietnam	1981	2608	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	TRUONG MINH SHIPPING JOINT STOCK CO	Zhanjiang, China	12.05.2010	15.05.2010	11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO) 13102 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Auxiliary engine (no responsibility of RO) 13102 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Auxiliary engine (no responsibility of RO) 05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO) 14101 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Control of discharge

												(no responsibility of RO) 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (no responsibility of RO) 13102 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Auxiliary engine (no responsibility of RO) 13102 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Auxiliary engine (no responsibility of RO) 14405 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX IV - Other (MARPOL Annex IV) (no responsibility of RO) 02111 - STRUCTURAL CONDITIONS - Beams, frames, floors-corrosion (no responsibility of RO) 09232 - LIVING AND WORKING CONDITIONS - WORKING CONDITIONS - Cleanliness of engine room (no responsibility of RO)
9050668	VINALINES GLOBAL	Vietnam	1993	38479	Bulk carrier	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINALINES HOCHIMINH CITY	Gunsan, Korea, Republic of	17.05.2010	19.05.2010	11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO) 07101 - FIRE SAFETY - Fire prevention structural integrity (no responsibility of RO) 07117 - FIRE SAFETY - Jacketed high pressure lines and oil leakage alarm (no responsibility of RO) 07103 - FIRE SAFETY - Division - decks,bulkheads and penetrations (no responsibility of RO)

9564164	MOON BRIGHT	Vietnam	2008	1596	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	SOUTHERN CREW TRAINING & SUPPLYING CO LTD	Guangzhou, China	25.05.2010	01.06.2010	04103 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency, lighting, batteries and switches (no responsibility of RO) 05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO)
9047013	VINALINES OCEAN	Vietnam	1993	15884	Bulk carrier	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINALINES HO CHI MINH CITY	Yingkou, China	31.05.2010	03.06.2010	11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO) 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (no responsibility of RO) 08111 - ALARMS - Other (alarms) (no responsibility of RO)

Tháng 06

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9512288	SEA HOME SHINE	Vietnam	2008	2551	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	GIA HAI SHIPPING CORP	Singapore, Singapore	03.06.2010	08.06.2010	04113 - EMERGENCY SYSTEMS - Water level indicator (no responsibility of RO) 07106 - FIRE SAFETY - Fire detection and alarm system (no responsibility of RO)
9336335	VINASHIN FREIGHTER	Vietnam	2005	5725	Container	Germanischer Lloyd	Germanischer Lloyd; Vietnam Register of Shipping;	BIEN DONG CO LTD (CONG TY TNHH BIEN DONG)	Shanghai, China	07.06.2010	10.06.2010	07116 - FIRE SAFETY - Ventilation (no responsibility of RO) 07106 - FIRE SAFETY - Fire detection and alarm system (no responsibility of RO)

												11104 - LIFE SAVING APPLIANCES - Rescue boats (no responsibility of RO)
9575993	TRAI THIEN 69	Vietnam	2009	2551	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	TRAI THIEN SHIPPING INVESTMENT & DEVELOPMENT JOINT STOCK CO	Guangzhou, China	09.06.2010	10.06.2010	07117 - FIRE SAFETY - Jacketed high pressure lines and oil leakage alarm (no responsibility of RO) 05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO)
9369837	THANH HAI 18	Vietnam	2004	2359	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	CONG TY CHO THUE TAI CHINH II	Haikou, China	24.06.2010	24.06.2010	07115 - FIRE SAFETY - Fire-dampers (no responsibility of RO) 01101 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Cargo Ship Safety Equipment (including exemption) (no responsibility of RO)
9374985	DONG THAP 18	Vietnam	2005	2209	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	TAN PHU SHIPPING CO LTD	Guangzhou, China	28.06.2010	19.07.2010	05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO) 07117 - FIRE SAFETY - Jacketed high pressure lines and oil leakage alarm (no responsibility of RO)

Tháng 07

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
8223763	HASICO BONANZA	Vietnam	1983	4414	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	CHAULONG MARITIME JSC	Penang, Malaysia	05.07.2010		01106 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Document of Compliance (DoC/ ISM) (Vietnam Register of Shipping)

9009164	HOANG ANH 27	Vietnam	1990	5515	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	HOANG ANH TRADING SERVICE JOINT STOCK CO	Guangzhou, China	05.07.2010	09.07.2010	07109 - FIRE SAFETY - Fixed fire extinguishing installation (Vietnam Register of Shipping) 11112 - LIFE SAVING APPLIANCES - Launching arrangements for survival craft (Vietnam Register of Shipping) 11101 - LIFE SAVING APPLIANCES - Lifeboats (no responsibility of RO)
9545742	HAI NAM STAR	Vietnam	2009	2425	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	HAI NAM DEVELOPMENT & INVESTMENT JSC	Dumai, Indonesia	08.07.2010	11.07.2010	02101 - STRUCTURAL CONDITIONS - Closing devices/watertight doors (no responsibility of RO)
9318670	VIEN DONG 3	Vietnam	2004	4095	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VITRANSCHART JSC	Tanjung Perak, Indonesia	20.07.2010		07115 - FIRE SAFETY - Fire-dampers (no responsibility of RO)

Tháng 8

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9565297	VU HOANG 09	Vietnam	2009	1599	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VU HOANG TRANSPORT CO LTD	Beihai, China	06.08.2010	10.08.2010	14601 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX VI - Technical files and if applicable, monitoring manual (no responsibility of RO) 10133 - SAFETY OF NAVIGATION - Bridge operation (no responsibility of RO) 05110 - RADIO COMMUNICATIONS - Facilities for reception of marine safety inform. (no responsibility of RO)

												14602 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX VI - Record book of engine parameters (no responsibility of RO) 07117 - FIRE SAFETY - Jacketed high pressure lines and oil leakage alarm (no responsibility of RO)
9324203	ROYAL FORTUNE	Vietnam	2003	1120	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	ROYAL SHIPPING & TRADING JOINT STOCK CO	Singapore, Singapore	06.08.2010		11104 - LIFE SAVING APPLIANCES - Rescue boats (no responsibility of RO)
9571741	SUNRISE	Vietnam	2008	2963	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	LOAN CUONG IMPORT-EXPORT INV JSC	Shenzhen, China	07.08.2010	08.08.2010	07115 - FIRE SAFETY - Fire-dampers (no responsibility of RO) 15107 - ISM - Emergency preparedness (no responsibility of RO) 17102 - OTHER - Other (SOLAS operational) (no responsibility of RO)
7628411	PHUC HAI 5	Vietnam	1980	9119	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	PHUC HAI SHIPPING CO LTD	Zhanjiang, China	18.08.2010	20.08.2010	10133 - SAFETY OF NAVIGATION - Bridge operation (no responsibility of RO) 05111 - RADIO COMMUNICATIONS - Satellite EPIRB 406MHz/1.6GHz (no responsibility of RO) 10133 - SAFETY OF NAVIGATION - Bridge operation (no responsibility of RO) 10133 - SAFETY OF NAVIGATION - Bridge operation (no responsibility of RO) 09232 - LIVING AND WORKING CONDITIONS - WORKING CONDITIONS - Cleanliness of engine room (no responsibility of RO)
9548689	TRUNG DUNG 06	Vietnam	2007	1599	Bulk carrier	Vietnam Register of	Vietnam Register of	VIET NAM TRANSPORT	Haikou, China	30.08.2010	31.08.2010	07109 - FIRE SAFETY - Fixed fire extinguishing installation (no

						Shipping	Shipping;	CO., LTD				responsibility of RO) 01106 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - Document of Compliance (DoC/ ISM) (no responsibility of RO)
--	--	--	--	--	--	----------	-----------	----------	--	--	--	--

Tháng 9

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9549293	AN TRUNG 135	Vietnam	2007	1599	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	AN TRUNG CO LTD	Zhanjiang, China	07.09.2010	10.09.2010	01119 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - International Sewage Pollution Prevention Cert. (no responsibility of RO) 14402 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX IV - Sewage treatment plant 14601 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX VI - Technical files and if applicable, monitoring manual 07109 - FIRE SAFETY - Fixed fire extinguishing installation (no responsibility of RO)
8715261	VNL DYNAMIC	Vietnam	1987	11977	Container	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINALINES CONTAINER SHIPPING CO	Hong Kong, Hong Kong, China	10.09.2010	12.09.2010	15107 - ISM - Emergency preparedness (no responsibility of RO) 02101 - STRUCTURAL CONDITIONS - Closing devices/watertight doors 02101 - STRUCTURAL CONDITIONS - Closing devices/watertight doors 11134 - LIFE SAVING APPLIANCES - Operation of Life Saving Appliances

												07124 - FIRE SAFETY - Maintenance of Fire protection systems (no responsibility of RO)
9052329	VINALINES STAR	Vietnam	1993	15884	Bulk carrier	Nippon Kaiji Kyokai	Vietnam Register of Shipping;	VINALINES HO CHI MINH CITY	Nantong, China	13.09.2010	16.09.2010	07113 - FIRE SAFETY - Fire pumps and its pipes (no responsibility of RO)
9146780	MORNING VISHIP	Vietnam	1996	6251	Container	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINASHIN SHIPPING JOINT STOCK COMPANY	Yokohama, Japan	16.09.2010	17.09.2010	01201 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - CREW CERTIFICATES - Certificates for master and officers (no responsibility of RO)
9551844	NEW OCEAN 27	Vietnam	2009	2999	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	NEW OCEAN TRADING TRANSPORTATION CO LTD	Shenzhen, China	20.09.2010	21.09.2010	15107 - ISM - Emergency preparedness (no responsibility of RO) 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes 07114 - FIRE SAFETY - Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces 07109 - FIRE SAFETY - Fixed fire extinguishing installation

Tháng 10

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9398620	MV.MINH THO 18	Vietnam	2006	2209	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	CAT BIEN MANUFACTURES TRADING SERVICES CO LTD	Shenzhen, China	03.10.2010	04.10.2010	07115 - FIRE SAFETY - Fire-dampers (no responsibility of RO) 15109 - ISM - Maintenance of the ship and equipment (no responsibility of RO)

9549293	AN TRUNG 135	Vietnam	2007	1599	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	AN TRUNG CO LTD	Dumai, Indonesia	08.10.2010		15113 - ISM - Other (ISM) (no responsibility of RO) 04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (no responsibility of RO) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (no responsibility of RO)
8602543	THIEN QUANG 09	Vietnam	1985	4096	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	NORTHERN TRADING & SHIPPING JOINT STOCK CO	Dumai, Indonesia	12.10.2010	16.10.2010	03107 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Doors (no responsibility of RO) 14108 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - 15 PPM Alarm arrangmts. (no responsibility of RO) 07115 - FIRE SAFETY - Fire-dampers (no responsibility of RO) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (no responsibility of RO)
8114211	VINH	Vietnam	1982	2717	General cargo/multipurpose	Nippon Kaiji Kyokai	Vietnam Register of Shipping;	NGHE AN VINASHIN TRANSPORT SHIPBUILDING INDUSTRY JSC (NAVISHINCO)	Guangzhou, China	14.10.2010	19.10.2010	05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO)
9265859	HO TAY 8	Vietnam	2001	998	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	AN LAI SHIPPING & TRADING CO LTD (CTY TNHH THUONG MAI VA VTB AN LAI)	Singapore, Singapore	26.10.2010	29.10.2010	10111 - SAFETY OF NAVIGATION - Charts (no responsibility of RO) 09232 - LIVING AND WORKING CONDITIONS - WORKING CONDITIONS - Cleanliness of engine room (no responsibility of RO)

9327619	TRUONG PHAT 36	Vietnam	2004	1599	General cargo/multipurpose	VIETNAM REGISTER	Other;	TRUONG PHAT WATFRWAY AND CAND TRANSPORT JOINT STOCK CO.	Fangcheng, China	29.10.2010	01.11.2010	05114 - RADIO COMMUNICATIONS - Reserve source of energy (no responsibility of RO) 01124 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - International Air Pollution Cert. (no responsibility of RO) 07114 - FIRE SAFETY - Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces (no responsibility of RO)
---------	----------------	---------	------	------	----------------------------	------------------	--------	---	------------------	------------	------------	--

Tháng 11

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9399959	HAI PHONG 05	Vietnam	2005	1599	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	HAI PHONG TRADING & TRANSPORT CO LTD	Dumai, Indonesia	08.11.2010	10.11.2010	10111 - SAFETY OF NAVIGATION - Charts (no responsibility of RO) 02103 - STRUCTURAL CONDITIONS - Stability/strength/loading information and instruments (no responsibility of RO) 15113 - ISM - Other (ISM) (no responsibility of RO)
9346196	AUCO1	Vietnam	2004	4095	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINALINES HOCHIMINH CITY	Ulsan, Korea, Republic of	24.11.2010	29.11.2010	11108 - LIFE SAVING APPLIANCES - Inflatable liferafts (no responsibility of RO)

												04103 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency, lighting, batteries and switches (no responsibility of RO) 07115 - FIRE SAFETY - Fire-dampers (no responsibility of RO)
9348261	VINASHINSHIP-1	Vietnam	2002	2494	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VINASHIN MARITIME COMPANY	Beihai, China	26.11.2010	28.11.2010	05111 - RADIO COMMUNICATIONS - Satellite EPIRB 406MHz/1.6GHz (no responsibility of RO) 05118 - RADIO COMMUNICATIONS - Operation of GMDSS equipment (no responsibility of RO) 01119 - CERTIFICATE AND DOCUMENTATION - SHIP CERTIFICATES - International Sewage Pollution Prevention Cert. (no responsibility of RO) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (no responsibility of RO) 05118 - RADIO COMMUNICATIONS - Operation of GMDSS equipment (no responsibility of RO)

www.LuatVietnam.vn

Tháng 12

IMO No.	Ship Name	Ship Flag	Year of build	Gross Tonnage	Ship Type	Classification society	Related ROs	Company	Place of detention	Date of detention	Date of release	Nature of deficiencies
9569918	PHUONG NAM 68	Vietnam	2009	2999	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	PHUONG NAM CO LTD	Tanjung Perak, Indonesia	10.12.2010	12.12.2010	04102 - EMERGENCY SYSTEMS - Emergency fire pump and its pipes (no responsibility of RO)
9545869	TIEN GIANG 09	Vietnam	2007	1599	General cargo/multipurpose	OTHER	Other;	TIEN GIANG SEA TRANSPORT JSC	Fangcheng, China	15.12.2010	15.12.2010	07117 - FIRE SAFETY - Jacketed high pressure lines and oil leakage alarm (no responsibility of RO)

												11104 - LIFE SAVING APPLIANCES - Rescue boats (no responsibility of RO) 07103 - FIRE SAFETY - Division - decks,bulkheads and penetrations (no responsibility of RO)
8915304	MY THINH	Vietnam	1989	8414	Bulk carrier	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	VIETNAM SHIPPING CO (VINASHIP) (CONG TY VAN TAI BIEN III)	Tanjung Priok, Indonesia	26.12.2010	30.12.2010	07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (no responsibility of RO) 10103 - SAFETY OF NAVIGATION - Radar (no responsibility of RO)
9536557	HOANG ANH	Vietnam	2008	2551	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	HOANG ANH SHIPPING CO LTD	Tanjung Priok, Indonesia	28.12.2010	30.12.2010	03105 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.) (no responsibility of RO)
9533775	THAI SON 18	Vietnam	2008	2999	General cargo/multipurpose	Vietnam Register of Shipping	Vietnam Register of Shipping;	THWAN NGHIA MARITIME COMPANY LIMITED	Tanjung Priok, Indonesia	28.12.2010	30.12.2010	05111 - RADIO COMMUNICATIONS - Satellite EPIRB 406MHz/1.6GHz (no responsibility of RO) 07125 - FIRE SAFETY - Evaluation of crew performance (fire drills) (no responsibility of RO) 03107 - WATER/WEATHERTIGHT CONDITIONS - Doors (no responsibility of RO) 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) (no responsibility of RO)

PHỤ LỤC IV.2
TÀU BIỂN VIỆT NAM BỊ LƯU GIỮ TẠI CÁC CẢNG BIỂN TRONG KHU VỰC CỦA TOKYO MOU
Năm 2011

TT	Tên tàu	Số IMO	Tổng Dung tích	Đơn vị khai thác	Ngày kiểm tra	Nơi kiểm tra	Kiểm khuyết
Quý I							
01	DONG AN	9119191	5552	Công ty Cổ phần Hàng hải Đông Đô Số 106 Hoàng Quốc Việt - Hà Nội 04.551314	05.01.2011	Kobe , Japan	- 1730 Marpol Annex I/ oil filtering equipment, oily water separator system - overboard pipes was dirty with carbon sludge oil and the coalescer was worm out. (Marpol AN 1 - Reg 16) - 2020 Solas related operational deficiencies/ fire drills, ship'crew not familiar with fire sation drill at all (Res A.787 (19) C3.5.13-17)
02	M/V THANH SON	8915184	4405	Cty CP Vận tải biển & HT Lao động Quốc tế (Inlaco Saigon) Số 36-38 Nguyễn Trường Tộ - Q.4 - TP Hồ Chí Minh 08.39433770-76	05.01.2011	Guangzhou, China	- Fire Safety Measure: 0745 - Ventilation, remote quick close valves for DO service tank and F.O service tank to M/E individually - malfultion (S74-1/CII-2/R15) - Safety of Navigation: 1550 - lights, shapes, sound singnals, not under command lights - can not be identified. (C72/PC/R21) - RadioCommunication: 1677 - reserve source of energy, Reserve source to SSB terminal of MF/HF radio installation - not be provided after black out (S74-5/CIV/R13)

03	HOANG PHUONG VIGOR	9330159	2564	Công ty TNHH Hàng hải Hoàng Phương Số 1N Minh Khai - Hồng Bàng - Hải Phòng 031.3746941	05.01.2011	Tanjung Priok , Indonesia	<p>- Load line: 1270 - doors, weather tight door in main deck PS/STB to accomodation - untight (RES A 787-19; LL66/ANI/R12) Responsible RO code 927</p> <p>1270 - doors, weather tight door from aft side to E/R - Untight (RES A 787-19; LL66/ANI/R12) Responsible RO code 927</p> <p>- Safety of Navigation: light, shapes and sound - singnals, navigation light panel/indicator - out of order (RES A787-19; C72/PC,PD)</p> <p>- RadioCommunication: MF radio installation, MF/NBDP equipment - defective (RES A787-19; S74-5/CIV/R4; S74-5/CIV/R6;S74-5/CIV/R9.1.1.,3.1) Responsible RO code 927</p> <p>Inmarsat ship earth station, inmarsat C equipment - defective (S74-5/CIV/R4; S74-5/CIV/R6) Responsible RO code 927</p> <p>- ISM Related Deficiencies: Others, regarding deficiency 1-12, ISM code onboard not properly ensure, failure maintenance and development plan (ISM, S2,3,5,6,7,9,10) Responsible RO code 927</p>
04	VINALINES UNITY	9472062	14851	Công ty Vận tải biển VINALINES Tầng 5 - Ocean Park - Số 1 Đào Duy Anh - Hà Nội 04.35770874	06.01.2011	Shenzhen , China	<p>- Fire Safety Measure: 0743-fire dampers, fire damper cannot close fully (approximate 5 centimeter gap) (S99-00Amend/CII-2/R5)</p> <p>- Propulsion and Auxiliary Machinery: 1430-auxiliary engine, Auxiliary machinery (Generator) out of work (S96-98 Amend/CII-1/R41)</p> <p>- ISM Related Deficiencies: 2550-maintenance of the ship and equipment, SMS fail to ensure the vessel compliance with requirements of ISM code with regard to maintenance as evidenced by numerous deficiencies noted (ISM/S10,RES A787 - 19)</p>
05	MINH PHAT 02	9329241	1407	Công ty TNHH Đóng tàu Đại Dương 45 Chợ Đầm Triều - Quán Trữ - Kiến An - Hải Phòng	06.01.2011	Tanjung Priok , Indonesia	<p>- Load line: 1270 - Door to E/R untight and hold; 1270 - Door to steering gear room - untight; 1270 - door to accomodation not fully closed and rubber missing; 1270 - Door to emergency escape trunk - untight. (LL66/I/R12; RES A 787 - 19)</p> <p>1250-cover (hatchway, portable, tarpaulins, etc.) Hatch cover</p>

				031.3678906/ 3877149			cargo hold No.1 - Untight (LL66/I/R12/RES A 787 - 19); - Propulsion and Auxiliary Machinery: 1410- propulsion main engine, propoler shaft gland packing of M/E - Leaking (S74-1/CII-1/R26) - ISM Related Deficiencies: 2550- maintenance of life saving appliances, Maintenance record FO LSA and FFE - not properly (ISM/S10,RES A787 - 19)
06	KIEN HUNG	9367877	1595	Công ty TNHH Thương mại và Vận tải biển Gia Long 22 Lê Lai - Q. 1 - TP Hồ Chí Minh 08.38258292	06.01.2011	Tanjung Priok , Indonesia	- Load line: 1270 - weather tight door in aft side main deck to accommodation - unclosed; Weather tight door in maindeck aft from escape trunk - untight; weather tight door in maindeck PS/STB to accommodation room - untight (LL66/ANI/R12 RES A 787 - 19) - Solas related operational deficiencies: 2090- Evaluation of crew performance, Master and all officer not familiar with operation procedure fire alarm panel (S74/II2/R15.2.3) - ISM Related Deficiencies: 2599-regarding deficiencies No 1-14, ISM code onboard not properly ensure, failure maintenace system (ISM, S 2,5 and 10)
07	THANH BA	9170107	4769	Cty CP Vận tải biển & HT Lao động Quốc tế (Inlaco Saigon) Số 36-38 Nguyễn Trường Tộ - Q.4 - TP Hồ Chí Minh 08.39433770-76	11.01.2011	Tanjung Priok , Indonesia	- Fire Safety Measure: 0715-fire detection, fire alarm indicator/ panel defective (S74/CII-2/R13 i,k/ RES A 787 - 19) 0715- Fire detection, smoke detector onboard failure (S74/CII-2/R13 i,k) Responsible RO code - 927
08	CENTURY STAR	9552707	2803	Công ty cho thuê tài chính II - NHNN&PTNTVN Số 422 Trần Hưng Đạo - Q. 5 - TP Hồ Chí Minh 08.39241110 Công ty TNHH Vận tải biển Nam Bình	18.01.2011	Fangcheng , China	- Lifesaving appliances: 0615-rescue boats, The rescue boat engine - can not be started (LSA/5.1.1, S74-16/CIII/R31.2) - Fire Safety Measure: 0712-Division-main zones, the emergency exit door on firt floor in engine room can not closed, and the emergency exit door on lower floor has a hole, which cause the fire zone division of emergency exit effectiveness. (S74-24/CII-2/R9.2.3) - Safety of Navigation: 1599-the vessel cannot maintain the

				Số 261/16 Trần Hưng Đạo - Q.1 - TP Hồ Chí Minh 083.8212281			seaworth to safety navigation due to the fair absence of nautical chart, publications and without voyage plan. (S74/CVI/R34; S74/CVI/R20; S74-24/CVI/R19.2.1.4,,5,R27)
09	SAIL 36	9478602	2551	Công ty cho thuê tài chính II - NHNN&PTNTVN Số 422 Trần Hưng Đạo - Q. 5 - TP Hồ Chí Minh 08.39241110 Công ty TNHH Vận tải biển Linh Trung Số 261/169 Trần Hưng Đạo - Quận 1 - TP.Hồ Chí Minh 08.39210139	04.02.2011	Tanjung Priok , Indonesia	- Load line: 1270 - Doors, weather tight door AFT., Port and STB side - Untight (RES 787 - 19) - RadioCommunication: 1645 - Performance standards for radio equipment, NBDP equipment radio - defective (RES A787 - 19) - Solas related operational deficiencies: other, responsible officer not familiar with GMDSS operation procedures. (Res A787 - 19)
10	TRUONG PHAT 36	9327619	1599	Công ty Cổ phần Vận tải thủy bộ Trường Phát 031.3874429	09.02.2011	Tanjung Priok , Indonesia	- Load line: 1270 - Weather tight door in main deck, port and STB, AFT side - untight; Weather tight door in 2 nd deck port and STB; Fire door to engine room; Covers (hatchway-, portable, tarpauline, etc.), cargo hold hatch cover No.1,2- Defective and untight (RES A787 - 19)
11	VEGA STAR	9061588	13713	Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO) Số 215 Lạch Tray - Hải Phòng 031.3829823	11.02.2011	Tanjung Perak, Indonesia	- Fire Safety Measure: 1566 - Voyage data recorder (VDR), VDR malfunction (RES A787 - 19) - Safety of Navigation: 0743 - Fire - dampers, flap funnel fire damper failure to operate (S74/CII-2/R48)
12	VINALINES OCEAN	9047013	15884	Chi nhánh Tổng Cty Hàng hải Việt Nam tại TP Hồ Chí Minh Số 163 Nguyễn Văn Trỗi - P11 - Q. Phú Nhuận - TP Hồ Chí Minh 08.39973818 (127)	21.02.2011	Jiangyin , China	- Fire Safety Measure: 0725 - fixed fire extinguishing installation, Safety pin on CO2 cylinder not pulled out (S CII-2/R14-2.1.2) - Solas related operational deficiencies: 2050 - operation of machinery, Main engine out of control due to F/O injection pump stuck because of short of maintenance of the equipment. (ISM 10)

13	DONG AN 08-ALCI	9417373	1593	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Đông Ân P708 N17 T4 Trung Hoà Nhân Chính - Hà Nội 04.62811311	21.02.2011	Tanjung Perak, Indonesia	- Fire Safety Measure: 0739- Emergency fire pump pressure insufficient (S74-24/CII-2/R10.2.2.3) 0715 - fire detection, smoke detector on bridge malfunction (S74/CII-2/R7.5.1)
14	HODASCO 09	9405356	2546	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Hoàng Đạt Số 85 Điện Biên Phủ - Hải Phòng 031.3823058/ 3745199	24.02.2011	Zhanjiang , China	- 0231 - Certification and watchkeeping for seafarers/ certificate for ship security officer, proficiency CERT as S.S.O required by STCW code - not available. (STCW VI/5) - Lifesaving appliances: 0615 - rescue boats, rescue boat engine-fail to start (S74-1/CIII/R 15.2.4, CII-1/R26) - Propulsion and Auxiliary Machinery: 1470 - insulation wetted through (oil), insulation for emergency fire pump suction pipe in E/R - Wetted through oil (S74-1/CIII/R 15.2.4, CII-1/R26)
15	LONG BIEN	8909587	5506	Công ty Cổ phần Vận tải Biển Bắc Số 278 Tôn Đức Thắng- Hà Nội 04.38514377	25.02.2011	Yantai , China	- Lifesaving appliances: 0613- stowage of lifeboats, davit of lifeboat serious reduce and holed. (S74/CIII/R29) - Fire Safety Measure: 0741-Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), The sky window of E/R -holed (S74-1/CII-2/R11) 0745-Ventilation, the ventilator on Starboard side of E/R holed (S74-1/CII-2/48) 0739- Emergency fire pump outlet pressure is low as convention required.(S74-1/CII-2/R4; FSSC/C12)
16	VINALINES GLOBAL	9050668	38479	Chi nhánh Tổng Cty Hàng hải Việt Nam tại TP Hồ Chí Minh 08.39973818 (127) ops@vinalineshcm.com.vn	28.02.2011	Geraldton, WA , Australia (Có trong database Indian MOU)	- Fire Safety Measure: 0741-Means of control (opening, closure of skylights, pump, etc. machinery spaces) E/R funnel deck fire flaps closing device defective (S74-1/CII-2/R11) - ISM Related Deficiencies: 2535-development of plans for shipboards operations, with ref. to above def 1 to 3, there are objective evidence that Company's SMS on bridge operations procedure is not effective (ISM/C/S7) 2530- resource and personnel, with ref. to above def. no. 6 Company's SMS in resources & personnel is clearly not

							effective (ISM/S6)
17	VINH THUAN	9223007	4143	Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO) 031.3829823	08.03.2011	Bangkok , Thailand	- Lifesaving appliances: 0610-lifeboats, lifeboat engine cannot start (both side) (S74-17/CII/R31)
18	HODASCO 09	9405356	2546	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Hoàng Đạt Số 85 Điện Biên Phủ - Hải Phòng	24.03.2011	Labuan , Malaysia	- Marpol – Annex I: Suspected discharge violation, Unauthorized bilges suction from bilges need to remove.
19	HOA SEN	9243447	24418	Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương VINASHIN Lô CC1-I.3.1 Khu ĐTM Pháp Vân-Tứ Hiệp - Hoàng Liệt - Hoàng Mai - Hà Nội 04.36813412	26.03.2011	Lianyungang, China	- Fire Safety Measure: 0710-fire prevention, the fire door of fire station to E/R deformed and not keep tightness (S74/CII/R3, R23) 0710-fire prevention, the sealing door between hold.4 and E/R not closed and fire insulation material on the wall division missed partly 0741- means of control (opening, closure of skylights, pump, etc., machinery spaces), the quickly close valve for fuel tank of M.E is out of order. (S74/CII/R33) - RadioCommunication: 1623-MF/HF radio installation, MF/HF radio station DSC test to shore never succeed since 12/2/2011 (S74-5/CIV/R10.2.1) - Solas related operational deficiencies: 2025-abandon ship drills, one A.B and chief cooker not take part in abandon ship drill after the drill begins (RES A 787-19/C3,5,18-24) - ISM Related Deficiencies: 2530- resource and personnel, 2/o not familiar with his duty due to above deficiencies (ISM/S6)
20	HOANG LONG 68	9499632	2551	Công ty TNHH Vận tải biển Sơn Vinh Chung 08.39241110	28.03.2011	Singapore	- Lifesaving appliances: 0650-lifebouys, MOB (Man overboard) signal on the bridge wing (P&S) have expired (Oct 2010) (S2010/CIII/R7.1.3) - Fire Safety Measure: 0720-readily availability of the fire fighting equipment, various fire hoses in the fire boxes were found damaged e.g. on bridge deck, inner rubberlining damaged

							and on poop deck, one end without coupling (S2010/CII-2/R14.2.1.2) 0745- Ventilation, Two mushroom vent located in front of accomodation for engine room, the opening/closing hand-wheel was found seized up and dampers cannot be closed fully (S2010/CII-2/R9) 0725- Fixed fire extinguishing installation, while testing the emergency fire pumps, it was found the few locations o the fire main line running on deck were perforated and leaking badly (S2010/CII-2?R10.2)
				Quý II			
21	THANH BA	9170107	4769	Cty CP Vận tải biển & HT Lao động Quốc tế (Inlaco Saigon) 08.39433770-76	04.04.2011	Kunsan , Korea, Republic of	- Lifesaving appliances: 0613- stowage of lifeboats, PORT and starboard SIDE LIFE BOAT HOOK NOT PROPERLY SECURED (S74-2/CIII/R13.1.,2.,3) - Fire Safety Measure: 0712- Division-main zones, UPPER DECK INSIDE ACCOMMODATION A-CLASS FIRE DIVISION HOLED (FIRE CONTROL STATION) (S74-6/CII-2/R44) 0715-fire detection, FIRE DETECTORS CANNOT ACTIVATE AUDIO FIRE SIGNAL AT THE FIRE CONTROL PANEL ON BRIDGE (S74-7/CII-2/R13-1) 0745-Ventilation, VENTILATOR FOR MAIN ENGINE - CLOSING DEVICE CANNOT BE SHUT OFF COMPLETELY (S74-1/CII-2/R11) 0739-Emergency Fire Pump, EMERGENCY FIRE PUMP PRESSURE NOT ENOUGH FOR DELEVERY OF WATER (S74-23/CII-2/R10.2.2.3)
22	DONG AN 08-ALCI	9417373	1593	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Đông Ân P708 N17 T4 Trung Hoà	06.04.2011	Singapore	- Fire Safety Measure: 0743-Fire-dampers, On forecastle deck vent dampers (x2 nos)

				Nhân Chính - Hà Nội 04.62811311			<p>were found seized. (S74/CII-2/R5.2.1.1)</p> <p>0730-fire fighting equipment and appliances, 1 set fire-fighter is outfit was found damaged. Also found missing were, safety flash light was not working and no fire axe. Only one spare charge was provided for each breathing apparatus.(S74/CII-2/R.10.10.1/ 10.10.2.1/ 10.10.2.5)</p> <p>- Load line:</p> <p>1275- ventilators, air pipes, casings, Numerous sounding pipes and deck were found uncapped (ICLL 2003 AMEND/ANNEX I/CHAPETR II/REG 20)</p> <p>1270- doors, Numerous weather tight doors "Dog" handles were found seized/inoperative. (ICLL 2003 AMWND/ANNEX I/CHAPTER II/REG 2)</p> <p>1240- cargo and other hatchways, Hatch securing cleats for no.1 and no.2 hatch covers were found rusty and seized/inoperative. (ICLL200 AMEND/ANNEX I/CHAPTER II/R16)</p>
23	VINASHIN INCO 09	9379557	1598	Công ty Cổ phần Khoáng sản và Đầu tư VINASHIN 04.35377466 Fax: 043.5377468	13.04.2011	Dumai, Indonesia	<p>- STABILITY, STRUCTURE AND RELATED EQUIPMENT: 0910-hydraulic and other closing devices/ watertight doors, WEATHER TIGHT DOOR UN TIGHT (S60/CII/R.13)</p> <p>- CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS: 0261-Records of rest, WORK REST PERIOD NOT RECORDED (ILO - 180)</p> <p>- PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY 1430- auxiliary engine, EMERGENCY GENERATOR CANNOT BE STARTED (S74-1 /CII-1/R.26)</p> <p>- ISM RELATED DEFICIENCIES 2515- company responsibility and authority, ISM FOR SHIP UN CONTROL (ISM/S3)</p>
24	HUFACO 27	9323613	1510	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Hưng Phát 031.3874259	13.04.2011	Beihai , China	<p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS: 0615- International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP), IAPP UNAVAILABLE ON BOARD (MARPOL73/78 VI</p>

							<p>REGULATION 6)</p> <p>- Radiocommunication:</p> <p>1621- MF radio installation, CREW NOT FAMILIAR WITH THE TEST OF MF DSC (SOLAS74 CHAPTER IV REGULATION16)</p>
25	HOA SEN	9243447	24418	<p>Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương VINASHIN</p> <p>Lô CCI-I.3.1 Khu Đtm Pháp Vân-Tứ Hiệp - Hoàng Liệt - Hoàng Mai - Hà Nội</p> <p>04.36813412</p>	14.04.2011	Incheon , Korea, Republic of	<p>- FIRE SAFETY MEASURES;</p> <p>0715- fire detection, FIRE DETECTION PANEL MALFUNCTION (S74-12/CII-2/R36.2)</p> <p>0725- fixed fire extinguishing installation, SPRINKLER SYSTEM FOR ACCOMMODATION FEFFECTIVE(4 ZONES LOW PRESSURE) (S74/CII-2/R30(c))</p> <p>- STABILITY, STRUCTURE AND RELATED EQUIPMENT</p> <p>0915- signs, indicators (WT doors, fire detectors, fire dampers, ventilation), WATER LEAKING SYSTEM FOR SHALL DOORS OF RO-RO SPACE NOT INSTALLED AT NAVIGATION BRIDGE (S74-4/CII-1/R23-2.2,,2)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0628- stowage of liferafts, RADAR TRANSPONDER FOR LIFERAFT (EACH 4 LIFERAFT, 7EA NOT INSTALLED) (S74-24/CIII/R26.2.2)</p> <p>- SOLAS RELATED OPERATIONAL DEFICIENCIES</p> <p>2025- abandon ship drills, ABANDON SHIP DRILL NOT SATISFACTOR (Res.A.787(19)/C3.5.18-24)</p>
26	QUANG DINH 36	9511193	999	<p>Công ty TNHH Vận tải biển Quang Đình</p> <p>0350.3876412</p> <p>GD Mr Điện: 0913290855</p>	15.04.2011	Haikou, China	<p>- Fire Safety Measure:</p> <p>0730 - fire fighting equipment and appliances, THE MAIN FIRE PIPE ON MAIN DECK LEAKAGE HEAVILY (S74/C-2/R10)</p>
27	HUNGHUA RUBY	8113750	2189	<p>Công ty TNHH Sản xuất, Thương mại và Vận tải biển Hùng Hậu</p> <p>Số 490 Trường Chinh - Q. Tân Bình - TP Hồ Chí Minh</p>	28.04.2011	Tanjung Perak , Indonesia	<p>- Fire Safety Measure:</p> <p>0739 - Emergency Fire Pump, emergency fire pump low pressure (S74/CII-2/R10.2.2.3.2)</p> <p>- RadioCommunication:</p>

				08.3812381			1677 - reserve source of energy, MF/HF radio can't supply emergency power (S74-5/CIV/R13)
28	GIANG HAI 05	9557329	2855	Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc Tế 031.3769334	08.05.2011	Dumai , Indonesia	<p>- Stability, Structure and related equipment: 0910 - hydraulic and other closing devices/watertight doors, WEATHER TIGHT DOOR IN MAIN DECK POSITION AFT AND STB.SIDE UNTIGHT (S 74 / C11-1 / R.13)</p> <p>- Safety of Navigation: 1570- nautical publications, ALL NAUTICAL PUBLICATION (ASD, ALRS) NOT CORRECTED (STA/CV/R.20)</p> <p>- ISM Related Deficiencies: 2515- company responsibility and authority, ISM ON BOARD WAS NOT CONDUCTED IN ACCORDANCE WITH THE RULES IMPLIED BY ISM IT SELF (ISM/53)</p>
29	HOA BINH 27	9323625	1455	Hoang Chien Co Ltd Tel: 083.8440677	12.05.2011	Fangcheng , China	<p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS: 0165- International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP), IAPP CERTIFICATED - NOT HOLD ON BOARD (M73/78 /ANNEX VI / R6)</p> <p>- Lifesaving appliances: 0615- rescue boats (LSAC/N5.5.1.8 (S74-17))</p> <p>- Safety of Navigation: 1599- other, THE VESSEL CAN NOT MAINTAIN SAFETY NAVIGATION DUE TO THE ABOVE DEFICIENCE NO 7 TO NO14 (S74-24/CV/R19.2.1.4 & R27)</p>
20	THANH THUY	9314404	4095	International Labour Cooperation Co (INLACO) (Cong Ty Hop Tac Lao Dong Voi Nuoc Ngoai Phianam) Tel: 083.9433770-76	19.05.2011	Shenzhen , China	<p>- Fire Safety Measure: 0743- FIRE DAMPER OF VENTILATOR SERVING CARGO HOLD UNABLE TO BE CLOSED FULLY (S99-00AMEND/CII-2/R20)</p> <p>- Solas related operational deficiencies: 2025 - abandon ship drills, RESCUE BOAT DRILL LAUNCHED AND MANOEUVRED IN WATER NOT CARRIED OUT SINCE 16-11-2010 (S04AMEND/CIII/R19)</p> <p>- ISM Related Deficiencies: 2540- emergency preparedness, SMS FAILED TO ENSURE</p>

							THE VESSEL COMPLIANCE WITH REQUIREMENT OF ISM CODE WITH REGARD TO EMERGENCY PREPAREDNESS AS EVIDENCED BY NUMEROUS DEFICIENCIES NOTED (ISM/S8)
31	VAN LY	9107057	4879	Bien Dong Shipping Company Tel: 043.7280302	19.05.2011	Hong Kong, China	<p>- Lifesaving appliances:</p> <p>0611- lifeboat inventory, LIFEBOAT SEA ANCHOR WAS WASTED, HOLED, TORN. (S74/CIII/R11;LSAC/N4.4.8 (S74-17))</p> <p>0630- launching arrangements for survival craft, LIFEBOAT DAVIT LIMIT SWITCHES SEIZED. (S74-17/CIII/R12, R16, R20.11, R33)</p> <p>- Safety of Navigation:</p> <p>1575- echo - sounding device, ECHO SOUNDER WAS FOUND DEFECTIVE (S74-24/CV/R19.2.3.1)</p>
32	TAN BINH 05	8114273	2913	Công ty CP Vận tải biển và Thương mại Trường Tân 04.38512005	27.05.2011	Haikou , China	<p>- Fire Safety Measure:</p> <p>0743- Fire-dampers, FIRE DEMPERS OF E/R VENTILATORS MALFUNCTION (S74-1/CII-2/R48 juncto R16)</p> <p>0740- fire pumps, DISCHARGE PRESSURE OF EMER. FIRE PUMP LOW (S74/CII-2/R5(a), (b), (c))</p> <p>- Alarm signals:</p> <p>1020- fire alarm, FIRE ALARM SYSTEM OUT OF WORK (S74/CII-2/R13(i))</p> <p>- Marpol – Annex 1:</p> <p>1705- shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP), SOPEP NOT APPROVED BY FLAG STATE (M73/78/ANI/R26)</p>
33	HAI PHONG 27	9511985	1599	Công ty TNHH Thương mại - Vận tải Hải Phòng 031.3750735	31.05.2011	Zhanjiang , China	<p>- Fire Safety Measure:</p> <p>0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), Quicking-close valve for F.O. tank(V.2100)---unable to operate (S74-24/CII-2)</p> <p>0739- Emergency Fire Pump, Emergency fire pump---unable to start due to the drive belt broden (S74-24/CII-2/R13 FSSC/C12)</p>

							- Load line: 1275- ventilators, air pipes, casings, NO.1 C/H ventilator(s-side)---damaged (LL66/ AN1/ R19)
34	VINALINES SKY	9168269	24953	Chi nhánh Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam tại Hải Phòng 031.3825995	03.06.2011	Kwinana, WA , Australia	- Lifesaving appliances: 0692- operational readiness of lifesaving appliances, Port & Stbd lifeboat on-load release systems defective. (SOLAS 2009 CII R20) - ISM Related Deficiencies: 2535- development of plans for shipboard operations, ISM fails to ensure watchkeeper hours are correctly recorded. Master unable to ensure watchkeepers are rested as per STCW. (ISM/S7)
35	HOA BINH 45	9587697	2551	Công ty TNHH Hoàng Chiến 08.38440677	08.06.2011	Kota Kinabalu, Malaysia	- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS: 0199- other, INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION (IAPP) CERTIFICATE NOT AVAILABLE ONBOARD. (MARPOL ANNEX VI; REGULATION 6)
36	DAI DUONG SUNRISE	9136852	4358	Công ty TNHH Đóng tàu Đại Dương 031.3678906/ 3877149	15.06.2011	Kota Kinabalu, Malaysia	- RADIOCOMMUNICATIONS 1677- reserve source of energy, MF/HF Radio cannot be operated with emergency source of power. (S74-5/CIV/R13) - LOAD LINES 1240- cargo and other hatchways, Minimum height for access hatch coaming not sufficient as required. (LL66/AN1/CII/R16) - STABILITY, STRUCTURE AND RELATED EQUIPMENT 0945- emergency lighting, batteries and switches, Emergency switchboard source of power insufficient. (S1981 Amend. CI/R42.2) - ISM RELATED DEFICIENCIES 2550- maintenance of the ship and equipment, SMS failed to ensure the ship compliance with requirement of ISM Code with regards to maintenance as evidenced by numerous deficiencies noted above. (ISM/S10)
37	HAI NAM STAR	9545742	2425	Công ty Cổ phần Đầu tư và Phát triển Hải Nam	17.06.2011	Beihai, China	- SAFETY OF NAVIGATION: 1570- nautical publications, CHART CATALOGUE NOT SATISFIED (S74/ CV/ R20)

				031.3649837 Mr Phong: 0902.150879			<p>- SOLAS RELATED OPERATIONAL DEFICIENCIES</p> <p>2020- fire drills, FIREMAN NOT FAMILIAR WITH OUTFIT OPERATED (Res. A.787(19)/C3.5.13-17)</p> <p>- BULK CARRIERS - ADDITIONAL SAFETY MEASURES</p> <p>2660- Water level indicator, WATER INGRESS ALARM DEVICE MALFUNCTION (S74/CXII/R12)</p> <p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1623- MF/HF radio installation, PRINTER OF HF/MF OUT OF WORK (S74-5/CIV/R10.2.1)</p>
38	LONG BIEN	8909587	5506	Công ty Cổ phần Vận tải Biển Bắc 04.38514377	20.06.2011	Shenzhen , China	<p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0610- lifeboats, P/S LIFEBOAT ENGINE NOT BE STARTED (S83AMEND/CII/R41)</p> <p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1730- oil filtering equipment, SOLENOID VALVE FOR OIL WATER SEPARATOR OUT OF WORK (M04AMEND/ANNEX I/CII/R14)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0739- Emergency Fire Pump, EMERGENCY FIRE PUMP UNABLE TO PRESSURIZE FIRE MAIN (S83AMEND/CII-2/R4)</p> <p>0735- personal equipment, FIREMANS OUTFITS AIR BOTTLES LEAKING SERIOUSLY (S96-98AMEND/CII-2/R17)</p> <p>- ISM RELATED DEFICIENCIES</p> <p>2550- maintenance of the ship and equipment, SMS FAILED TO ENSURE THE VESSEL COMPLIANCE WITH REQUIREMENT OF ISM CODE IN RESPECT OF MAINTENANCE AS EVIDENCED BY NUMEROUS DEFICIENCIES NOTED (ISM/S10)</p> <p>2540- emergency preparedness, IT WAS EVIDENT GIVEN THE DEFICIENCIES NOTED THAT EMERGENCY PREPAREDNESS HAD NOT BEEN MAINTAINED AT ALL LEVELS (ISM/S8)</p>
39	ICT-ASPHALT 04	9540900	1642	Công ty CP Đầu tư Xây dựng	27.06.2011	Ningbo , China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0725- fixed fire extinguishing installation, CO2 RELEASE</p>

				và Thương mại Quốc tế 04.39715384			ALARM SYSTEM OUT OF ORDER. (FSSC/C5/P2.1.3.2) - SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS 0110- cargo ship safety equipment (including Exemption), ACTUAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD(16) EXCEEDED NUMBER OF PERSONS THAT LIFE-SAVING APPLIANCES PROVIDE INDICATING IN SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE(14). (S74/CI/R12) 0157- International Sewage Pollution Prevention Certificate, ACTUAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD(16) EXCEEDED NUMBER OF PERSONS WHICH THE SHIP IS CERTIFICATED TO CARRY INDICATING IN INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE(15). (M73/78/ANIV/R5) - ISM RELATED DEFICIENCIES 2530- resources and personnel, ISM IMPLEMENTAION NOT SATISFACTORY DUE TO ABOVE MENTIONED DEFICIENCIES. (ISM/S6)
40	HAI MINH	9402419	2209	Công ty TNHH Vận tải biển Hải Nam 083.8294196	30.06.2011	Tanjung Priok, Indonesia	- FIRE SAFETY MEASURES 0714- Doors within main vertical zone, fire door entrance to E/R defective (S74-24/CII-2/R9.4.2) 0743- Fire-dampers, fire funnel damper port side defective (S74-24/CII-2/R5.2, 8.2, 9.7)

TT	Tên tàu	Số IMO	Tổng Dung tích	Đơn vị khai thác	Ngày kiểm tra	Nơi kiểm tra	Kiểm khuyết
Quý III							

41	VINASHIN VICTORY	9226011	28522	Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông 04.37280302 043.7280427	02.07.2011	Nakhodka oil port, Russia	- MOORING ARRANGEMENTS (ILO 147) 1320- anchoring devices, BOTH ANCHOR CHAIN FOUND IN A BAD CONDITION (STUD-LINK CHAIN DETACHED ON SOME PLACES) (ILO134/A4.3) - ISM RELATED DEFICIENCIES 2515- company responsibility and authority, SHIP'S MANAGEMENT SYSTEM NOT ABLE TO ENSURE COMPLIANCE OF CONVENTION REQUIREMENTS (ISM C S3)
42	COMATCE STAR	9119189	14431	Công ty Cổ phần VICEM Vật tư Vận tải Xi măng Số 21B Cát Linh - Hà nội 04.35770900 VTB Vinalines quản lý	04.07.2011	Tangshan , China	- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS 0150- prevention of pollution by oil (IOPP), VOLUME OF OIL RESIDUE TANK AND MAX. THROUGHPUT OF O.W.S NOT IN COMPLIANCE WITH IOPP CERT. (M73/78/ANI/R5) responsible RO code 927 - FIRE SAFETY MEASURES 0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), FUEL OIL TANK(VOL.>500L) SHUT-OFF VALVE UNABLE TO BE CLOSED BY REMOTE CONTROL FROM OUTSIDE OF EMERGENCY GENERATOR ROOM (S74-1/CII-2/R11) responsible RO code 927
43	THANH HAI 28	9469479	2363	Công ty TNHH Vận tải biển Thanh Hải 08.38561291/39571679	12.07.2011	Haikou , China	- FIRE SAFETY MEASURES 0725- fixed fire extinguishing installation, FIXED CO2 RELEASE ALARM MALFUNCTION (FSSC/C5/P2.2) 0743- Fire-dampers, FIRE DAMPERS OF E/R VENTILATORS CAN NOT CLOSE (S74-23/CII-2/R5)
44	SUN BRIGHT	9444211	4341	Công ty TNHH Vận tải biển và Thương mại Việt Hàn 038.3518686/ 687	18.07.2011	Zhanjiang, China	- CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 0231- certificate for ship security officer (STCW/CVI/R5) - FIRE SAFETY MEASURES 0720- readily availability of fire fighting equipment, the suction pipe of water pump of hyper mist fixed local application fire fighting system---holed and leaking

							seriously, and not keep ready for use. (S74/CII-2 FSSC)
45	VINASHIN BEACH	9428516	8215	Công ty TNHH MTV Hàng hải Viễn Đông (FESHIP) 04.37672380/ 81	18.07.2011	Xiamen , China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0725- fixed fire extinguishing installation, MAIN DECK STARBSIDE FIRE MAIN PIPE ISOLATING V/V SEIZED (S74-CH-II2/R10- 2.1.2.2)</p> <p>- LIFESAIVING APPLIANCES</p> <p>0630- launching arrangements for survival craft, P/S L/B HOOK RELEASE LEVER HYDRSTATIC INTERLOCK UNIT INCORRECT RESET (LSA CH-VI/R6.1.5)</p>
46	NGOC HA	9314521	2498	Công ty Cổ phần Vận tải Biển Bắc 04.38514377	22.07.2011	Guangzhou , China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0746- jacketed piping system for high pressure fuel lines, JACKET PIPING WITH LEAKAGE ALARM UNIT FOR HIGH PRESSURE FUEL LINE OF THRESS SETS A/ES--NOT BE FITTED (S74-23/CII-2/R4.2.2.5.2)</p> <p>0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), REMOTELY QUICK CLOSING VALVE FROM F.O SETTLE TANK TO PURIFIERS--NOT BE FITTED (S74-23/CII-2/R4.2.3.4)</p> <p>0712- Division-main zones, BULKHEAD BETWEEN E/R AND ACOMMODATION--NOT COMPLY WITH FIRE INTEGRITY A-60 CLASS COMPLETELY DUE TO INSULATION MATERIAL PARTLY NOT BE FITTED AND CABLE PENETRATION WITHOUT SEAL (S74-23/CII-2/R9)</p>
47	ME KONG 04	8868226	985	Công ty TNHH Thương mại và Vận tải biển Gia Long 08.38258292	23.07.2011	Shenzhen , China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0725- fixed fire extinguishing installation, CO2 ROOM DOOR NOT GAS-TIGHTNESS AND THE DOOR IN ACCOMMODATION SPACE (S83-AMEND/CII-2/R5)</p> <p>0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), DIESEL OIL TANK IN ENGINE ROOM NOT FITTED QUICK CLOSED VALVE (S83 AMEND /CII-2/R15)</p>

							<p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS</p> <p>0116- document of Compliance (DoC/ISM Code), THE ENDORSEMENT FOR D.O.C NOT VALID (ISM C/PART B /13)</p> <p>- ISM RELATED DEFICIENCIES</p> <p>2550- maintenance of the ship and equipment, SMS FAILED TO ENSURE VESSEL COMPLIANCE WITH REQUIREMENT OF ISM CODE IN RESPECT OF MAINTENANCE AS EVIDENCED BY NUMEROUS DEFICIENCIES NOTED (ISM CODE 10)</p>
48	GREAT TRUST DRAGON 1	9572147	2551	<p>Công ty Trách nhiệm hữu hạn Việt Hải</p> <p>031.3745760</p> <p>Cty TNHH MTV Q.lý nợ và Khác tài sản NHTMCP Đại Tín</p> <p>072.3524767</p>	26.07.2011	Haikou, China	<p>- STABILITY, STRUCTURE AND RELATED EQUIPMENT</p> <p>0945- emergency lighting, batteries and switches, EMERGENCY POWER OF ELECTRIC OUT OF WORK (S74-10/CII-1/R44)</p> <p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1730- oil filtering equipment, THE ELECTROMEGNETIC VALVE OF O.W.S OUT OF WORK (M73/78/ANI/R13)</p>
49	NGOC SON	9353474	4095	Northern Shipping Joint Stock Co	26.07.2011	Yokohama , Japan	<p>- PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY</p> <p>1499- other, WATER LEAKING STURN TUBE (RES.787.APPENDIX1.1.2.4)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0743- Fire-dampers, BOTHSIDES' ENGINE ROOM VENTILATION DUMPER - NOT CLOSED COMPLETELY (SOLAS74 CHAP2-2 R.5-24)</p> <p>- ISM RELATED DEFICIENCIES</p> <p>2550- maintenance of the ship and equipment, MAINTENANCE OF EQUIPMENT - NOT CONDUCTED PROPERLY AS SHOWN ON THIS REPORT (ISM CODE 10)</p>

50	TRANSCO SKY	9167693	4737	Công ty CP Dịch vụ Vận tải và Thương mại TRANSCO 031.3842565	02.08.2011	Guangzhou, China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), REMOTE QUICK CLOSE VALVE FOR NO.1 WASTE OIL TANK--INOPERATED (S74-1/CII-2/R15)</p> <p>0746- jacketed piping system for high pressure fuel lines, HIGH PRESSURE FUEL LINE OF EMERGENCY GENERATOR ENGINE--EXPOSED NEAR EXGHAUST PIPE AND WITHOUT JACKET PIPING OR SUITABLE PROTECTED COVER (S74-11/CII-2/R15.2.9)</p> <p>0740- fire pumps, SUCTION PIPE IN E/R FOR EMERGENCY FIRE PUMP--NOT BE ENCLOSED BY SUBSTANTIAL STEEL CASING OR INSULATED WITH A-60 CLASS MATERIAL FOR INTEGRITY (S74-1/CII-2/R4)</p>
51	VTC PLANET	9060730	13706	Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu biển Việt Nam 08.39404271	05.08.2011	Tianjin , China	<p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1730- oil filtering equipment, THE OIL FILTERING EQUIPMENT - MALFUNCTION (M73/78/ANI/R14)</p> <p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS</p> <p>0150- prevention of pollution by oil (IOPP), THE 15PPM ALARM ARRANGEMENTS NOT COMPLIANCE WITH IOPP CERTIFICATE (M73/78/ANI/R14)</p>
52	AQUAMARINE	9371127	4095	International Labour Cooperation Co (INLACO) (Cong Ty Hop Tac Lao Dong Voi Nuoc Ngoai Phianam)	06.08.2011	Qingdao , China	<p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0610- lifeboats, ENGINE OF LIFE BOAT ON STARBOARD SIDE CAN NOT BE STARTED (S74/CIII/R41)</p> <p>- LOAD LINES</p> <p>1275- ventilators, air pipes, casings, AIR PIPE OF BALLAST TANK ON DECK OF FORECASTLE BROKEN (LL66/ANNEX 1/R20)</p>
53	KIEN HUNG	9367877	1595	Công ty TNHH Thương mại và Vận tải biển Gia Long	06.08.2011	Shenzhen , China	<p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1730- oil filtering equipment, OILY WATER SEPARATOR SOLENOID OUT OF WORK (MARPOL 73/78,04 AMEND (OCT) /1 /REG.14)</p>

							<p>- ISM RELATED DEFICIENCIES</p> <p>2550- maintenance of the ship and equipment, OBJECTIVE EVIDENCE DISCOVERED IN AN EXPANDED EXAMINATION REVEALED THAT THE VESSEL FAILED TO IMPLEMENT THE REQUIREMENT OF MAINTENANCE PRACTICES AS OUTLINED IN THE VESSEL'S SMS (ISM/S10)</p>
54	AN TRUNG 135	9549293	1599	<p>Công ty Trách nhiệm hữu hạn An Trung</p> <p>Số 39 Lê Thánh Tông - Ngô Quyền - Hải Phòng</p> <p>031.3652958</p> <p>Fax: 0313652959</p>	15.08.2011	Shenzhen , China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0743- Fire-dampers, ENGINE ROOM VENTILATOR FIRE DAMPER UNABLE TO BE CLOSED (S99-00AMEND/CII-2R5)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0620- inflatable liferafts, H.R.U. OF EPIRB EXPIRED (S96-98AMEND/CIV/R7)</p> <p>- ISM RELATED DEFICIENCIES</p> <p>2525- masters responsibility and authority, FOUND NO MASTER REVIEW ONBOARD (ISM/S5)</p> <p>2550- maintenance of the ship and equipment, OBJECTIVE EVIDENCE DISCOVERED IN AN EXPANDED EXAMINATION REVEALED THAT THE VESSEL FAILED TO IMPLEMENT THE REQUIREMENTS FOR MAINTENANCE PRACTICES AS OUTLINED IN VESSEL'S SMS (ISM/S10)</p>
55	TRUONG PHAT 01 ALCI	9544774	1599	<p>Cty CP Thương mại và Vận tải biển Quốc tế Trường Phát</p> <p>031.3229716</p>	17.08.2011	Fangcheng , China	<p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS</p> <p>0166- Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPP), EIAPP CERTIFICATE FOR MAIN ENGINE - NOT ON BOARD (MARPOL / ANNEX VI / NOX TECHNIAL CODE / P 2.2)</p> <p>- MARPOL ANNEX VI</p> <p>3010- Technical files, THE TECHNICAL FILE FOR MAIN ENGINE - NOT ON BOARD (MARPOL / ANNEX VI / NOX TECHNIAL CODE / P 2.3.6)</p>
56	PHUONG DONG STAR	9404572	5256	<p>Công ty Cổ phần Vận tải dầu Phương Đông Việt</p>	17.08.2011	Zhuhai, China	<p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS</p> <p>0199- other, SURVEY REPORT OF 2010 NOT AVAILABLE ON BOARD (S74/P88/CI/R10)</p>

				08.62911281/ 82/ 83			0111- cargo ship safety construction (including Exemption), INTERVALS BETWEEN LAST TWO INSPECTIONS OF OUTSIDE OF SHIP BOTTOM EXCEEDS 36 MONTHS(FROM2007.2--2010.5) (S74/P88/CI/R10) responsible RO code 918 0116 - document of Compliance (DoC/ISM Code), COMPANY NAME OF INTERIM DOC --DIFFERENT FROM OTHER CERTIFICATES AND DOCUMENTS (ISMC/S13) responsible RO code 927 - FIRE SAFETY MEASURES 0710- fire prevention, PROTECTING MATERIAL OF ESCAPE ROUTE IN E/R BOTTOM MISSING PARTLY (S74-24/CII-2/R9) responsible RO code 927
57	VINALINES QUEEN	9290907	31247	Chi nhánh Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam tại Hải Phòng 031.3825995	19.08.2011	Ningde, China	- FIRE SAFETY MEASURES 0745- Ventilation, 2 VENTILATOR ON FUNNEL DECK CAN NOT CLOSED (S74-24/CII-2/R5.2.1.1) - RADIOCOMMUNICATIONS 1651- VHF radio installation, THE DSC FUNCTION OF VHF (JRC) INSTALLATION ON PORT SIDE BRIDGE MALFUNCTION (S74-5/CIV/R7.1.1, .2)
58	VIET THUAN 68	9525510	1599	Công ty TNHH Vận tải Việt Thuận 033.3667075 Công ty cho thuê tài chính I - NHNN&PTNT Việt Nam 04.385745418	20.08.2011	Zhanjiang, China	- FIRE SAFETY MEASURES 0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), QUICKING CLOSE DEVICE OF OIL TANK AT E/R BOTTOM (P-SIDE)---OUT OF WORK.(WIRE BROKEN). (S74/CII-2) 0750- international shore connection, INTERNATIONAL SHORE CONNECTION---MISSING. (S74/CII-2) 0745- Ventilation, THE DAMPER FOR E/R VENTILATOR (S-SIDE)---UNABLE TO CLOSE (S74/CII-2) - MARPOL - ANNEX I 1720- control of discharge of oil, ONE OIL DISCHARGE SOLENOID VALVE OF O.W.S.--NOT IN GOOD CONDITION (M73/78/AN1) - SAFETY OF NAVIGATION 1560- charts, LACK OF ZHANJANG PORT CHART

							(BA3349) (S74/CV/R20)
59	VINALINES STAR	9052329	15884	Chi nhánh Tổng Cty Hàng hải Việt Nam tại TP Hồ Chí Minh 08.39973818 (127)	22.08.2011	Shantou , China	- ALARM SIGNALS 1020- fire alarm, FIRE MONITOR SYSTEM PANEL BOARD--THE BUZZER FOR SILENCE OUT OF WORK (S74-6/CII-2/R40.2) - BULK CARRIERS - ADDITIONAL SAFETY MEASURES 2660- Water level indicator, DEWATER MONITOR SYSTEM MULFUNCTION (S74/CXII/R13)
60	THANH THUY	9314404	4095	International Labour Cooperation Co (INLACO) (Cong Ty Hop Tac Lao Dong Voi Nuoc Ngoai Phianam) Tel: 083.9433770-76	23.08.2011	Yingkou , China	- ADDITIONAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY 2715- Ship security alert system, SHIP SECURITY OFFICER NOT CONDUCTED SSAS TEST ON BOARD AS PER SSP (ISPS/PA/ 9.4.17&18) - SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS 0166- Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPP), EIAPP CERT NOT PROVIDED (NOXTC/2.1.1.1) - LIFESAVING APPLIANCES 0610- lifeboats, L/B 5-YEARS SURVEY REPORT NOT PROVIDED (S74/ CIII/ R20.3.2/ MSC.1CIR1206)
61	BAC LUAN 18	9431367	1598	Công ty TNHH Vận tải biển Bắc Luân 0350.38766255	24.08.2011	Haikou, China	- FIRE SAFETY MEASURES 0740 - fire pumps, EMERGENCY FIRE PUMP CAN NOT PUMP OUT WATER. (S74-11/CII-2/R4.3.3) 927 responsible RO
62	QUANG DINH 36	9511193	999	Công ty TNHH Vận tải biển Quang Đình 0350.3876412	24.08.2011	Haikou, China	- RADIOCOMMUNICATIONS 1623 - MF/HF radio installation, NO RESERVE SOURCE FOR MF/HF RADIO INSTALLATION (S74/CIV/R13)
63	TAN BINH 05	8114273	2913	Công ty CP Vận tải biển và Thương mại Trường Tân	01.09.2011	Zhanjiang , China	- LOAD LINES 1230 - railing, cat walks, HANDRAILS ON MAIN

				04.38512005		<p>DECK---BROKEN PARTLY. (LL66/AN1)</p> <p>1220 - freeboard marks, DECK LINE MARKING ON PORTSIDE---NOT PERMANERTLY AFFIXED TO THE HULL. (LL66/AN1)</p> <p>1250 - covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.), HATCH COVERS---IN POOR CONDITON WITH HEAVY WASTAGE AND HOLED.PART PACKING MISSING & AGED UNABLE TO BE CLOSED WEATHERTIGHTLY. (LL66/AN1)</p> <p>1250 - covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.), HATCH COAMINGS AND STAYS ON BOTH SIDE---IN POOR CONDITION WITH HEAVY WASTAGE AND HOLED. (LL66/AN1)</p> <p>1275 - ventilators, air pipes, casings, AIRPIPES OF AFT. F.W. TANK---HEAVY CORROSION AND HOLED. (LL66/AN1)</p> <p>1275 - ventilators, air pipes, casings, AIRPIPE NEAR NO.1 C/H (S-SIDE) FOR BALLAST TANK---HEAVY CORROSION AND BROCKEN. (LL66/AN1)</p> <p>1299 - other, FREEING PORTS DRAINING ARRANGEMENTS---NOT IN GOOD ORDER. (LL66/AN1)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0739 - Emergency Fire Pump, EMERGENCY FIRE PUMP---FAIL TO PUMP WATER OUT. (S74/CII-2)</p> <p>0740 - fire pumps, FIRE MAIN PIPE ON MAIN DECK (S-SIDE)---HEAVY CORROSION AND HOLED.SOME DOUBLERS SOFT PATCHES. CLAMP IN THE MAIN PIPE. (S74/CII-2)</p> <p>0725 - fixed fire extinguishing installation, SEVERAL FIRE HYDRANTS---HEAVY CORROSION AND HOLED. (S74/CII-2)</p> <p>0745 - Ventilation, VENTILATOR FOR NO.2 C/H---UNABLE TO CLOSE. (S74/CII-2)</p>
--	--	--	--	-------------	--	---

							<p>- STABILITY, STRUCTURE AND RELATED EQUIPMENT</p> <p>0988 - decks - corrosion, POOP DECK---HEAVY WASTAGE AND HOLED. (S74/CI/R11)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0610 - lifeboats, LIFE BOAT HULL ON P/S---HOLED. (S74/CIII)</p> <p>- SAFETY OF NAVIGATION</p> <p>1540 - gyro compass, GYRO COMPASS REPEATER(P/S BRIDGE WING) ---OUT OF WORK. (S74/CV)</p> <p>1550 - lights, shapes, sound-signals, SEVERAL SIGNAL LIGHTS---OUT OF WORK. (C72-1/AN1)</p> <p>1551 - signalling lamp, DAYLIGHT LAMP---OUT OF WORK. (C72-1/AN1)</p>
64	ROYAL PRIME	9561980	1352	<p>Công ty TNHH Vận tải và Thương mại Hoàng Gia</p> <p>Số 102 Miếu Hai Xã (VPGD: 52 Nguyễn Trãi) - HP</p> <p>031.3797868</p>	02.09.2011	Tanjung Perak , Indonesia	<p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1645 - Performance standards for radio equipment, MF/HF DSC Unit defective (S74/C IV/R.10)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0615 - rescue boats, rescue boat engine fail to start (S74-2/C III/R31)</p> <p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1745 - 15 PPM alarm arrangements, oil water separator defective (M73/78/AN I/R.14)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0739 - Emergency Fire Pump, emergency fire pump unable to suction (S74/C II-2/R.10)</p>
65	SUNRISE 6	8500977	8995	Công ty Cổ phần Thương Mại Mai	14.09.2011	Qinzhou , China	- MARPOL ANNEX IV

				Mai 036)3710488			<p>2910- Sewage treatment plan, NUMBER OF PERSON ON BOARD EXCEED WHICH THE SHIP IS CERTIFIED TO CARRY IN ISPP CERT (M73/78/ANIV/R9.1)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0611- lifeboat inventory, HAND FLARES FEOR LIFEBOAT NOT AVAILABL ON BOARD (LSAC/N4.4.8 (S74-17))</p> <p>0611 - lifeboat inventory, THE BUOYANT SMOKE SIGNALS FOR LIFEBOAT NOT AVAILABLE ON BOARD (LSAC/N4.4.8 (S74-17))</p> <p>0610 - lifeboats, THE ENGINE OF LIFEBOAT ON STBD SIDE UNABLE TO BE STARTED (LSAC/N4.4.6 (S74-17))</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0725- fixed fire extinguishing installation, THE CARGO HOLD CO2 FIRE EXTINGUISHING SYSTEM NO POWER SUPPLY</p> <p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1623- MF/HF radio installation, THE MF/HF DSC ON BRIDGE MALFUNCTION</p>
66	VINALINES FREEDOM	9577317	8216	VINALINES Haiphong	14.09.2011	Guangzhou , China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0712- Division-main zones, DECK BETWEEN E/R ABOVE SEWAGE TREATMENT AND CREW CABIN- NOT COMPLY WITH A-60 CLASS DUE TO INSULATION MATERIAL BE DESTROYED FOR REPAIRING (S74-24/CII-2/R9)</p> <p>0712 - Division-main zones, DECK BETWEEN E/R ABOVE D.O SETTLE NO.1 TANK AND CORRIDOR NEAR EMERGENCY SHUT DOWN BOTTLE IN ACCOMODATION--BE HOLED (S74-24/CII-2/R9)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0620- inflatable liferafts, WEAK LINE FOR STBD L/R--</p>

							<p>NOT BE CONNECTED WITH PAINTER (S74-2/CIII/R15)</p> <p>0610- lifeboats, NO.2 STARTING BATTERY FOR PORT L/B--OUT OF ORDER (S74-2/CIII/R26)</p> <p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1677- reserve source of energy, INMASAT-C EARTH STATION SUPPLIED BY DC BATTERY POWER--FAILURE (S74-5/CIV/R13)</p>
67	ROYAL 16	9600011	2999	<p>Công ty Cổ phần Hàng hải Hoàng Gia</p> <p>031.3530484</p>	14.09.2011	Bangkok , Thailand	<p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0699- other, TOTAL NUMBER OF NUMBER OF PERSONS FOR WHICH LIFE SAVING APPLIANCES ARE PROVIDED LESS THEN CREW MEMBER (SOLAS CH III R.10.3)</p>
68	AN TRUNG 135	9549293	1599	<p>Công ty Trách nhiệm hữu hạn An Trung</p> <p>Số 39 Lê Thánh Tông - Ngõ Quyền - Hải Phòng</p> <p>031.3652958</p> <p>Fax: 0313652959</p>	19.09.2011	Tanjung Perak , Indonesia	<p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1623 - MF/HF radio installation, MF/HF DSC unit by emergency power (DC) malfunction (S74/C IV/R.10)</p> <p>- SOLAS RELATED OPERATIONAL DEFICIENCIES</p> <p>2015 - communication, steering gear communication system failure (RES. A787 (19))</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0740- fire pumps, Emergency fire pump low pressure (S74/CII-2/R.10)</p>
69	GOLDEN LIGHT	7822380	9011	<p>Công ty Trách nhiệm hữu hạn Hoàng Đạt</p> <p>031.3823058/ 3745199</p>	20.09.2011	Fangcheng , China	<p>- SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS</p> <p>0157- International Sewage Pollution Prevention Certificate, THE TYPE OF SEWAE TREATMENT PLANT RECORDED IN ISSP CERTIFICATE - NOT SAME AS THE TYPE OF SHIP INSTALLED SEWAGE PLANT (M73/78/ANIV/R4)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p>

							<p>0610- lifeboats, THE LIFEBOAT AND DAVIT ANNUAL SURVEY REPORT - EXPIRED (20-03-2011). (S74-17/CIII/R31)</p> <p>- LOAD LINES</p> <p>1275- ventilators, air pipes, casings, THE AIR PIPES FOR NO.1 AND NO.3 BALLAST WATER TANK ON STBD SIDE - SERIOUSLY DAMAGED (LL66/ANI/R20)</p>
70	HAI PHONG 36	9533517	1599	<p>Công ty TNHH Thương mại - Vận tải Hải Phòng</p> <p>031.3750735</p>	22.09.2011	Singapore	<p>- SAFETY OF NAVIGATION</p> <p>1560- charts, Outdated edition of navigational voyage charts BA4040, BA3831, BA4041 and BA4039 were still being used onboard for navigation purpose. (SOLAS 2009 AMEND/CV/R19.2.1)</p> <p>1560- charts, Numerous navigational voyage charts being used onboard were found in photocopied ie.BA2403, BA933, BA1312, BA2376, etc. (SOLAS2009AMEND/CV/19.2.1)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0743- Fire-dampers, The hand wheels for engine room ventilators located at stbd gangway and accomodation bulkhead front (S) were not operable (open/close). (SOLAS 1999/2000 AMEND/CII-2/R5.2.1.1)</p> <p>- LOAD LINES</p> <p>1250- covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.), The hand wheel for booby access hatch for steering gear room located at aft poop deck was found seized up and inoperable. The access hatch was unable to be closed. (ICLL2003AMEND/ ANI/R.16)</p> <p>1250- covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.), Numerous cleats for securing the cargo hold hatch covers were found seized up and inoperable. (ICLL2003AMEND/ ANI/R.16)</p>

71	DONG BINH	7611573	8414	Công ty Cổ phần Hàng hải Đông Đô Số 106 Hoàng Quốc Việt - Hà Nội 04.37556140	26.09.2011	Tanjung Perak, Indonesia	<p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1677- reserve source of energy, MF/HF DSC Unit defective (S74/C IV/R.13)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0741- Means of control (opening, closure of skylights, pumps, etc. machinery spaces), F.O SHUT OFF VALVE FAILURE (S74/CII-2/ R.4)</p> <p>0743 - Fire-dampers, flap funnel fire damper holed (S.74/C.II-2/ R.5)</p>
72	PETROLIMEX06	9137583	22735	VIETNAM PETROLEUM TRANSPORT JOINT STOCK COMPANY	26.09.2011	Ulsan , Korea, Republic of	<p>- ISM RELATED DEFICIENCIES</p> <p>2565- certification, verification and control, INTERMEDIATE VERIFICATION FOR SAFETY MANAGEMENT SYSTEM NOT CARRIED OUT. - TO BE COMPLETED BETWEEN 30-08-2010 AND 30-08-2011. (ISM/S13)</p>
TT	Tên tàu	Số IMO	Tổng Dung tích	Đơn vị khai thác	Ngày kiểm tra	Nơi kiểm tra	Kiểm khuyết
Quý IV							
73	VINALINES GALAXY	9337339	30042	Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam 04.35770825 35570886 - Phòng Khai Thác Wallem Shipmanagement Ltd Phone: +852.28768370 Fax: +852.28761218	10.10.2011	Nakhodka oil port , Rusia	<p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0620- inflatable liferafts, ANNUAL SURVEY DATE OF LIFERAFTS EXPIRED 01.10.2011 (S74-2/CIII/R20.8.1)</p> <p>- SAFETY OF NAVIGATION</p> <p>1599 - other, EXISTING RADIO NAVIGATIONAL WARNINGS FOR RUSSIAN FAR-EAST REGION (NAVAREA XIII, VLADIVOSTOK COASTAL WARNINGS) MISSING (S74/CV/R34)</p>
74	AQUAMARINE	9371127	4095	Cty CP Vận tải biển & HT Lao động Quốc tế (Inlaco Saigon) Số 36-38 Nguyễn Trường Tộ -	10.10.2011	Nantong, China	<p>- LOAD LINES</p> <p>1275- ventilators, air pipes, casings, CLOSING DEVICE OF THE VENTILATOR FOR STEERING GEAR</p>

				Q.4 - TP Hồ Chí Minh 08.39433770-76			ROOM ON POOP DECK NOT AVAILABLE(HEIGHT MORE THAN 2.3 METERS IN "POSITION 2" AREA) (LL66/ANI/R19)
75	VINALINES STAR	9052329	15884	Chi nhánh Tổng Cty Hàng hải Việt Nam tại TP Hồ Chí Minh Số 163 Nguyễn Văn Trỗi - P11 - Q. Phú Nhuận - TP Hồ Chí Minh 08.39973818 (127) ops@vinalineshcm.com.vn	13.10.2011	Zhoushan, China	- LIFESAVING APPLIANCES 0610 - lifeboats, P'SIDE LIFEBOAT FAIL TO START BY NO.2 BATTERY. (LSAC/N4.4.6) - FIRE SAFETY MEASURES 0739 - Emergency Fire Pump, EMERGENCY FIRE PUMP CAN'T DELIVERY WATER (S74-1/CII-2/R4) - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY 1410 - propulsion main engine, TELEGRAPH AT ENGINE SIDE CONTROL STATION MALFUNCTION (S74-1/CII-1/R37)
76	DYNAMIC OCEAN 18	9616711	4358	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Tiến Phong Số 314, khu 6 - Thị Trấn Diêm Điền - Thái Thụy - Thái Bình 0363.713425/710885 0313.757316	13.10.2011	Dumai , Indonesia	- PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY 1430 - auxiliary engine, exhaust manifold for A/E 1 leaking (RES A 787 (19), S.74-1/C-II-1/R27-5) - MARPOL - ANNEX I 1730 - oil filtering equipment, pressure gauge for OWS out of order (M73/78/ANI/R16.1, .4, RES A 787 (19)) 1730 - oil filtering equipment, pipe line for ows leaking (M73/78/ANI/R16.1, .4, RES A 787 (19)) 1730 - oil filtering equipment, body of OWS leaking (M73/78/ANI/R16.1, .4, RES A 787 (19))
77	NASICO STAR	9367164	2494	Công ty TNHH MTV Vận tải biển Nam Triệu Km 90+300, QL5 mới - phường Hùng Vương - Hải Phòng 031.3745749 031.3745685	13.10.2011	Bangkok, Thailand	- LOAD LINES 1260 - windows, side scuttles, WINDOW IN ELECTRICAL ACCOMMODATION ROOM (UNDER POOP DECK) NOT FIXED WITH SCREEN AND COVER. (LL66 R.18)

				<p style="text-align: center;">CHỦ SỞ HỮU</p> <p style="text-align: center;">Công ty CP Công nghiệp Việt Hoàng</p> <p style="text-align: center;">Tam Hưng - Thủy Nguyên - Hải Phòng</p> <p style="text-align: center;">031.3675325</p>			
78	VIET TIN LUCKY	9147916	4573	<p style="text-align: center;">Công ty Cổ phần Vận tải Việt Tín</p> <p style="text-align: center;">24 Đường Hoa Lan, P. 2, Q. Phú Nhuận, Thành phố Hồ Chí Minh</p> <p style="text-align: center;">Điện thoại: 08.35174156; - Fax: 08.34491688;</p>	14.10.2011	Guangzhou, China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0741 - Enclose steel cover for high pressure full line of emergency generator engine - not be fitted (Solas74/CII-2/R15)</p> <p>0746 - Collection pipe with alarm unit for high pressure fuel line leakage of A/ES- not be connected and some cylinders not jacket piping while enclosure cover not be provided (Solas 74/ CII-2/R15)</p> <p>- OIL, CHEMICAL TANKERS AND GAS CARRIERS</p> <p>1836 - Sensors for cargo temperature monitor system - No. 1 & 5 abnormal and No. 2 fault alarm (IBCC/CB/N13)</p> <p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1677 - monitor of NBDP terminal installation - Battery reserve power not be supplied (S74-5/CIV/R13)</p>
79	CAILAN 4	9394777	4095	<p style="text-align: center;">Cty TNHH MTV VT viễn đương Vinashin - CN tại TP Hồ Chí Minh</p> <p style="text-align: center;">Số 222 Đường 48 - Phường 5 - Q.4 - TP Hồ Chí Minh</p> <p style="text-align: center;">08.39435585</p>	19.10.2011	Shanghai , China	<p>- LOAD LINES</p> <p>1250 - covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.), BOTH NO.1 AND NO.2 CARGO HOLD FOUND HATCH COVERS UNABLE TO BE WEATHERTIGHT DUE TO VERY LARGE CREVICE (LL66/ANI/R16)</p> <p>- SAFETY OF NAVIGATION</p> <p>1560 - charts, ALL SHANGHAI HARBOR AREA CHARTS INCLUDING TO NEXT PORT NOT UPDATED, WHICH ARE OF EDITION TOO OLD TO</p>

							<p>MAKE CORRECTION (S74/CV/R20)</p> <p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1730 - oil filtering equipment, THE OIL LEVER SENSOR OF O.F.E IN FAILURE, WHICH RESULTS IN THE OIL DISCHARGE MALFUNCTION (M73/78/ANI/R16)</p> <p>- MARPOL ANNEX IV</p> <p>2910 - Sewage treatment plan, THE INLET VALVE TO SEWAGE TREATMENT PLANT UNABLE TO BE PROVED BEING OPENED OR CLOSED, WHILE THE SEWAGE OVER BOARD DISCHARGE VALVE KEPT ON OPEN POSITION (M73/78/ANIV/R9)</p>
80	AN TRUNG 168	9545730	1599	<p>Công ty Trách nhiệm hữu hạn An Trung</p> <p>Số 39 Lê Thánh Tông - Ngô Quyền - Hải Phòng</p> <p>031.3652958</p> <p>Fax: 0313652959</p>	19.10.2011	Guangzhou, China	<p>- SAFETY OF NAVIGATION</p> <p>1581 - rudder angle indicator, RUDDER ANGLE AND PROPELLER REVOLUTION WERE NOT BE READABLE FROM THE CONNING POSITION (S74/CV/R19.2)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0739 - Emergency Fire Pump, SUCTION PIPE FOR EMERGENCY FIRE PUMP PENETRATING THE MACHINERY SPACE WAS NOT BE ENCLOSED IN A SUBSTANTIAL STEEL CASING OR WAS INSULATED TO A60 CLASS MATERIAL PARTILY (S74/CII-2/R2.1.4.1)</p> <p>0712 - Division-main zones, CABLE PENETRATION DECK BETWEEN E/R AND 2/E CABIN WAS NOT BE PROVIDED WITH SEAL MATERIAL (S74-24/CII-2/R9)</p>
81	VINASHIP SEA	9168350	18108	<p>Công ty Cổ phần Vận tải biển VINASHIP</p> <p>Số 1 Hoàng Văn Thụ- Hải Phòng</p>	19.10.2011	Tanjung Priok, Indonesia	<p>- SAFETY OF NAVIGATION</p> <p>1530 - radar, Radar no.2 out of order (S74P78/CV/R12(A))</p>

				031.3842151 Phòng KT: 0313.822768			
82	DAI PHAT	9550981	2551	Công ty TNHH Vận tải biển Đại Phát Số 8/161, Đường Miếu Hai, Phường Dư Hàng Kênh - Lê Chân - Hai Phong City - Vietnam 031.3652259 / 6260228 Công ty cho thuê tài chính II - NHNN&PTNTVN Số 422 Trần Hưng Đạo - Q. 5 - TP Hồ Chí Minh 08.39241110	24.10.2011	Humen, China	- FIRE SAFETY MEASURES 0739 - Emergency Fire Pump, EM/CY FIRE PUMP NOT WORKING. (S74-24/CII-2/R10.2.2.3, FSSC/C12)
83	HOANG SON 18	8977326	1596	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Hoàng Sơn 9 Triệu Quốc Đạt - TP Thanh Hóa (VPGD: 358 Đà Nẵng - Hải Phòng) 031.3769433/ 037.3752971 Fax: 031.3979277/ 037.3722038	01.11.2011	Haikou, China	- PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY 1420 - cleanliness of engine room, FLOOR OF E/R OILY DIRTY (S74-1/CII-1/R26.7) 1410 - propulsion main engine, M/E FOUNDATION BODY HAS EXCESSIVE OIL (S74-1/CII-1/R26) - MARPOL - ANNEX I 1730 - oil filtering equipment, BILGE PUMP OF O.W.S. OUT OF WORK (M73/78/ANI/R16.1, .4) 1730 - oil filtering equipment, ELECTROL MAGNETIC VALVE OF DISCHARGING OIL FOR O.W.S. MALFUNCTION (M73/78/ANI/R16.1, .4) - SHIP'S CERTIFICATES AND DOCUMENTS 0199 - other, SHORT OF STATEMENT OF COMPLIANCE FOR IAPP CERT. (M73/78/AN VI)
84	OCEAN SPIRIT	9452751	1999	Công ty CP Phát triển Thương	02.11.2011	Zhanjiang,	- FIRE SAFETY MEASURES

				<p>mai & Vận tải Đại Dương Số 36 Nguyễn Trãi - Hải Phòng 031.3652965</p>		China	<p>0725 - fixed fire extinguishing installation, Alarm monitor panel for fixed water-based local application fire-fighting systems out of order (S74-24/CII-2,FSSC/C3)</p> <p>0739 - Emergency Fire Pump, Emergency fire pump fail to pump water out (S74-24/CII-2/R13,FSSC/C3/P2.2)</p>
85	AN TRUNG 168	9545730	1599	<p>Công ty Trách nhiệm hữu hạn An Trung Số 39 Lê Thánh Tông - Ngô Quyền - Hải Phòng 031.3652958 Fax: 0313.652959 Mr Mai Anh: 0979.516868</p>	04.11.2011	Singapore	<p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0616 - rescue boat inventory, Rescue boat inventory found damaged are navigation lights, portable search light, compass illumination light, paddles etc (LSAC/N5.1.2 (S74-17))</p> <p>0635 - launching arrangements for rescue boats, Rescue boat remote actuating cable found parted. (LSAC/N6.1 (S74-17))</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0743 - Fire-dampers, No.2 Engine room ventilator's damper was found heavily wasted and unable to close (S74-24/CII-2/R5.2, 8.2, 9.7)</p>
86	SUNRISE 18	8500965	8996	<p>Công ty Cổ phần Thương Mại Mai Mai Số 364 Đường 39B - Xã Thụy Hà - Thái Thụy - Thái Bình (036)3710488 Công ty TNHH VTB Đại Phú Thôn Xuân Bàng, xã Thụy Xuân, huyện Thái Thụy, tỉnh Thái Bình</p>	13.11.2011	Tanjung Perak , Indonesia	<p>- SAFETY OF NAVIGATION:</p> <p>1566 - Voyage data recorder (VDR), VDR showing error (S74-24/CV/R20)</p> <p>- FIRE SAFETY MEASURES:</p> <p>0715 - fire detection, Smoke detector malfunction (S.74/C.II.2/R.7)</p> <p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0610 - lifeboats, Stbd life boat limit switch defective (S.74/C.II - 2/R.13)</p> <p>0610 - lifeboats, Stbd life boat crack (S.74/C.II - I/R.13)</p> <p>- RADIOCOMMUNICATIONS</p> <p>1623 - MF/HF radio installation, MF/HF DSC unit defective (S74/CIV/R10)</p>

							<p>- MARPOL - ANNEX I</p> <p>1745 - 15 PPM alarm arrangements, O.W.S 15 PPM oil content meter failure (M73/78/ANI/R14)</p>
87	PHUONG NAM 1	9418688	4079	<p>Công ty TNHH MTV ĐT DL và VTB Phương Nam Số 1101 Trần Hưng Đạo - Quận 5 - Tp. Hồ Chí Minh 08.38382209 Số 04-Nguyễn Chí Thanh-TT Dương Đông-Phú Quốc-Kiên Giang ĐT: 077.6290944 - 0773.846876</p>	17.11.2011	Sendaishiogama, Japan	<p>- LIFESAVING APPLIANCES</p> <p>0630 - launching arrangements for survival craft, reset position of stop lever for handle of on-load release system of L/B (P&S) : incorrect (LSAC/N4.4.7 (S74-17))</p>
88	QUANG MINH 126	9395484	2998	<p>Công ty Cổ phần Vận tải biển Thái Bình Số 10 K3 Diêm Điền - Thái Thụy - Thái Bình 036.3731336</p>	22.11.2011	Fushiki, Japan	<p>- LOAD LINES</p> <p>1270 - Doors, some entrance door of accomodation officer - missing rubber packing and lose weathertighness (LL66/88, A15)</p> <p>1260 - Windows, side scuttles; Skylight of E/R - missing rubber packing and missing securing device (LL66/88, A15)</p> <p>1284 - Cargo ports and other similar opening, some securing device of all cargo hold entrance - broken and stuck (LL66/88, A15)</p> <p>- MARPOL ANNEX I</p> <p>1730 - Oil Filtering Equipment, inside of overboard water discharge polluted by dirty oil from oil filtering equipment (M73/78/ANI/R16)</p>
89	VINACONEX LINES	9251042	9104	<p>Công ty Cổ phần Vận tải VINACONEX T2 Toà nhà TT Thời trang - Trung Hoà-Nhân Chính - Thanh Xuân - Hà Nội ĐT KThac: 04.35562983</p>	08.12.2011	Lianyungan, China	<p>- FIRE SAFETY MEASURES</p> <p>0725 - fixed fire extinguishing installation, the iuslation valve is hard to move for main fire line (S74/C11-2/R5)</p> <p>Van chia đường nước cứu hỏa bị kẹt</p> <p>- LOAD LINES</p>

				Fax: 04.35562997			1275 - ventilators, air pipes, casings, the cover for sounding Pipe of No.3 ballast tank con notKeep weather tight on main deck (LL66/ANEXI/R18,R20) Nắp cửa hầm ballast số 3 ko có.
90	VINALINES GLORY	9337303	30042	Công ty Vận tải biển VINALINES Tầng 5 Ocean Park - Số 1 Đào Duy Anh - Hà Nội ĐT: 04.35770874 04.35770886	25.12.2011	Dumai, Indonesia	- CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 0270 - Giấy chứng nhận của máy trưởng và phó 2 không được xác nhận bởi chính quyền hành chính - FIRE SAFETY MEASURES
91	DYNAMIC OCEAN 01	9594262	2758	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Tiền Phong Số 314, khu 6 - Thị Trấn Diêm Điền - Thái Thụy - Thái Bình 0363.713425/710885 0313.757316	26.12.2011	Fangcheng, China	- RADIOCOMMUNICATIONS 1685 - Operation/maintenance, EPIRB ANNUAL SURVEY REPORT - NOT ON BOARD (S74-5/CIV/R15) - FIRE SAFETY MEASURES 0746 - jacketed piping system for high pressure fuel lines, THE FUEL OIL LEAKING ALARM FOR MAIN ENGINE - MALFUNCTION (S74-24/CII-2/R4.2.2.5.2)

PHỤ LỤC IV.3
TÀU BIỂN VIỆT NAM BỊ LƯU GIỮ TẠI CÁC CẢNG BIỂN TRONG KHU VỰC CỦA TOKYO MOU
Năm 2012

TT	Tên tàu	Đơn vị khai thác	Ngày lưu giữ	Khu vực lưu giữ	Kiểm khuyết lưu giữ tàu
01	VINALINES OCEAN Số IMO: 9047013	Chi nhánh Tổng Cty Hàng hải Việt Nam tại TP Hồ Chí Minh	06.01.2012	Nanjing, China	0746- jacketed piping system for high pressure fuel lines, JACKET PIPE OF THREE GENERATORS MISSING (S74-11/C-II/R15.2.9) 1410 - propulsion main engine, TWO M/E LO PUMPS KEPT RUNNING, LOW PRESSURE ALARM SOUNDED IN E/R CONTROL ROOM (S74-1/CII-1/R26)
02	VOSCO STAR Số IMO: 9202106	Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO)	09.01.2012	Melbourne, VIC, Australia	2910 - Sewage treatment plan, Sewage treatment plant defective (Marpol An IV) 1730 - oil filtering equipment, crew unable to demonstrate operation of oily water separator. (M73/78/ANI/R16.1, .4)
03	TRUONG HAI STAR 2 Số IMO: 9419606STAR 2	Công ty TNHH Vận tải thủy Bình Minh	10.01.2012	Fangcheng, China	3010 - Technical files, THE TECHNICAL FILES FOR MAIN ENGINE (0609063) AND GENERATOR (70607000462) - NOT ON BOARD (MARPOL / ANNEX VI / NOX TECHNICAL CODE / P2.3.6)
04	PHUONG NAM 1 Số IMO: 9418688	Công ty TNHH MTV ĐT DL và VTB Phương Nam	11.01.2012	Sendaishiogama, Japan	0735 - personal equipment, ONE OF THE FIREMAN'S BREATHING APPARATUS - NO ENOUGH AIR (ALAM RINGING LEVEL), SPARE BOTTLE NOT PROVIDED (FSSC/C3/P2.1 (S74-24))
05	TRUONG PHAT 02-ALCI Số IMO: 9545778	Công ty CPTM và VTB Trường Phát	22.01.2012	Shenzhen, China	02101-STRUCTURAL CONDITIONS/Closing devices/watertight doors/FORECASTLE WATERTIGHT COVER TO BALLAST TANK KEEPING OPEN 13107-PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY/Other (machinery)/TAIL SHAFT LEAKING SERIOUSLY 07114-FIRE SAFETY/Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces/ONE QUICK CLOSING VALVE FOR OIL TANK OUT OF WORK 15109-ISM/Maintenance of the ship and equipment/SMS FAILED TO

					ENSURE THE VESSEL COMPLIANCE WITH REQUIREMENTS OF ISM CODE WITH RESPECT TO MAINTENANCE AS EVIDENCED BY NUMEROUS DEFICIENCIES NOTED
06	HAI PHONG 36 Số IMO: 9533517	Công ty TNHH Thương mại - Vận tải Hải Phòng	27.01.2012	Singapore	0199 - At time of inspection, it was noted numerous ship's statutory certificates carried onboard do not belong to subject vessel (Haiphong 05 instead of Haiphong 36), eg international safety equipment certificate, international safety construction certificate, international safety radio certificate, international sewage pollution prevention certificate, etc. (Solas74/CI/R12 (ii), (iii), (iv) M73/78/ANIV/R5)
07	HA TIEN Số IMO: 8603236	Công ty Cổ phần Vận tải biển Vinaship	01.02.2012	Dumai, Indonesia	03107 - Doors, WEATHER TIGHT DOOR IN STB AND PORT SIDE MAIN DECK UN TIGHT (Load Lines) 10103 - RADAR NO. 2 DEFECTIVE (SOLAS ch. V, RES. A 787 (19))
08	NGOC HA Số IMO: 9314521	Công ty CP Vận tải Biển Bắc	21.02.2012	Mokpo, Korea, Republic of	04103 - Emergency, lighting, batteries and switches - EM'CY LIGHTING NOT FITTED FOR FIREMAN OUTFIT STORRE 07109 - Fixed fire extinguishing installation - FIXED LOCAL APPLICATION FIRE-FIGHTING SYSTEM OUT OF ORDER
09	NASHINCO 06 Số IMO: 9564176	Công ty cổ phần phát triển công nghiệp tàu thủy Nam Sơn	22.02.2012	Fangcheng, China	07109 - Fixed fire extinguishing installation - FIXED CO2 EXTINGUISHER SYSTEM TEST REPORT - EXPIRED (08.01.2012) 10111 - Charts - THE FANGCHENG PORT CHART (BA 41) - NOT ON BOARD 10116 - Nautical publications - TIDE TALBLE NP203 & NP204, RADIO SIGNAL NP286(6), FOG AND LIGHT LIST NP79 - EXPIRED
10	TAI CHINH II Số IMO: 8860808	Công ty TNHH vận tải biển và dịch vụ thương mại TIGI	05.03.2012	Tanjung Perak, Indonesia	15105 - Resources and personnel - MASTER AND OFFICERS NOT FAMILIAR HOW TO USE DSC UNIT (ISM Code) 10132 - Communication-SOLAS chap. 5 - COMMUNICATION BETWEEN STEERING GEAR ROOM AND BRIDGE MALFUNCTION (SOLAS ch. V) 07114 - Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces - DO QUICK CLOSING VALVE MALFUNCTION (SOLAS ch. II-2)
11	GOLDEN LIGHT Số IMO: 7822380	Công ty TNHH Hoàng Đạt	13.03.2011	Tanjung Priok, Indonesia	15113 - Other (ISM) - ISM DEFECIENCY,MAINTENANCE OF SHIP AND EMERGENCY PREPAREDNESS FAILURE (ISM) 03107 - Doors - WATERTIGHT DOOR IN E/R UNABLE TO BE OPERATED (Load Lines) 04102 - Emergency fire pump and its pipes - EMERGENCY FIRE PUMP DEFECTIVE (SOLAS ch. II-2)

TT	Tên tàu	Đơn vị khai thác	Ngày lưu giữ	Khu vực lưu giữ	Kiểm khuyết lưu giữ tàu
					14109 - Oil/water interface detector - OWS DEFECTIVE (MARPOL Annex I) 05108 - Performance standards for radio equipment - MF/HF DSC RADIO DEFECTIVE (SOLAS ch. IV) 09205 - Safe means of access Shore - Ship - ACCESS SHORE TO SHIP NOT PROVIDED (C147 and P147: Health protection, medical care, welfare and social security) 03105 - Covers (hatchway-, portable-, tarpaulins, etc.) - HATCH COAMING FOR C.H. POOR CONDITION (Load Lines)
12	GREAT TRUST DRAGON 2 Số IMO: 9575993	Công ty TNHH Việt Hải	21.03.2012	Zhanjiang, China	0117- SMC&ISSC- not availab on board 0725- fixed water- basic local application fire- fighting systems
13	HAI PHONG 05 Số IMO: 9399959	Công ty TNHH TM-VT Hải Phòng	29.3.2012	Tanjung Perak, Indonesia	14104 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Oil filtering equipment / OIL FITER EQUIPMENT OWS DEFECTIVE 08103 - ALARMS - Fire alarm- MANUAL CALL POINT FIRE ALARM IN E/R MALFUNCTION 05105 - RADIO COMMUNICATIONS - MF/HF Radio installation /MF/HF DSC Unit defective
14	THU BON 01 Số IMO: 8807674	Công ty CPTM- VTB Thu Bồn	30.3.2012	Haikou, China	13102 - PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY - Auxiliary engine 14104 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Oil filtering equipment
15	VIETFRACHT 01 Số IMO: 9036789	Công ty VTB và thuê tàu VN	31.3.2012	Yangjiang. China	14402 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX IV - Sewage treatment plant 11101 - LIFE SAVING APPLIANCES – Lifeboats 14104 - POLLUTION PREVENTION - MARPOL ANNEX I - Oil filtering equipment
16	VTC TIGER Số IMO: 9180009	Công ty CPVT-Thuê tàu biển VN	05.4.2012	Shenzhen, China	04110 - EMERGENCY SYSTEMS - Abandon ship drills 07119 - FIRE SAFETY - Other (fire safety) 15107 - ISM - Emergency preparedness
17	NASICO EAGLE Số IMO: 9561966	Công ty TNHH MTV Vận tải biển Nam Triệu	10.4.2012	Zhanjiang, China	09103 - LIVING AND WORKING CONDITIONS - LIVING CONDITIONS/Ventilation (Accommodation) / 15106 - ISM/Shipboard operations/ 11112 - LIFE SAVING APPLIANCES/Launching arrangements for survival craft/

18	DUY THAI 27 Số IMO: 9571739	Công ty TNHH Vận tải biển Duy Thái Hải Hoà - Hải Hậu - Nam Định Số ĐT: 0350.3876330 Số Fax: 0350.3876330	11.04.2012	Dumai, Indonesia	03107 - Doors - ALL WATER TIGHT DOORS UN TIGHT (Load Lines, S74/1/CII/1/R.18.2) 07115 - Fire-dampers - FUNNEL FIRE DAMPER BROKEN (SOLAS ch. II-2, S90/CII/R.69 (a))
19	VIEN DONG 5 Số IMO: 9391555	Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu biển Việt Nam Số 428 Nguyễn Tất Thành - TP Hồ Chí Minh Số ĐT: 08.39404271 (Phòng Kthác 140) 083.8279997 (119) Số Fax: 08.39404711	12.04.2012	Tanjung Perak, Indonesia	10114 - Voyage data recorder (VDR)/Simplified Voyage data recorder(S-VDR) - VDR SHOWING WARNING (SOLAS ch. V) 05105 - MF/HF Radio installation, MF/HF DSC UNIT DEFECTIVE (SOLAS ch. IV) 07115 - Fire-dampers - FLAP FUNNEL FIRE DAMPER FAILURE (SOLAS ch. II-2) 08111 - Other (alarms) - CO2 ALARM IN E/R FAILURE (SOLAS)
20	LAN HA Số IMO: 9375642	Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (VOSCO) Số 215 Lạch Tray - Hải Phòng 031.3829823 031.3853595 Mr Minh: 0904.807466	23.04.2012	Guangzhou, China	07101- SEVERAL PLACES CABLE PENETRATED THE ACCOMMODATION BULKHEAD, THE OPENINGS WERE NOT BE LINED WITH A STEEL SHEET SLEEVE (S74/C-II/R9) 07106 - MANUALLY OPERATED CALL POINT LOCATED IN EMERGENCY GENERATOR ROOM EXIT WAS NOT BE INSTALLED (S74/C-II/R7) 14104 - HIGH OIL LEVEL PROBE OF O.F.E FAILURE (M73/AN I/R16)
21	TIEN GIANG 07 Số IMO: 9545821	CTy CP-VTB Tiền Giang (Hải Chính-Hải Hậu -NĐ) 03503.874.509 0904.701.731 Anh Trường (phòng khai thác)	6.5.2012	Zhanjiang, China	1. 3 PCS VENTILATORS FOR C/H—UNABLE TO BE CLOSE PROPERLY DUE TO DAMPER SEIZED OR DEFORMED. 2. LIFERAFT LOCATION ON POOP DECK (S-SIDE--NOT FREE OF FLOAT DUE TO UNDER BRIDGE DECK. 3. MF/HF DSC—UNABLE TO OPERATE BY USING RESERVE SOURCE OF ENERGY. 4. ALL INDICATORS ON NAV. LIGHTS CONTROL PANAL—OUT OF WORKING. 5. SHIP SMS FAILS TO ENSURE THAT MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT ARE CARRIED OUT EFFECTIVELY AS EVIDENCED BY ABOVE DEFICIENCIES.

22	SEA DRAGON Số IMO: 9216341	Cty CP-VTB Hải Âu Địa chỉ: Số 12 Đoàn Như Hải- P12-Q4-TP HCM Điện thoại 083.8266781	14.05.2012	Guangzhou, China	15111-Company verification, review and evaluation/ INTERNAL AUDIT REPORT FOR ISM--NOT BE PROVIDED ON BOARD 16101-Security related defects/ INTERNAL AUDIT REPORT FOR ISPS--NOT BE PROVIDED ON BOARD. 04102-Emergency fire pump and its pipes/ THE SUCTION PIPE OF EMERGENCY FIRE PUMP WHICH PENETRATING E/R--NOT BE ENCLOSED IN A SUBSTANTIAL STEEL CASING OR BE INSULATED WITH A-60 MATERIALS. 07101-Fire prevention structural integrity/ CABLE PENETRATED BETWEEN EMERGENCY GENERATOR ROOM AND ACCOMODATION AREA--INSULATION MATERIALS FOR SEALING MISSING. 15108-Reports of non-conf., accidents & hazardous occur./ REPORTS OF NON-CONFORMITIES--NOT BE PROVIDED ON BOARD.
23	TRUNG DUC 36 Số IMO: 9568639	Cty CP-TM Dvụ Trung Đức Địa chỉ: 347 Khu 6 Diêm Điền- Thái thụy- TB Mr Hùng QLAT:0912461389	16.05.2012	Fangcheng, China	10113-Automatic Identification System (AIS)/ AIS TEST REPORT - NOT ON BOARD 11135-Maintenance of Life Saving Appliances 05116-Operation/maintenance 14601-Technical files and if applicable, monitoring manual/ TECHNICAL FILE FOR MAIN ENGINE - NOT ON BOARD 01126-Document of Compliance Dangerous Goods/ CERTIFICATE OF COMPLIANCE FOR CARRIAGE OF DANGEROUS GOOD IN PACAKAGE FORM OR IN BULK - NOT ON BOARD
24	PHU TAI 18 Số IMO: 9567879	Cty CP-TM Dvụ VTB Phú Tài Địa chỉ: 403 Tôn Đức Thắng- An Dương-Hải Phòng ĐT:0313.913686	22.05.2012	Humen, China	05114-Reserve source of energy/ POWER SUPPLY TO MF/HF INSTALLATION CANNOT CHANGE FROM AC TO DC 04114-Emergency source of power - Emergency generator/ SECONDARY INDEPENDENT MEANS OF STARTING NOT PROVIDED FOR EMERG. GENERATOR
25	PEACE SKY Số IMO: 9085077	Cty CP-Hàng hải Thiên An Địa chỉ: Số 28 Đặng Thái Mai – Tp. Hồ Chí Minh	23/5/2012	Xiamen, China	11101-Lifeboats/ BOTH L/B ENGINE CAN NOT START BY NO.2 STARTING BATTERY 07109-Fixed fire extinguishing installation/ THE SPACE OF THE PAINT STORE MORE 4 M2 BUT NOT EQUIPED WITH WATER SPRAY OR OTHER FIRE EXTINGUISHING SYS. 07115-Fire-dampers/ THE E/R VENTILATOR CAN KEPT PAPER SUCTION WHEN CLOSED DURING RUNNING 10109-Lights, shapes, sound-signals/ BOTH NAV. SIDE LIGHT

					NOT SECURED PROPERLY, CAN MOVING SERIOUSLY 10109-Lights, shapes, sound-signals/ THE NUC LIGHT (LOWER SET NOT SECURED, VERY EASY DROP
26	SAO KIM Số IMO: 9020015	CTy.TNHH VTB&XKLĐ-CTy VTB Thăng Long Địa chỉ: 338 Lạch Tray-Ngô Quyền-HP ĐT:0313.728189/829013	31.05.2012	Nantong, China	02117-Decks – corrosion/ PLENTY OF HOLES (SERIOUSLY RUSTED) ON AFT OF LIFEBOAT DECK
27	DYNAMIC OCEAN 03 Số IMO: 9630511	CTy.TNHH Tiến Vũ Địa chỉ: Khu 6 –TT Diêm Điền- Thái Thụy-TBinh ĐT:0363.713425	01.06.2012	Guangzhou, China	11119-Immersion suits/ IMMERSION SUITS FOR WATCH KEEPING STATION SUCH AS ENGINE CONTROL ROOM&BRIDGE &L/B--NOT BE PROVIDED 04114-Emergency source of power - Emergency generator 11101-Lifeboats/ HYDRAULIC RELEASE UNIT FOR HOOK RELEASING MECHANISM OF PORT L/B--NOT BE RESETTED CORRECTLY
28	ROYAL PRIME Số IMO: 9561980	Công ty TNHH Vận tải và Thương mại Hoàng Gia Địa chỉ:Số 102 Miếu Hai Xã (VPGD: 52 Nguyễn Trãi) – HP ĐT:0313.797868	05.06.2012	Shenzhen, China	11125-Embarkation arrangements rescue boats/ EMBARKATION LADDER FOR RESCUE BOAT MISSING. 02107-Ballast, fuel and other tanks/ MANHOLE COVER FROM FORECASTLE TO FORE PEAK TANK NOT BEING CLOSED. 10109-Lights, shapes, sound-signals/ ONE NUC LAMP OUT OF WORK. 15109-Maintenance of the ship and equipment/ OBJECTIVE EVIDENCE DISCOVERED IN AN EXPANDED EXAMINATION REVEALED THAT VESSEL FAILED TO FULLY IMPLEMENT THE REQUIREMENT FOR MAINTENANCE PRACTICES AS OUTLINED IN VESSEL SMS.
29	TAY SON 4 Số IMO: 9370587	Công ty Vận tải biển VINALINES Địa chỉ:Tầng 5 Ocean Park - Số 1 Đào Duy Anh - Hà Nội	18.06.2012	NAGOYA, Nhật Bản	21103 - Crew is not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of the ship. The crew were unable to demotrate proficiency in performing a satisfactory fire drill. Crew failed two consecutive attempts of the drill evident by unfamiliarity with procedure to attack a fire and operation of the breathing... 15105 - Senior officers were not aware of their tasks duties and responsibility as evidence by deficiency (ISM 6)

TT	Tên tàu	Đơn vị khai thác	Ngày lưu giữ	Khu vực lưu giữ	Kiểm khuyết lưu giữ tàu
30	SUNRISE 18 Số IMO: 8500965	Công ty CP- VT biển Hoàng Anh Địa chỉ:Số 41B Hạ Đoạn II - Phường Đông Hải 2 - Hải Phòng. ĐT: 031.3686694 Mr Thuận 0977298899	02.07.2012	Zhenjiang, China	13102. PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY/ AUXILIARY engine/ emergency generator can not start.
31	NEW STAR Số IMO: 9283552	Tên chủ tàu:Công ty TNHH MTV Vận tải Viễn dương VINASHIN Địa chỉ:Lô CC1-I.3.1 Khu Đtm Pháp Vân-Tứ Hiệp - Hoàng Liệt - Hoàng Mai - Hà Nội	13.07.2012	Dumai, Indonesia	03107/ Doors/ UNSUITABLE DOOR FOR EMERGENCY GENERATOR ROOM ACCORDING TO REGULATION 03107/ Doors/ ALL WEATHER TIGHT DOOR UNTIGHT,WEATHER TIGHT DOOR STB SIDE BROKEN(CAN'T OPEN/CLOSE),WEATHER TIGHT DOOR AFT POSITION HEAVY RUSTY 09223/ Gangway, accommodation-ladder/ GANG WAY PORT AND STB SIDE POOR CONDITION AND SOME STANTION BROKEN
32	BIEN DONG STAR Số IMO: 9228289	Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông Địa chỉ:Số 1 Thụy Khuê- ĐT:04.37280302	17.7.2012	Hong Kong, China	02106/ Hull damage impairing seaworthiness/ SHIP'S PORT QUARTER HULL COLLIDED WITH OTHER SHIP ON 14/JUL/2012 IN LAST VOYAGE, CAUSING HULL DENT ABT LENGTH 3M,WIDTH 2M,DEPTH 0.5M, LOCATION CLOSE TO NO.1 D.O. SERV TANK. ABOVE DAMAGE NOT REPORTED 07109/ Fixed fire extinguishing installation/ PAINT STORE FIXED WATER SPRINKLER NOZZLES BLOCKED BY WOOD CORKS. KEY OFFICER NOT AWARE OF WHAT SYSTEM(CO2 OR WATER) IS USED, AND NOT AWARE OF OPERATION.
33	NGOC SON 225 Số IMO: 9550993	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Lê Ngọc Sơn Số 375 /11 Hà huy giáp, thanh xuân, Q12 tp Hồ Chí Minh	27.7.2012	Guangzhou, China	07117/ COLLECTION PIPES FROM JACKETED HIGH PRESSURE FUEL LINE TO ALARM UNIT OF M/E—TWO CYLINDERS DISCONNECTED; 11119/ IMMERSION SUITS FOR WATCH KEEPING SPACE SUCH AS BRIDGE AND ENGINE CONTROL ROOM—NOT BE PROVIDED; 01117/ JACKETED PIPE WITH LEAKAGE ALARM UNIT FOR HIGH PRESSURE FUEL LINE OF ENGINE FOR EMERGENCY FIRE PUMP—NOT BE FITTED; 051114/ RESERVE SOURCE FOR GMDSS EQUIPMENT WHICH SHOULD BE INDEPENDENT OF SHIP ELECTRICAL SYSTEM—

					NOT BE PROVIDED.
34	OCEAN BRIGHT Số IMO: 9494644	Công ty TNHH – VTB và TM Việt Hàn Số 18 Xô Viết Nghệ Tĩnh-Vinh - 00Nghệ An	25.7.2012	Yantai, China	01102/THE LAST TWO INSPECTION OF THE OUTSIDE OF THE SHIPS BOTTOM MORE THAN 36 MONTHS 13108/THE RESPONSERBLE EINGINER NOT FAMILIAR WITH THE OPERATION OF THE QUICK-CLOSING V/V (WHEN TEST BLACK OUT) 15107/THE ISM OF THE SHIPS EMERGENCY PREPAREDNESS NOT MAINTENED ACCORDING TO THE DIFICIENCY13108
35	HẢI PHƯƠNG 189 Số IMO: 9629134	Công ty CP Thương mại Vận tải biển Khang Thịnh Địa chỉ:Số 201 Khu 1 Diêm Điền - Thái Thụy - Thái Bình Điện thoại:036.3853413 Mr Thọ: 0904043406	01.8.2012	Guangzhou, China	14104/ Oil filtering equipment/ MANULLY OPERATION FOR OIL DISCHARCHING VALVE OF O.F.E--OUT OF ORDER 05114/ Reserve source of energy/ RESERVE SOURCE WHICH INDEPENDENT OF SHIP'S ELECTRICAL SYSTEM--NOT BE FITTED 07114/ Remote Means of control (opening,pumps,ventilation,etc.) Machinery spaces/ OPERATION POSITION FOR THREE REMOTE QUICK CLOSE VALVES FOR F.O TANK TO M/E&G/E--NOT BE LOCATED OUTSIDE OF E/R
36	DAI DUONG SUNRISE Số IMO: 9136852	Công ty TNHH Đóng tàu Đại Dương Địa chỉ: 45Chợ Đầm Triều - Quán Trữ - Kiến An - Hải Phòng Điện thoại:031.3678906/ 3877149	26.07.2012	Nanjing, China	14405/ AIR BLOWER STOPPED AFTER FEW MINUTES'S RUNNING,IT CAN NOT BE RESTARTED. ONLY ONE AIR BLOWER PROVIDED FOR SEWAGE TREATMENT PLANT.
37	XUAN HOA 45 Số IMO: 9571777	Tên chủ tàu: Công ty TNHH Thương mại Dịch vụ vận tải Xuân Hoà Địa chỉ: Khu 1 Diêm Điền - Thái Thụy - Thái Bình Điện thoại:036.3853395	18.08.2012	Shenzhen, China	07115/ Fire-dampers/ FIRE DAMPER FOR FUNNEL VENTILATOR UNABLE TO BE CLOSED FULLY 02107/ Ballast, fuel and other tanks/ MANHOLE COVER SECURING BOLT BETWEEN FORE WATER BALLAST TANK AND FORE STORE MISSING(UNABLE TO KEEP WATERTIGHT) 15105/ Resources and personnel/ CREW MEMBERS NOT FAMILIAR WITH FIRE DRILLS & ABANDON SHIP DRILLS
38	PACIFIC EXPRESS Số IMO: 9167851	Tên người quản lý:Công ty Cổ phần GEMADEPTĐịa chỉ:Số 35 Nguyễn Huệ - TP Hồ Chí MinhĐiện thoại:08.38214430	23.08.2012	Hong Kong, China	04114/ Emergency source of power - Emergency generator/ EMERGENCY GENERATOR NOT STARTED BY SECOND MEAN 14119/ Oil and oily mixtures from machinery spaces/ E/R TANK TOP, 70CM OIL WATER ACCUMULATED

		(DC theo BBKT HP Số 6 Lê Thánh Tôn, Quận 1, Tp. Hồ Chí Minh Tên công ty GRAND PACIFIC SHIPPING Pte Ltd)			07105/ Fire doors/openings in fire-resisting divisions/ E/R ENTRANCE FIRE DOORS KEPT OPEN
39	NAM PHAT STAR Số IMO: 9563835	Tên chủ tàu: Công ty TNHH Thương mại và Sản xuất Nam Phát Địa chỉ: Số 1010 nhà 18T1-Khu đô thị Trung hoà Nhân chính - Thanh Xuân - Hà Nội Điện thoại: 04.62810835	02.09.2012	Shenzhen, China	02101/ Closing devices/watertight doors/ FORE PEAK TANK MANHOLE COVER NOT KEPT CLOSED 13107/ Other (machinery)/ TAIL SHAFT LEAKING SERIOUSLY(MAIN ENGINE)
40	NGOC HA Số IMO: 9314521	Công ty Cổ phần Vận tải Biển Bắc Địa chỉ: Số 278 Tôn Đức Thắng- Hà Nội Điện thoại: 04.38514377	04.09.2012	Qingdao, China	07101/ Fire prevention structural integrity/ BULKHEAD BETWEEN VENTILATOR OF ENGINE ROOM AND FIRE MAN OUTFIT STORE ROOM NOT PROTECTED BY A-60 FIRE INTEGRITY MATERIALS. 07101/ Fire prevention structural integrity/ BULKHEAD BETWEEN VENTILATOR OF ENGINE ROOM AND LIFESAVING STORE ROOM NOT PROTECTED BY A-60 FIRE INTEGRITY MATERIALS. 07101/ Fire prevention structural integrity/ BULKHEAD BETWEEN VENTILATOR OF ENGINE ROOM AND HYDRAULIC OIL STORE ROOM NOT PROTECTED BY A-60 FIRE INTEGRITY MATERIALS. 07101/ Fire prevention structural integrity/ BULKHEAD BETWEEN CARGO HOLD AND CO2 ROOM NOT PROTECTED BY A-60 FIRE INTEGRITY MATERIALS.
41	MINH TUAN 68 Số IMO: 9586992	Công ty Cổ phần Minh Trường Địa chỉ: Cát Thành - Trúc Ninh - Nam Định Điện thoại: 0350.3883054	08.09.2012	Legaspi, Philippines	07125/ Evaluation of crew performance (fire drills) 14121/ Suspected of discharge violation 14108/ 15 PPM Alarm arrangements. 14119/ Oil and oily mixtures from machinery spaces 14106/ Pump room bottom Protection 15113/ Other (ISM)
42	THUAN PHUOC Số IMO: 9311555	Tên người quản lý: Công ty Cổ phần Vận tải biển Đà Nẵng Địa chỉ: Số 219 Trần Phú - quận Hải Châu - Đà Nẵng	20.09.2012	Nantong, China	03110/ Manholes/flush scuttles/ STEERING GEAR ROOM ESCAPE MANHOLE ON POOP DECK CANNOT BE KEPT WEATHERTIGHT DUE TO SECURING DEVICE NOT BE FITTED

TT	Tên tàu	Đơn vị khai thác	Ngày lưu giữ	Khu vực lưu giữ	Kiểm khuyết lưu giữ tàu
		Điện thoại: 0511.3822977/ 3827316/ 3843334			
43	VIET THUAN 18 Số IMO: 9544841	Tên người quản lý: Công ty TNHH Vận tải Việt Thuận Địa chỉ: Số 42 Nguyễn Du - Ông Bí - Quảng Ninh Điện thoại: 0333.854481	26.09.2012	Zhanjiang, China	04102/ Emergency fire pump and its pipes/ THE ENGINE FOR EMERGENCY FIRE PUMP--DIFFICULT TO START DURING INSPECTION. 07115/ Fire-dampers/ FIRE DAMPER OF E/R VENTILATOR (S-SIDE)--UNABLE TO CLOSE DUE TO LACK OF HANDWHEEL. 01125/ Engine International Air Pollution Prev. Cert./ M/E--EIAPP CERT. OR STATEMENT OF COMPLIANCE FOR AIR POLLUTION PREVENTION NOT AVAILABLE ON BOARD.
44	VINH 02 Số IMO: 9581801	Công ty CP Vận tải - Công nghiệp tàu thủy Nghệ An - VINASHIN Địa chỉ: Số 26 Nguyễn Văn Trỗi - Vinh - Nghệ An ĐT: 038.3856157	12.10.2012	Tanjung Perak, Indonesia	15105/ Resources and personnel/ C/E NOT FAMILIAR OPERATE/TEST A/E AUTO L.O SHUT DOWN 07105/ Fire doors/openings in fire-resisting divisions/ 2ND DECK ESCAPE TRUNK FIRE DOOR UNGASTIGHT 05114/ Reserve source of energy/ MF/HF DSC UNIT DEFECTIVE 03107/ Doors / WEATHER TIGHT DOOR ON MAIN DECK, FAILURE
45	VINACOMIN HA NOI Số IMO: 9581772	Công ty Cổ phần Vận tải thủy - TKV Địa chỉ: Số 169 Lê Thánh Tông - TP Hạ Long - Quảng Ninh Điện thoại: 033.3518069	19.10.2012	Beihai, China	07103/ Division - decks, bulkheads and penetrations/ FIRE DIVISION OF EMERGENCY GENERATOR ROOM NOT COMPLY WITH FIRE CONTROL PLAN (A-60)
46	NAM LONG 03 Số IMO: 7700805	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Yên Cư ĐC: Số 289 Lê Thánh Tông - TP Hạ Long - Quảng Ninh 033.3518803	19.10.2012	Tanjung Perak, Indonesia	14608/ Incinerator incl. operations and operating manual / OIL WASTE INCENERATOR FAILURE 14104/ Oil filtering equipment/ 3 WAY VALVE OWS DEFECTIVE 07109/ Fixed fire extinguishing installation/ CO2 EMERGENCY TRIP ON ECR MAIN SWITCH BOARD FAILURE 15104/ Masters responsibility and authority/ MASTER RESPONSIBLE ON IMPLEMENTATION OF ISM ON BOARD 10114/ Voyage data recorder (VDR)/Simplified Voyage data recorder(S-VDR)/ VDR SHOWING ABNORMITY 05105/ MF/HF Radio installation/ MF/HF DSC UNIT DEFECTIVE

					07115/ Fire-dampers/ FLAP FUNNEL FIRE DAMPER FAILURE
47	PV OIL JUPITER Số IMO: 9142320	Công ty Cổ phần Vận tải dầu Phương Đông Việt ĐC: Lầu 8 Citilight Tower - 45 Võ Thị Sáu - Q.1 - TP Hồ Chí Minh ĐT: 08.62911281/ 82/ 83	10.10.2012	Pyeongtaek, Korea, Republic of	11101/ Lifeboats/ SURFACE OF HULL OF LIFE BOAT(S) PARTLY HOLED 11101/ Lifeboats/ REMOTE CONTROL WIRE OF LIFE BOAT(S) OUT OF ORDER 11101/ Lifeboats/ LIMIT BRAKE FOR LIFE BOAT(S) OUT OF CONTROL 15104/ Masters responsibility and authority/ MASTER'S AUTHORITY & RESPONSIBILITIES NOT DELEGATED TO DESIGNATED PERSON WHEN LEAVING THE SHIP
48	MINH TUAN 25 Số IMO: 9360570	Công ty Cổ phần Vận tải và Thương mại Minh Tuấn Cát Thành - Trục Ninh - Nam Định 0350.3883054	06.11.2012	Haikou, China	11123/ Emergency equipment for 2-way comm./ TOW-WAY VHFS MALFUNCTION 04106/ Emergency steering position com./ compass reading/ TELEPHONE TO EMERGENCY STEERING POSITION-OUT OF WORK 05111/ Satellite EPIRB 406MHz/1.6GHz/ ANUAL SURVEY REPORT FOR EPIRB -EXPIRED 03104/ Cargo & other hatchways/ HATCHWAYS OPENED ALL THE VOYAGE DUE TO FULL OF LOADED CARGO BOTH IN HOLD AND ON DECK
49	BAC LUAN 18 Số IMO: 9431367	Công ty TNHH Vận tải biển Bắc Luân Số 261/16 Trần Hưng Đạo - Q. 1 - TP Hồ Chí Minh 08.38365345	12.11.2012	Beihai, China	07106/ Fire detection and alarm system/ FIRE CONTROL PANNEL OUT OF ORDER
50	THAI BINH 28 Số IMO: 9561710	Công ty TNHH Vận tải biển Ngọc Hiếu Số 129, Khu 6 - Diêm Điền - Thái Thuy - Thái Bình 0363.853033	20.11.2012	Zhanjiang, China	07108/ Ready availability of fire fighting equipment/ FIRE DAMPER FOR E/R VENTILATION (P-SIDE)--UNABLE TO CLOSE. 11101/ Lifeboats/ L/B ENGINE (S-SIDE)--UNABLE TO START. 11101/ Lifeboats/ ON/OFF LOAD RELEASE SYSTEM FOR L/B (P- SIDE)--DEFECT.
51	VIETFRACHT 02 Số IMO: 9060716	Công ty CP Vận tải và Thuê tàu Vietfracht	29.11.2012	Pyeongtaek, Korea, Republic of	10127/ Voyage or passage plan/VOYAGE PLAN NOT MADE/ 15111/ Company verification, review and evaluation/ INTERNAL AUDIT FOR ISM NOT CARRIED OUT/ 16107/ Other (maritime security)/ INTERNAL AUDIT FOR ISPS

					NOT CARRIED OUT 15102/ Company responsibility and authority/SHIP'S ISM SYSTEM HAS FAILED 16101/Security related defects/SHIP'S ISPS SYSTEM HAS FAILED
52	DAI DUONG SEA Số IMO: 9579963	Công ty TNHH Đóng tàu Đại Dương	08.12.2012	Humen, China	14104/ Oil filtering equipment/ 15 PPM FILTERING EQUIPMENT OUT OF ORDER

www.LuatVietnam.vn

PHỤ LỤC V

TIÊU CHÍ XẾP HẠNG “DANH SÁCH ĐEN” CỦA TOKYO MOU

Tại Cuộc họp lần thứ 12 của Ủy ban Kiểm tra Chính quyền Cảng vùng Châu á - Thái Bình Dương (Tokyo MOU) được tổ chức tại thành phố Renaca-Chi Lê, từ ngày 24 đến 27-3-2003, dưới sự Chủ tọa của ông J.N.Mansell, quan chức của Cơ quan An toàn Hàng hải New Zealand, Hội đồng thành viên đã cho biết trong năm 2002, Tokyo MOU đã tiến hành 19.597 lần thanh tra tàu, tăng 13% so với năm 2001. Trong đó có 1.314 tàu bị lưu giữ chiếm 6,79%. Ủy ban Kiểm tra Chính quyền Cảng quyết định trong báo cáo năm 2002 được xuất bản vào tháng 5-2003, Tokyo MOU sẽ lập danh sách các nước treo cờ theo nhóm: danh sách đen, danh sách nâu và danh sách trắng để nhắc nhở họ.

Và từ tháng 11/2004, Ủy ban Tokyo MOU đã quyết định xây dựng và phát hành “Danh sách đen”. Danh sách này được tính cho một chu kỳ 3 năm liên tiếp.

Ủy ban kiểm tra nhà nước cảng biển Châu Á Thái Bình Dương đã đưa ra công thức chung để tính toán các giá trị, từ đó xếp loại các nhóm danh sách (công thức này cũng đã được đưa ra bởi tổ chức Paris MOU). Công thức như sau:

$$\begin{aligned}U_{black - to - grey} &= N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{\{N \cdot p \cdot (1-p)\}} \\U_{white - to - grey} &= N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{\{N \cdot p \cdot (1-p)\}}\end{aligned}$$

Chú thích:

N : số lượt kiểm tra tàu.

p : số lượt tàu lưu giữ cho phép (7%)

z : hằng số (z = 1,645 với độ tin cậy 95%)

Kết quả U là số lượt lưu giữ được phép của danh sách đen hoặc trắng, kết quả U có thể được tìm thấy là bảng giới hạn “đen tới xám” hoặc “xám tới trắng”. Con số tàu lưu giữ mà lớn hơn kết quả U giới hạn “đen tới xám” thì quốc gia tàu mang cờ nằm ở danh sách đen; con số tàu lưu giữ mà nhỏ hơn kết quả U giới hạn “xám tới trắng” thì quốc gia tàu mang cờ nằm ở danh sách trắng. Khi mà số tàu bị lưu giữ của nhà nước cảng biển ở giữa hai bảng, chính quyền mang cờ lúc đó sẽ ở danh sách xám.

Các công thức trên áp dụng trong thời gian 3 năm gần nhất, với số lượt kiểm tra từng quốc gia từ 30 lượt trở lên. Để sắp xếp so sánh thứ tự giữa các quốc gia trong các danh sách, Tổ chức Tokyo MOU đưa ra khái niệm *yếu tố giới hạn (EF)*, Một quốc gia có điểm EF nhỏ hơn hoặc bằng 0 sẽ nằm trong danh sách trắng, ngược lại các quốc gia có điểm EF lớn hơn hoặc bằng 1 sẽ nằm trong danh sách đen; danh sách xám là các quốc gia có điểm EF từ 0 tới 1.

Điểm EF được tính theo công thức:

$$Ef = (\text{Detentions} - \text{white to grey limit}) / (\text{grey to black limit} - \text{white to grey limit})$$

Theo quyết định của Ủy ban Kiểm tra Nhà nước cảng biển, quốc gia tàu mang cờ chỉ có 30 đến 49 cuộc kiểm tra PSC và không có tàu nào bị lưu giữ sẽ đứng đầu danh sách trắng.

PHỤ LỤC VI
HƯỚNG DẪN VỀ TRÌNH TỰ KIỂM TRA PSC CỦA TOKYO MOU

www.LuatVietnam.vn

PORT STATE CONTROL PROCEDURES*

Contents

CHAPTER 1 - GENERAL	S1-3-3
1.1 Purpose	S1-3-3
1.2 Application	S1-3-3
1.3 Introduction	S1-3-3
1.4 Provision for port State control	S1-3-3
1.5 Ships of non-Parties and ships below convention size	S1-3-4
1.6 Definitions	S1-3-4
CHAPTER 2 - PORT STATE INSPECTIONS	S1-3-5
2.1 General	S1-3-5
2.2 Inspections	S1-3-5
2.3 Clear grounds	S1-3-6
2.4 Professional profile of PSCOs	S1-3-6
2.5 Qualification and training requirements of PSCOs	S1-3-6
2.6 General procedural guidelines for PSCOs	S1-3-7
CHAPTER 3 - MORE DETAILED INSPECTIONS	S1-3-8
3.1 General	S1-3-8
3.2 Clear grounds	S1-3-9
3.3 Guidelines for ship structural and equipment requirements	S1-3-9
3.4 Guidelines for discharge requirements under Annexes I and II of MARPOL 73/78	S1-3-11
3.5 Guidelines for control of operational requirements	S1-3-15
3.6 Minimum manning standards and certification	S1-3-23
3.7 Guidelines for port State control related to the ISM Code	S1-3-24
CHAPTER 4 - CONTRAVENTION AND DETENTION	S1-3-26
4.1 Identification of a substandard ship	S1-3-26
4.2 Submission of information concerning deficiencies	S1-3-26
4.3 Port State action in response to alleged substandard ships	S1-3-27
4.4 Responsibilities of port State to take remedial action	S1-3-27
4.5 Guidance for the detention of ships	S1-3-27
4.6 Suspension of inspection	S1-3-27
4.7 Procedures for rectification of deficiencies and release	S1-3-27
CHAPTER 5 - REPORTING REQUIREMENTS	S1-3-28
5.1 Port State reporting	S1-3-28
5.2 Flag State reporting	S1-3-29
5.3 Reporting of allegations under MARPOL 73/78	S1-3-29

* The Port State Control Procedures contained in this section is the consolidated text of IMO Resolution A.787(19) as amended by Resolution A.882(21).

CHAPTER 6 - REVIEW PROCEDURES

S1-3-29

6.1 Report of comments

S1-3-29

APPENDICES

Appendix 1	Guidelines for the detention of ships	S1-3-31
Appendix 2	Guidelines for investigations and inspections carried out under Annex I of MARPOL 73/78	S1-3-35
Appendix 3	Guidelines for investigations and inspections carried out under Annex II of MARPOL 73/78	S1-3-47
Appendix 4	List of certificates and documents	S1-3-57
Appendix 4A	Guidelines for Port State Control under the 1969 Tonnage Convention	S1-3-59
Appendix 5	Report of inspection	S1-3-61
Appendix 6	Report of deficiencies not fully rectified or only provisionally repaired	S1-3-62
Appendix 7	Report of action taken to the notifying authority	S1-3-63
Appendix 8	Report of contravention of MARPOL 73/78	S1-3-64
Appendix 9	Comments by flag State on deficiency report	S1-3-65

CHAPTER 1 - GENERAL

1.1 PURPOSE

This document is intended to provide basic guidance on conduct of port State control inspections and afford consistency in the conduct of these inspections, the recognition of deficiencies of a ship, its equipment, or its crew, and the application of control procedures.

1.2 APPLICATION

1.2.1 The procedures apply to ships which come under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 74), the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Protocol 88), the International Convention on Load Lines, 1966 (Load Lines 66), the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (Load Line Protocol 88), the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 78), and the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (ITC 69), hereafter referred to as the applicable conventions.

1.2.2 Ships of non-Parties or below convention size shall be given no more favourable treatment (see 1.5).

1.2.3 In exercising port State control, Parties will only apply those provisions of the conventions which are in force and which they have accepted.

1.2.4 If a port State exercises port State control based on International Labour Organization (ILO) No.147, "Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976", guidance on the conduct of such control inspections is given in ILO publication, "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for Procedure".

1.3 INTRODUCTION

1.3.1 Under the provisions of the applicable conventions noted in 1.2 above the Administration (i.e. the government of the flag State) is responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give the applicable conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life and pollution prevention, a ship is fit for the service for which it is intended and seafarers are qualified and fit for their duties.

1.3.2 In some cases it may be difficult for the Administration to exercise full and continuous control over some ships entitled to fly the flag of its State, for instance those ships which do not regularly call at a port of the flag

State. The problem can be, and has been, partly overcome by appointing inspectors at foreign ports and/or authorizing recognized organizations to act on behalf of the flag State Administration.

1.3.3 The following control procedures should be regarded as complementary to national measures taken by Administrations of flag States in their countries and abroad and are intended to provide assistance to flag State Administrations in securing compliance with convention provisions in safeguarding the safety of crew, passengers and ships, and ensuring the prevention of pollution.

1.4 PROVISION FOR PORT STATE CONTROL

Regulation 19 of chapter I of SOLAS 74 as modified by SOLAS Protocol 88, regulation 6.2 of chapter IX and regulation 4 of chapter XI of SOLAS 74; article 21 of Load Lines 66 as modified by Load Line Protocol 88; articles 5 and 6, regulation 8A of Annex I, regulation 15 of Annex II, regulation 8 of Annex III and regulation 8 of Annex V of MARPOL 73/78; article X of STCW 78; and article 12 of Tonnage 69 provide for control procedures to be followed by a Party to a relevant convention with regard to foreign ships visiting their ports. The authorities of port States should make effective use of these provisions for the purposes of identifying deficiencies, if any, in such ship which may render them substandard (see section 4.1), and ensuring that remedial measures are taken.

1.5 SHIPS OF NON-PARTIES AND SHIPS BELOW CONVENTION SIZE

1.5.1 Article II(3) of the Protocol of 1978 to SOLAS 74, article 5(4) of MARPOL 73/78, and article X(5) of STCW 78, provide that no more favourable treatment is to be given to the ships of countries which are not Party to the Convention. All Parties should as a matter of principle apply the procedures set out in this document to ships of non-Parties and ships below convention size in order to ensure that equivalent surveys and inspections are conducted and an equivalent level of safety and protection of the marine environment are ensured.

1.5.2 As ships of non-Parties and ships below convention size are not provided with SOLAS, Load Line or MARPOL certificates, as applicable, or the crew members may not hold valid STCW certificates, the Port State Control Officer (PSCO), taking into account the principles established in this document, 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. If the ship or crew has some form of certification other than that required by a convention, the PSCO may take the form and content of this documentation into account in the evaluation of that ship. The conditions of and on such a ship and its equipment and the certification of the crew and the flag State's minimum manning standard shall be compatible with the aims of the provisions of the conventions; otherwise, the ship shall be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety and protection of the marine environment.

1.6 DEFINITIONS

1.6.1 **Clear grounds:** Evidence that the ship, its equipment, or its crew does not correspond substantially with the requirements of the relevant conventions or that the master or crew members are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships or the prevention of pollution. Examples of clear grounds are included in 2.3.

1.6.2 **Deficiency:** A condition found not to be in compliance with the requirements of the relevant convention.

1.6.3 **Detention:** Intervention action taken by the port State when the condition of the ship or its crew does not correspond substantially with the applicable conventions to ensure that the ship will not sail until it can proceed to sea without presenting a danger to the ship or persons on board, or without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, whether or not such action will affect the normal schedule of the departure of the ship.

1.6.4 **Inspection:** A visit on board a ship to check both the validity of the relevant certificates and other documents, and the overall condition of the ship, its equipment, and its crew.

1.6.5 **More detailed inspection:** An inspection conducted when there are clear grounds for believing that the condition of the ship, its equipment, or its crew does not correspond substantially with the particulars of the certificates.

1.6.6 **Port State Control Officer (PSCO):** A person duly authorized by the competent authority of a Party to a relevant convention to carry out port State control inspections, and responsible exclusively to that Party.

1.6.7 **Recognized Organization:** An organization which meets the relevant conditions set forth by resolution A.739(18), and has been delegated by the flag State Administration to provide the necessary statutory services and certification to ships entitled to fly its flag.

1.6.8 **Stoppage of an operation:** Formal prohibition against a ship to continue an operation due to an identified deficiency(ies) which, singly or together, render the continuation of such operation hazardous.

1.6.9 **Substandard ship:** A ship whose hull, machinery, equipment, or operational safety is substantially below the standards required by the relevant convention or whose crew is not in conformance with the safe manning document.

1.6.10 **Valid certificates:** A certificate that has been issued directly by a Party to a relevant convention or on its behalf by a recognized organization and contains: accurate and effective dates; meets the provisions of the relevant convention; and, with which the particulars of the ship, its crew and its equipment correspond.

CHAPTER 2 - PORT STATE INSPECTIONS

2.1 GENERAL

2.1.1 In accordance with the provisions of the applicable conventions, Parties may conduct inspections of foreign ships in their ports with PSCOs.

2.1.2 Such inspections may be undertaken on the basis of:

- .1 the initiative of the Party;
- .2 the request of, or on the basis of, information regarding a ship provided by another Party; or
- .3 information regarding a ship provided by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or any other individual with an interest in the safety of the ship, its crew and passengers, or the protection of the marine environment.

2.1.3 Whereas Parties may entrust surveys and inspections of ships entitled to fly their own flag either to inspectors nominated for this purpose or to recognized organizations, they should be made aware that under the applicable conventions, foreign ships are subject to port State control, including boarding, inspection, remedial action, and possible detention, only by officers duly authorized by the port State. This authorization of these PSCOs may be a general grant of authority or may be specific on a case-by-case basis.

2.1.4 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is unduly detained or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

2.2 INSPECTIONS

2.2.1 In the pursuance of control procedures under the applicable conventions, which, for instance, may arise from information given to a port State regarding a ship, a PSCO may proceed to the ship and before boarding gain, from its appearance in the water, an impression of its standard of maintenance from such items as the condition of its paintwork, corrosion or pitting or unrepaired damage.

2.2.2 At the earliest possible opportunity the PSCO should ascertain the year of build and size of the ship for the purpose of determining which provisions of the conventions are applicable.

2.2.3 On boarding and introduction to the master or the responsible ship's officer, the PSCO should examine the vessel's relevant certificates and documents, as listed in appendix 4. When examining 1969 International Tonnage Certificates, the PSCO should be guided by appendix 4A.

2.2.4 If the certificates are valid and the PSCO's general impression and visual observations on board confirm a good standard of maintenance, the PSCO should generally confine the inspection to reported or observed deficiencies, if any.

2.2.5 If, however, the PSCO from general impressions or observations on board has clear grounds for believing that the ship, its equipment or its crew do not substantially meet the requirements, the PSCO should proceed to a more detailed inspection, taking into consideration chapter 3.

2.2.6 In pursuance of control procedures under chapter IX of SOLAS 74 on the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), the PSCO should utilize the guidelines in section 3.7.

2.3 CLEAR GROUNDS

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

- .1 the absence of principal equipment or arrangements required by the conventions;
- .2 evidence from a review of the ship's certificates that a certificate or certificates are clearly invalid;
- .3 evidence that documentation required by the Conventions and listed in appendix 4 are not on board, incomplete, are not maintained or are falsely maintained;
- .4 evidence from the PSCO's general impressions and observations that serious hull or structural deterioration or deficiencies exist that may place at risk the structural, watertight or weathertight integrity of the ship;
- .5 evidence from the PSCO's general impressions or observations that serious deficiencies exist in the safety, pollution prevention, or navigational equipment;
- .6 information or evidence that the master or crew is not familiar with essential shipboard operations relating to the safety of ships or the prevention of pollution, or that such operations have not been carried out;
- .7 indications that key crew members may not be able to communicate with each other or with other persons on board;
- .8 the emission of false distress alerts not followed by proper cancellation procedures;
- .9 receipt of a report or complaint containing information that a ship appears to be substandard.

2.4 PROFESSIONAL PROFILE OF PSCOs

2.4.1 Port State control should be carried out only by qualified PSCOs who fulfill the criteria specified in 2.5.

2.4.2 When the required professional expertise cannot be provided by the PSCO, the PSCO may be assisted by any person with the required expertise acceptable to the port State.

2.4.3 The PSCOs and the persons assisting them should have no commercial interest, either in the port of inspection, or in the ships inspected, nor should PSCOs be employed by or undertake work on behalf of recognized organizations.

2.4.4 A PSCO should carry a personal document in the form of an identity card issued by the port State and indicating that the PSCO is authorized to carry out the control.

2.5 QUALIFICATION AND TRAINING REQUIREMENTS OF PSCOs

2.5.1 The PSCO should be an experienced officer qualified as flag State surveyor.

2.5.2 The PSCO should be able to communicate in English with the key crew.

2.5.3 Training should be provided for PSCOs to give the necessary knowledge of the provisions of the applicable conventions which are relevant to the conduct of port State control, taking into account the latest IMO Model Courses for port State control.

2.5.4 In specifying the qualifications and training requirements for PSCOs, the Administration should take into account, as appropriate, which of the internationally agreed instruments are relevant for the control by the port State and the variety of types of ships which may enter its ports.

2.5.5 PSCOs carrying out inspections of operational requirements should be qualified as: a master or chief engineer and have appropriate seagoing experience, or have qualifications from an institution recognized by the Administration in a maritime related field and have specialized training to ensure adequate competence and skill, or be a qualified officer of the Administration with an equivalent level of experience and training, for performing inspections of the relevant operational requirements.

2.5.6 Periodical seminars for PSCOs should be held in order to update their knowledge with respect to instruments related to port State control.

2.6 GENERAL PROCEDURAL GUIDELINES FOR PSCOs

2.6.1 The PSCO should use professional judgement in carrying out all duties, and consider consulting others as deemed appropriate.

2.6.2 When boarding a ship, the PSCO should present to the master or to the representative of the owner, if requested to do so, the PSCO identity card. This card should be accepted as documented evidence that the PSCO in question is duly authorized by the Administration to carry out port State control inspections.

2.6.3 If the PSCO has clear grounds for carrying out a more detailed inspection, the master should be immediately informed of these grounds and advised that, if so desired, the master may contact the Administration or, as appropriate, the recognized organization responsible for issuing the certificate and invite their presence on board.

2.6.4 In the case that an inspection is initiated based on a report or complaint, especially if it is from a crew member, the source of the information should not be disclosed.

2.6.5^{*} When exercising control, all possible efforts should be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. It should be borne in mind that the main purpose of port State control is to prevent a ship proceeding to sea if it is unsafe or presents an unreasonable threat of harm to the marine environment. The PSCO should exercise professional judgement to determine whether to detain a ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies, having regard to the particular circumstances of the intended voyage.

2.6.6 It should be recognized that all equipment is subject to failure and spares or replacement parts may not be readily available. In such cases, undue delay should not be caused if, in the opinion of the PSCO, safe alternative arrangements have been made.

2.6.7 Where the grounds for detention are the result of accidental damage suffered on the ship's voyage to a port, no detention order should be issued, provided that:

- .1 due account has been given to the Convention requirements regarding notification to the flag State Administration, the nominated surveyor or the recognized organization responsible for issuing the relevant certificate;
- .2 prior to entering a port, the master or company has submitted to the port State authority details on the circumstances of the accident and the damage suffered and information about the required notification of the flag State Administration;
- .3 appropriate remedial action, to the satisfaction of the port State authority, is being taken by the ship; and

* A port State control officer will endeavour to re-inspect the deficiencies found during an inspection which have been rectified immediately before conclusion of the inspection during that particular visit. (This note is added in accordance with the decision of the Port State Control Committee at its eighth meeting in Singapore in February 2000.)

- .4 the port State authority has ensured, having been notified of the completion of the remedial action, that deficiencies which were clearly hazardous to safety, health or environment have been rectified.

2.6.8 Since detention of a ship is a serious matter involving many issues, it may be in the best interest of the PSCO to act with other interested parties. For example, the officer may request the owner's representatives to provide proposals for correcting the situation. The PSCO may also consider co-operating with the flag State Administration's representatives or recognized organization responsible for issuing the relevant certificates, and consulting them regarding their acceptance of the owner's proposals and their possible additional requirements. Without limiting the PSCO's discretion in any way, the involvement of other parties could result in a safer ship, avoid subsequent arguments relating to the circumstances of the detention, and prove advantageous in the case of litigation involving "undue delay."

2.6.9 Where deficiencies cannot be remedied at the port of inspection, the PSCO may allow the ship to proceed to another port, subject to any appropriate conditions determined. In such circumstances, the PSCO should ensure that the competent authority of the next port of call and the flag State are notified.

2.6.10 Detention reports to the flag State should be in sufficient detail for an assessment to be made of the severity of the deficiencies giving rise to the detention.

2.6.11 The company or its representative have a right of appeal against a detention taken by the Authority of a port State. The appeal should not cause the detention to be suspended. The PSCO should properly inform the master of the right of appeal.

2.6.12 To ensure of consistent enforcement of port State control requirements, PSCOs should carry an extract of 2.6 (General Procedural Guidelines for PSCOs) for ready reference when carrying out any port State control inspections.

CHAPTER 3 - MORE DETAILED INSPECTIONS

3.1 GENERAL

3.1.1 If the ship does not carry valid certificates, or if the PSCO from general impressions or observations on board has clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificates or that the master or crew is not familiar with essential shipboard procedures, a more detailed inspection as described in this chapter should be carried out.

3.1.2 It is not envisaged that all of the equipment and procedures outlined in this chapter would be checked during a single port State control inspection, unless the condition of the ship or the familiarity of the master or crew with essential shipboard procedures necessitates such a detailed inspection. In addition, these guidelines are not intended to impose the seafarer certification programme of the port State on a ship entitled to fly the flag of another Party to STCW 78 or to impose control procedures on foreign ships in excess of those imposed on ships of the port State.

3.2 CLEAR GROUNDS

When a PSCO inspects a foreign ship which is required to hold a convention certificate, and which is in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of that State, any such inspection shall be limited to verifying that there are on board valid certificates and other relevant documentation, and the PSCO forming an impression of the overall condition of the ship, its equipment and its crew, unless there are clear grounds" for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificates.

3.3 GUIDELINES FOR SHIP STRUCTURAL AND EQUIPMENT REQUIREMENTS

3.3.1 If the PSCO from general impressions or observations on board has clear grounds for believing that the ship might be substandard, the PSCO should proceed to a more detailed inspection, taking the following considerations into account.

Structure

3.3.2 The PSCO's impression of hull maintenance and the general state on deck, the condition of such items as ladderways, guard-rails, pipe coverings and areas of corrosion or pitting should influence the PSCO's decision as to whether it is necessary to make the fullest possible examination of the structure with the ship afloat. Significant areas of damage or corrosion, or pitting of plating and associated stiffening in decks and hull affecting seaworthiness or strength to take local loads, may justify detention. It may be necessary for the underwater portion of the ship to be checked. In reaching a decision, the PSCO should have regard to the seaworthiness and not the age of the ship, making an allowance for fair wear and tear over the minimum acceptable scantlings. Damage not affecting seaworthiness will not constitute grounds for judging that a ship should be detained, nor will damage that has been temporarily but effectively repaired for a voyage to a port for permanent repairs. However, in this assessment of the effect of damage, the PSCO should have regard to the location of crew accommodation and whether the damage substantially affects its habitability.

3.3.3 The PSCO should pay particular attention to the structural integrity and seaworthiness of bulk carriers and oil tankers and note that these ships must undergo the enhanced programme of inspection during surveys under the provision of regulation XI/2 of SOLAS 74.

3.3.4 The PSCO's assessment of the safety of the structure of those ships should be based on the Survey Report File carried on board. This file should contain reports of structural surveys, condition evaluation reports (translated into English and endorsed by or on behalf of the Administration), thickness measurement reports and a survey planning document. PSCO should note that there may be a short delay in the update of the Survey Report File following survey. Where there is doubt that the required survey has taken place, the PSCO should seek confirmation from the recognized organization.

3.3.5 If the Survey Report File necessitates a more detailed inspection of the structure of the ship or if no such report is carried, special attention should be given by the PSCO, as appropriate, to hull structure, piping systems in way of cargo tanks or holds, pump-rooms, cofferdams, pipe tunnels, void spaces within the cargo area, and ballast tanks.

3.3.6 For bulk carriers, PSCOs should inspect holds' main structure for any obviously unauthorized repairs.

Machinery spaces

3.3.7 The PSCO should assess the condition of the machinery and of the electrical installations such that they are capable of providing sufficient continuous power for propulsion and for auxiliary services.

3.3.8 During inspection of the machinery spaces, the PSCO should form an impression of the standard of maintenance. Frayed or disconnected quick-closing valve wires, disconnected or inoperative extended control rods or machinery trip mechanisms, missing valve hand wheels, evidence of chronic steam, water and oil leaks, dirty tank tops and bilges or extensive corrosion of machinery foundations are pointers to an unsatisfactory organization of the systems' maintenance. A large number of temporary repairs, including pipe clips or cement boxes, will indicate reluctance to make permanent repairs.

3.3.9 While it is not possible to determine the condition of the machinery without performance trials, general deficiencies, such as leaking pump glands, dirty water gauge glasses, inoperable pressure gauges, rusted relief valves, inoperative or disconnected safety or control devices, evidence of repeated operation of diesel engine scavenge belt or crankcase relief valves, malfunctioning or inoperative automatic equipment and alarm systems, and leaking boiler casings or uptakes, would warrant inspection of the engine room log book and investigation into the record of machinery failures and accidents and a request for running tests of machinery.

3.3.10 If one electrical generator is out of commission, the PSCO should investigate whether power is available to maintain essential and emergency services and should conduct tests.

3.3.11 If evidence of neglect becomes evident, the PSCO should extend the scope of an investigation to include, for example, tests on the main and auxiliary steering gear arrangements, overspeed trips, circuit breakers, etc.

3.3.12 It must be stressed that while detection of one or more of the above deficiencies would afford guidance to a substandard condition, the actual combination is a matter for professional judgement in each case.

Conditions of assignment of Load lines

3.3.13 It may be that the PSCO has concluded that a hull inspection is unnecessary but, if dissatisfied on the basis of observations on deck, with items such as defective hatch closing arrangements, corroded air pipes and vent coamings, the PSCO should examine closely the conditions of assignment of load lines, paying particular attention to closing appliances, means of freeing water from the deck and arrangements concerned with the protection of the crew.

Life-saving appliances

3.3.14 The effectiveness of life-saving appliances depends heavily on good maintenance by the crew and their use in regular drills. The lapse of time since the last survey for a Safety Equipment Certificate can be a significant factor in the degree of deterioration of equipment if it has not been subject to regular inspection by the crew. Apart from failure to carry equipment required by a convention or obvious defects such as holed lifeboats, the PSCO should look for signs of disuse of, or obstructions to, survival craft launching equipment which may include paint accumulation, seizing of pivot points, absence of greasing, condition of blocks and falls and improper lashing or stowing of deck cargo.

3.3.15 Should such signs be evident, the PSCO would be justified in making a detailed inspection of all life-saving appliances. Such an examination might include the lowering of survival craft, a check on the servicing of liferafts, the number and condition of lifejackets and lifebuoys and ensuring that the pyrotechnics are still within their period of validity. It would not normally be as detailed as that for a renewal of the Safety Equipment Certificate and would concentrate on essentials for safe abandonment of the ship, but in an extreme case could progress to a full Safety Equipment Certificate inspection. The provision and functioning of effective overside lighting, means of alerting the crew and passengers and provision of illuminated routes to assembly points and embarkation positions should be given importance in the inspection.

Fire safety

3.3.16 Ships in general: The poor condition of fire and wash deck lines and hydrants and the possible absence of fire hoses and extinguishers in accommodation spaces might be a guide to a need for a close inspection of all fire safety equipment. In addition to compliance with convention requirements, the PSCO should look for evidence of a higher than normal fire risk; this might be brought about by a poor standard of cleanliness in the machinery space, which together with significant deficiencies of fixed or portable fire-extinguishing equipment could lead to a judgement of the ship being substandard.

3.3.17 Passenger ships: The PSCO should initially form an opinion of the need for inspection of the fire safety arrangements on the basis of consideration of the ship under the previous headings and, in particular, that dealing with fire safety equipment. If the PSCO considers that a more detailed inspection of fire safety arrangements is necessary, the PSCO should examine the fire control plan on board in order to obtain a general picture of the fire safety measures provided in the ship and consider their compliance with convention requirements for the year of build. Queries on the method of structural protection should be addressed to the flag Administration and the PSCO should generally confine the inspection to the effectiveness of the arrangements provided.

3.3.18 The spread of fire could be accelerated if fire doors are not readily operable. The PSCO should inspect for the operability and securing arrangements of those doors in the main zone bulkheads and stairway enclosures and in boundaries of high fire risk spaces, such as main machinery rooms and galleys, giving particular attention to those retained in the open position. Attention should also be given to main vertical zones which may have been compromised through new construction. An additional hazard in the event of fire is the spread of smoke through ventilation systems. Spot checks might be made on dampers and smoke flaps to ascertain the standard of operability. The PSCO should also ensure that ventilation fans can be stopped from the master controls and that means are available for closing main inlets and outlets of ventilation systems.

3.3.19 Attention should be given to the effectiveness of escape routes by ensuring that vital doors are not maintained locked and that alleyways and stairways are not obstructed.

Regulations for preventing collisions at sea

3.3.20 A vital aspect of ensuring safety of life at sea is full compliance with the collision regulations. Based on observations on deck, the PSCO should consider the need for close inspection of lanterns and their screening and means of making sound and distress signals.

Cargo Ship Safety Construction Certificate

3.3.21 The general condition of the ship may lead the PSCO to consider matters other than those concerned with safety equipment and assignment of load lines, but nevertheless associated with the safety of the vessel, such as the effectiveness of items associated with the Cargo Ship Safety Construction Certificate, which can include pumping arrangements, means for shutting off air and oil supplies in the event of fire, alarm systems and emergency power supplies.

Cargo Ship Safety Radio Certificates

3.3.22 The validity of the Cargo Ship Safety Radio Certificates and associated Record of Equipment (Form R) may be accepted as proof of the provision and effectiveness of its associated equipment, but the PSCO should ensure that appropriate certificated personnel are carried for its operation and for listening periods. Requirements for maintenance of radio equipment are contained in SOLAS regulation IV/15. The radio log or radio records should be examined. Where considered necessary, operational checks may be carried out.

Equipment in excess of convention or flag State requirements

3.3.23 Equipment on board which is expected to be relied on in situations affecting safety or pollution prevention must be in operating condition. If such equipment is inoperative and is in excess of the equipment required by an appropriate convention and/or the flag State, it should be repaired, removed or, if removal is not practicable, clearly marked as inoperative and secured.

3.4 GUIDELINES FOR DISCHARGE REQUIREMENTS UNDER ANNEXES I AND II OF MARPOL 73/78

3.4.1 Regulations 9 and 10 of Annex I prohibit the discharge into the sea of oil and regulation 5 of Annex II prohibits the discharge into the sea of noxious liquid substances except under precisely defined conditions. A record of these operations shall be completed, where appropriate, in the form of an Oil or Cargo Record Book as applicable and shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times.

3.4.2 The regulations referred to above provide that whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or of its wake, a Party should, to the extent that it is reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether or not there has been a violation of the discharge provisions.

3.4.3 The conditions under which noxious liquid substances are permitted to be discharged into the seas include quantity, quality, and position limitations, which depend on category of substance and sea area.

3.4.4 An investigation into an alleged contravention should therefore aim to establish whether a noxious liquid substance has been discharged and whether the operations leading to that discharge were in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (P and A Manual).

3.4.5 Recognizing the likelihood that many of the violations of the discharge provisions will take place outside the immediate control and knowledge of the flag State, article 6 of MARPOL 73/78 provides that Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and gathering evidence. MARPOL 73/78 also contains a number of more specific provisions designed to facilitate that co-operation.

3.4.6 Several sources of information about possible violations of the discharge provisions can be indicated. These include:

- .1 Reports by masters: Article 8 and Protocol I of MARPOL 73/78 require *inter alia* a ship's master to report certain incidents involving the discharge or the probability of a discharge of oil or oily mixtures, or noxious liquid substances or mixtures containing such substances;
- .2 Reports by official bodies: Article 8 of MARPOL 73/78 requires furthermore that a Party issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services to report to its authorities incidents involving the discharge or the probability of a discharge of oil or oily mixtures, or noxious liquid substances or mixtures containing such substances;
- .3 Reports by other Parties: Article 6 of MARPOL 73/78 provides that a Party may request another Party to inspect a ship. The Party making the request shall supply sufficient evidence that the

ship has discharged oil or oily mixtures, noxious liquid substances or mixtures containing such substances, or that the ship has departed from the unloading port with residues of noxious liquid substances in excess of those permitted to be discharged into the sea;

- .4 Reports by others: It is not possible to list exhaustively all sources of information concerning alleged contravention of the discharge provisions. Parties should take all circumstances into account when deciding upon investigating such reports.

3.4.7 Action which can be taken by States other than the flag or port States that have information on discharge violations (hereinafter referred to as coastal States):

- .1 Coastal States, Parties to MARPOL 73/78, upon receiving a report of pollution by oil or noxious liquid substances allegedly caused by a ship, may investigate the matter and collect such evidence as can be collected. For details of the desired evidence reference is made to appendices 2 and 3.
- .2 If the investigation referred to under .1 above discloses that the next port of call of the ship in question lies within its jurisdiction, the coastal State should also take port State action as set out under 3.4.8 to 3.4.13 below.
- .3 If the investigation referred to in .1 above discloses that the next port of call of the ship in question lies within the jurisdiction of another Party, then the coastal State should in appropriate cases furnish the evidence to that other Party and request that Party to take port State action in accordance with 3.4.8 to 3.4.13 below.
- .4 In either case referred to in .2 and .3 above and if the next port of call of the ship in question cannot be ascertained, the coastal State shall inform the flag State of the incident and of the evidence obtained.

Port State action

3.4.8 Parties shall appoint or authorize officers to carry out investigations for the purpose of verifying whether a ship has discharged oil or noxious liquid substances in violation of the provisions of MARPOL 73/78.

3.4.9 Parties may undertake such investigations on the basis of reports received from sources indicated under 3.4.6 above.

3.4.10 These investigations should be directed toward the gathering of sufficient evidence to establish whether the ship has violated the discharge requirements. Guidelines for the optimal collation of evidence are given in appendices 2 and 3.

3.4.11 If the investigations provide evidence that a violation of the discharge requirements took place within the jurisdiction of the port State, that port State shall either cause proceedings to be taken in accordance with its law, or furnish to the flag State all information and evidence in its possession about the alleged violation. When the port State causes proceedings to be taken, it shall inform the flag State.

3.4.12 Details of the report to be submitted to the flag State are set out in appendix 8.

3.4.13 The investigation might provide evidence that pollution was caused through damage to the ship or its equipment. This might indicate that a ship is not guilty of a violation of the discharge requirements of Annex I or II of MARPOL 73/78 provided that:

- .1 all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
- .2 the owner or the master did not act either with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

However, action by the port State as set out in chapter 4 may be called for.

Inspection of crude oil washing (COW) operations

3.4.14 Regulations 13 and 13B of Annex 1 of MARPOL 73/78, *inter alia*, require that crude oil washing of cargo tanks be performed on certain categories of crude carriers. A sufficient number of tanks shall be washed in order that ballast water is put only in cargo tanks which have been crude oil washed. The remaining cargo tanks shall be washed on a rotational basis for sludge control.

3.4.15 Port State authorities may carry out inspections to ensure that crude oil washing is performed by all crude carriers either required to have a COW system or where the owner or operator chooses to install a COW system in order to comply with regulation 13 of Annex 1 of MARPOL 73/78. In addition compliance should be ensured with the operational requirements set out in the revised Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems (resolution A.446(XI)). This can best be done in the ports where the cargo is unloaded.

3.4.16 Parties should be aware that the inspection referred to in 3.4.15 may also lead to the identification of a pollution risk, necessitating additional action by the port State as set out in chapter 4.

3.4.17 Detailed guidelines for in-port inspections of crude oil washing procedures have been approved and published by IMO (Crude Oil Washing Systems, revised edition, 1983) and are set out in part 4 to appendix 2.

Inspection of unloading, stripping and prewash operations

3.4.18 Regulation 8 of Annex II of MARPOL 73/78 requires Parties to MARPOL 73/78 to appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing the regulation.

3.4.19 The provisions of regulation 8 are aimed at ensuring in principle that a ship having unloaded, to the maximum possible extent, noxious liquid substances of category A, B or C, proceeds to sea only if residues of such substances have been reduced to such quantities as may be discharged into the sea.

3.4.20 Compliance with these provisions is in principle ensured in the case of categories A, B and C substances through the application of a prewash in the unloading port and the discharge of prewash residue water mixtures to reception facilities, except that in the case of non-solidifying and low viscosity categories B and C substances, requirements for the efficient stripping of a tank to negligible quantities apply in lieu of the application of a prewash. Alternatively for a number of substances ventilation procedures may be employed for removing cargo residues from a tank.

3.4.21 Regulation 8 permits the Government of the receiving Party to exempt a ship proceeding to a port or terminal under the jurisdiction of another Party from the requirement to prewash cargo tanks and discharge residue/water mixtures to a reception facility provided:

- .1 the ship does not wash or ballast cargo tanks prior to the next loading;
- .2 the ship will prewash cargo tanks and discharge residue water mixtures to a reception facility in another port; or
- .3 the ship removes the cargo residues by ventilation.

3.4.22 Existing chemical tankers engaged on restricted voyages may by virtue of regulation 5A(6)(b) of Annex II of MARPOL 73/78 be exempted from the quantity limitation requirements entirely. If a cargo tank is to be ballasted or washed, a prewash is required after unloading category B or C substances and prewash residue water mixtures must be discharged to shore reception facilities. The exemption should be indicated on the certificate.

3.4.23 A ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repairs or drydocking may by virtue of regulation 5A(7) be exempted from the provisions of paragraphs (1), (2), (3) and (4) of regulation 5A of Annex II of MARPOL 73/78 provided that all conditions mentioned in regulation 5A(7) are complied with. Consequentially, the certificate of the ship should indicate that each cargo tank is only certified for the carriage of one named substance. It should also indicate the particulars of the exemption granted by the Administration in respect of pumping, piping and discharge arrangements.

3.4.24 Detailed instructions on efficient stripping and prewash procedures are included in a ship's Procedures and Arrangements Manual. The Manual also contains alternative procedures to be followed in case of equipment failure.

3.4.25 Parties should be aware that the inspection referred to in 3.4.3 and 3.4.4 above may lead to the identification of a pollution risk or of a contravention of the discharge provisions, necessitating port State action as set out in chapter 4.

3.4.26 For details in respect of inspections under this section reference is made to appendix 3.

3.5 GUIDELINES FOR CONTROL OF OPERATIONAL REQUIREMENTS

3.5.1 When, during a port State control inspection, the PSCO has clear grounds according to 2.3, the following on-board operational procedures may be checked in accordance with this resolution. However, in exercising controls recommended in these guidelines, the PSCO should not include any operational tests or impose physical demands which, in the judgement of the master, could jeopardize the safety of the ship, crew, passengers, control officers or cargo.

3.5.2 When carrying out operational control, the PSCO should ensure, as far as possible, no interference with normal shipboard operations, such as loading and unloading of cargo and ballasting, which is carried out under the responsibility of the master, nor should the PSCO require demonstration of operational aspects which would unnecessarily delay the ship.

3.5.3 Having assessed the extent to which operational requirements are complied with, the PSCO then has to exercise professional judgement to determine whether the operational proficiency of the crew as a whole is of a sufficient level to allow the ship to sail without danger to the ship or persons on board, or presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

Muster list

3.5.4 The PSCO may determine if the crew members are aware of their duties indicated in the muster list.

3.5.5 The PSCO may ensure that muster lists are exhibited in conspicuous places throughout the ship, including the navigational bridge, the engine room and the crew accommodation spaces. When determining if the muster list is in accordance with the regulations, the PSCO may verify whether:

- .1 the muster list shows the duties assigned to the different members of the crew;
- .2 the muster list specifies which officers are assigned to ensure that life-saving and fire appliances are maintained in good condition and are ready for immediate use;
- .3 the muster list specifies the substitutes for key persons who may become disabled, taking into account that different emergencies may call for different actions;
- .4 the muster list shows the duties assigned to crew members in relation to passengers in case of emergency;
- .5 the format of the muster list used on passenger ships is approved.

3.5.6 To determine whether the muster list is up to date, the PSCO may require an up-to-date crew list, if available, to verify this. Other possible means, e.g. Safe Manning Document, may be used for this purpose.

3.5.7 The PSCO may determine whether the duties assigned to crew members manning the survival craft (lifeboats or liferafts) are in accordance with the regulations and verify that a deck officer or certificated person is placed in charge of each survival craft to be used. However, the Administration (of the flag State), having due regard to the nature of the voyage, the number of persons on board and the characteristics of the ship, may permit persons practiced in the handling and operation of liferafts to be placed in charge of liferafts in lieu of persons qualified as above. A second-in-command shall also be nominated in the case of lifeboats.

3.5.8 The PSCO may determine whether the crew members are familiar with the duties assigned to them in the muster list and are aware of the locations where they should perform their duties.

www.LuatVietnam.vn

Communication

3.5.9 The PSCO may determine if the key crew members are able to communicate with each other, and with passengers as appropriate, in such a way that the safe operation of the ship is not impaired, especially in emergency situations.

3.5.10 The PSCO may ask the master which languages are used as the working languages.

3.5.11 The PSCO may ensure that the key crew members are able to understand each other during the inspection or drills. The crew members assigned to assist passengers should be able to give the necessary information to the passengers in case of an emergency.

Fire and abandon ship drills

3.5.12 The PSCO witnessing a fire and abandon ship drill should ensure that the crew members are familiar with their duties and the proper use of the ship's installations and equipment.

Fire drills

3.5.13 The PSCO may witness a fire drill carried out by the crew assigned to these duties on the muster list. After consultation with the master of the vessel, one or more specific locations of the ship may be selected for a simulated fire. A crew member may be sent to the location(s) and activate a fire alarm system or use other means to give alarm.

3.5.14 At the location the PSCO can describe the fire indication to the crew member and observe how the report of fire is relayed to the bridge or damage control centre. At this point most ships will sound the crew alarm to summon the fire-fighting parties to their stations. The PSCO should observe the fire-fighting party arriving on the scene, breaking out their equipment and fighting the simulated fire. Team leaders should be giving orders as appropriate to their crews and passing the word back to the bridge or damage control centre on the conditions. The fire-fighting crews should be observed for proper donning and the use of their equipment. The PSCO should make sure that all the gear is complete. Merely mustering the crew with their gear is not acceptable. Crew response to personnel injuries can be checked by selecting a crew member as a simulated casualty. The PSCO should observe how the word is passed and the response of stretcher and medical teams. Handling a stretcher properly through narrow passageways, doors and stairways is difficult and takes practice.

3.5.15 The drill should, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

3.5.16 Those crew members assigned to other duties related to a fire drill, such as the manning of the emergency generators, the CO₂ room, the sprinkler and emergency fire pumps, should also be involved in the drill. The PSCO may ask these crew members to explain their duties and if possible to demonstrate their familiarity.

3.5.17 On passenger ships, special attention should be paid to the duties of those crew members assigned to the closing of manually operated doors and fire dampers. These closing devices should be operated by the responsible persons in the areas of the simulated fire(s) during the drill. Crew members not assigned to the fire-fighting teams are generally assigned to locations throughout the passenger accommodations to assist in passenger evacuation. These crew members should be asked to explain their duties and the meaning of the various emergency signals and asked to point out the two means of escape from the area, and where the passengers are to report. Crew members assigned to assist passengers should be able to communicate at least enough information to direct a passenger to the proper muster and embarkation stations.

Abandon ship drills

3.5.18 After consultation with the master, the PSCO may require an abandon ship drill for one or more survival craft. The essence of this drill is that the survival craft are manned and operated by the crew members assigned to them on the muster list. If possible the PSCO should include the rescue boat(s) in this drill. SOLAS 74, chapter III, gives specific requirements on abandon ship training and drills, of which the following principles are particularly relevant.

3.5.19 The drill should, as far as practicable, be conducted as if there was an actual emergency.

3.5.20 The abandon ship drill should include:

- .1 summoning of (passengers and) crew to the muster station(s) with the required alarm and ensuring that they are aware of the order to abandon ship as specified in the muster list;
- .2 reporting to the stations and preparing for the duties described in the muster list;
- .3 checking that (passengers and) crew are suitably dressed;
- .4 checking that lifejackets are correctly donned;
- .5 lowering of at least one lifeboat after the necessary preparation for launching;
- .6 starting and operating the lifeboat engine; and
- .7 operation of the davits used for launching liferafts.

3.5.21 If the lifeboat lowered during the drill is not the rescue boat, the rescue boat should be lowered as well, taking into account that it is boarded and launched in the shortest possible time. The PSCO should ensure that crew members are familiar with the duties assigned to them during abandon ship operations and that the crew member in charge of the survival craft has complete knowledge of the operation and equipment of the survival craft.

3.5.22 Each survival craft should be stowed in a state of continuous readiness so that two crew members can carry out preparations for embarking and launching in less than 5 minutes.

3.5.23 On passenger ships, it is required that lifeboats and davit-launched liferafts are capable of being launched within a period of 30 minutes.

3.5.24 On cargo ships, it is required that lifeboats and davit launched liferafts are capable of being launched within a period of 10 minutes.

Damage control plan and Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)

3.5.25 The PSCO may determine if a damage control plan is provided on a passenger ship and whether the crew members are familiar with their duties and the proper use of the ship's installations and equipment for damage control purposes. The same applies with regard to SOPEP on all ships.

3.5.26 The PSCO may determine if the officers of the ship are aware of the contents of the damage control booklet which should be available to them, or of the damage control plan.

3.5.27 The officers may be asked to explain the action to be taken in various damage conditions.

3.5.28 The officers may also be asked to explain about the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof and the arrangements for the correction of any list due to flooding.

3.5.29 The officers should have a sound knowledge of the effect of trim and stability of their ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and counter-measures to be taken.

Fire control plan

3.5.30 The PSCO may determine if a fire control plan or booklet is provided and whether the crew members are familiar with the information given in the fire control plan or booklet.

3.5.31 The PSCO may verify that fire control plans are permanently exhibited for the guidance of the ship's officers. Alternatively, booklets containing the information of the fire control plan may be supplied to each officer, and one copy should at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets should be kept up to date, any alterations being recorded thereon as soon as possible.

3.5.32 The PSCO may determine that the responsible officers, especially those who are assigned to related duties on the muster list, are aware of the information provided by the fire control plan or booklet and how to act in case of a fire.

3.5.33 The PSCO may ensure that the officers in charge of the ship are familiar with the principal structural members which form part of the various fire sections and the means of access to the different compartments.

Bridge operation

3.5.34 The PSCO may determine if officers in charge of a navigational watch are familiar with bridge control and navigational equipment, changing the steering mode from automatic to manual and vice versa, and the ship's manoeuvring characteristics.

3.5.35 The officer in charge of a navigational watch should have knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment. Moreover, this officer should be familiar with procedures which apply to the navigation of the ship in all circumstances and should be aware of all information available.

3.5.36 The PSCO may also verify the familiarity of the officers on all the information available to them such as manoeuvring characteristics of the ship, life-saving signals, up-to-date nautical publications, checklists concerning bridge procedures, instructions, manuals, etc.

3.5.37 The PSCO may verify the familiarity of the officers with procedures such as periodical tests and checks of equipment, preparations for arrival and departure, change over of steering modes, signalling, communications, manoeuvring, emergencies and log book entries.

Cargo operation

3.5.38 The PSCO may determine if ship's personnel assigned specific duties related to the cargo and cargo equipment are familiar with those duties, any dangers posed by the cargo and with the measures to be taken in such a context.

3.5.39 With respect to the carriage of solid bulk cargoes, the PSCO should verify, as appropriate, that cargo loading is performed in accordance with a ship's loading plan and unloading in accordance with a ship's unloading plan agreed by the ship and the terminal.

3.5.40 The PSCO, when appropriate, may determine whether the responsible crew members are familiar with the relevant provisions of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, particularly those concerning moisture limits and trimming of the cargo, the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes and the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing.

3.5.41 Some solid materials transported in bulk can present a hazard during transport because of their chemical nature or physical properties. Section 2 of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes gives general precautions. Section 4 of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes contains the obligation imposed on the shipper to provide all necessary information to ensure a safe transport of the cargo. The PSCO may determine whether all relevant details, including all relevant certificates of tests, have been provided to the master from the shipper.

3.5.42 For some cargoes, such as cargoes which are subject to liquefaction, special precautions are given (see section 7 of the Bulk Code). The PSCO may determine whether all precautions are met with special attention for the stability of those vessels engaged in the transport of cargoes subject to liquefaction and solid hazardous waste in bulk.

3.5.43 Officers responsible for cargo handling and operation and key crew members of oil tankers, chemical tankers and liquefied gas carriers should be familiar with the cargo and cargo equipment and with the safety measures as stipulated in the relevant sections of the IBC and IGC Codes.

3.5.44 For the carriage of grain in bulk, reference is made to part C, chapter VI of SOLAS 74 and the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (resolution MSC.23(59)).

3.5.45 The PSCO may determine whether the operations and loading manuals include all the relevant information for safe loading and unloading operations in port as well as in transit conditions.

Operation of the machinery

3.5.46 The PSCO may determine if responsible ship's personnel are familiar with their duties related to operating essential machinery, such as:

- .1 emergency and stand-by sources of electrical power;
- .2 auxiliary steering gear;
- .3 bilge and fire pumps; and
- .4 any other equipment essential in emergency situations.

3.5.47 The PSCO may verify whether the responsible ship's personnel are familiar with, *inter alia*:

- .1 Emergency generator:
 - .1 actions which are necessary before the engine can be started;
 - .2 different possibilities to start the engine in combination with the source of starting energy; and
 - .3 procedures when the first attempts to start the engine fail.
- .2 Stand-by generator engine:
 - .1 possibilities to start the stand-by engine, automatic or by hand;
 - .2 blackout procedures; and
 - .3 load-sharing system.

3.5.48 The PSCO may verify whether the responsible ship's personnel are familiar with, *inter alia*:

- .1 which type of auxiliary steering gear system applies to the ship;
- .2 how it is indicated which steering gear unit is in operation; and
- .3 what action is needed to bring the auxiliary steering gear into operation.

3.5.49 The PSCO may verify whether the responsible ship's personnel are familiar with, *inter alia*:

- .1 Bilge pumps:
 - .1 number and location of bilge pumps installed on board the ship (including emergency bilge pumps);
 - .2 starting procedures for all these bilge pumps;
 - .3 appropriate valves to operate; and

- .4 most likely causes of failure of bilge pump operation and their possible remedies.
 - .2 Fire pumps:
 - .1 number and location of fire pumps installed on board the ship (including the emergency fire pump);
 - .2 starting procedures for all these pumps; and
 - .3 appropriate valves to operate.
- 3.5.50 The PSCO may verify whether the responsible ship's personnel are familiar with, *inter alia*:
- .1 starting and maintenance of lifeboat engine and/or rescue boat engine;
 - .2 local control procedures for those systems which are normally controlled from the navigating bridge;
 - .3 use of the emergency and fully independent sources of electrical power of radio installations;
 - .4 maintenance procedures for batteries;
 - .5 emergency stops, fire detection system and alarm system operation of watertight and fire doors (stored energy systems); and
 - .6 change of control from automatic to manual for cooling water and lube oil systems for main and auxiliary engines.

Manuals, instructions, etc.

3.5.51 The PSCO may determine if the appropriate crew members are able to understand the information given in manuals, instructions, etc., relevant to the safe condition and operation of the ship and its equipment and that they are aware of the requirements for maintenance, periodical testing, training, drills and recording of log book entries.

3.5.52 The following information should, *inter alia*, be provided on board and PSCOs may determine whether it is in a language or languages understood by the crew and whether crew members concerned are aware of the contents and are able to respond accordingly:

- .1 instructions concerning the maintenance and operation of all the equipment and installations on board for the fighting and containment of fire should be kept under one cover, readily available in an accessible position;
- .2 clear instructions to be followed in the event of an emergency should be provided for every person on board;
- .3 illustrations and instructions in appropriate languages should be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of their muster station, the essential action they must take in an emergency and the method of donning lifejackets;
- .4 posters and signs should be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall illustrate the purpose of controls and the procedures for operating the appliance and give relevant instructions or warnings;
- .5 instructions for on-board maintenance of life-saving appliances;
- .6 training manuals should be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The training manual, which may comprise several volumes, should contain

instructions and information, in easily understood terms illustrated wherever possible, on the life-saving appliances provided in the ship and on the best method of survival;

- .7 Shipboard Oil Pollution Emergency Plan in accordance with MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26; and
- .8 stability booklet, associated stability plans and stability information.

Oil and oily mixtures from machinery spaces

3.5.53 The PSCO may determine if all operational requirements of Annex I of MARPOL 73/78 have been met, taking into account:

- .1 the quantity of oil residues generated;
- .2 the capacity of sludge and bilge water holding tank; and
- .3 the capacity of the oily water separator.

3.5.54 An inspection of the Oil Record Book should be made. The PSCO may determine if reception facilities have been used and note any alleged inadequacy of such facilities.

3.5.55 The PSCO may determine whether the responsible officer is familiar with the handling of sludge and bilge water. The relevant items from the guidelines for systems for handling oily wastes in machinery spaces of ships may be used as guidance. Taking into account the above, the PSCO may determine if the ullage of the sludge tank is sufficient for the expected generated sludge during the next intended voyage. The PSCO may verify that, in respect of ships for which the Administration has waived the requirements of regulation 16(1) and (2) to Annex I of MARPOL 73/78, all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to a reception facility.

3.5.56 When reception facilities in other ports have not been used because of inadequacy, the PSCO should advise the master to report the inadequacy of the reception facility to the ship's flag State, in conformity with MEPC/Circ.215 of 25 April 1989.

Loading, unloading and cleaning procedures for cargo spaces of tankers

3.5.57 The PSCO may determine if all operational requirements of Annexes I or II of MARPOL 73/78 have been met taking into account the type of tanker and the type of cargo carried, including the inspection of the Oil Record Book and/or Cargo Record Book. The PSCO may determine if the reception facilities have been used and note any alleged inadequacy of such facilities.

3.5.58 For the control on loading, unloading and cleaning procedures for tankers carrying oil, reference is made to 3.4.14 to 3.4.17 above where guidance is given for the inspection of crude oil washing (COW) operations. In appendix 2, the PSCO may find detailed guidelines for in-port inspection of crude oil washing procedures.

3.5.59 For the control on loading, unloading and cleaning procedures for tankers carrying noxious liquid substances, reference is made to section 3.4.18 to 3.4.26 above where guidance is given for the inspection of unloading, stripping and prewash operations. In appendix 3 more detailed guidelines for these inspections are given.

3.5.60 When reception facilities in other ports have not been used because of inadequacy, the PSCO should advise the master to report the inadequacy of the reception facility to the ship's flag State, in conformity with MEPC/Circ.215 of 25 April 1989.

3.5.61 When a vessel is permitted to proceed to the next port with residues of noxious liquid substances on board in excess of those permitted to be discharged into the sea during the ship's passage, it should be ascertained that the residues can be received by that port. At the same time that port should be informed if practicable.

Dangerous goods and harmful substances in packaged form

3.5.62 The PSCO may determine if the required shipping documents for the carriage of dangerous goods and harmful substances carried in packaged form are provided on board and whether the dangerous goods and harmful substances are properly stowed and segregated and the crew members are familiar with the essential action to be taken in an emergency involving such packaged cargo.

3.5.63 Ship types and cargo spaces of ships built after 1 September 1984 intended for the carriage of dangerous goods should comply with the requirements of SOLAS regulation II-2/54, in addition to the requirements of regulation II-2/53 (for cargo ships) and the requirements of regulations II-2/3 and II-2/39 (for passenger ships), unless such requirements have already been met by compliance with requirements elsewhere in the Convention. The only exemption permissible is when dangerous goods in limited quantities are carried.

3.5.64 Annex III of MARPOL 73/78 contains requirements for the carriage of harmful substances in packaged form which are identified in the IMDG Code as marine pollutants. Cargoes which are determined to be marine pollutants should be labelled and stowed in accordance with Annex III of MARPOL 73/78.

3.5.65 The PSCO may determine whether a Document of Compliance is on board and whether the ship's personnel are familiar with this document provided by the Administration as evidence of compliance of construction and equipment with the requirements. Additional control may consist of:

- .1 whether the dangerous goods have been stowed on board in conformity with the Document of Compliance, using the dangerous goods manifest or the stowage plan, required by SOLAS chapter VII. This manifest or stowage plan may be combined with the one required under Annex III of MARPOL 73/78;
- .2 whether inadvertent pumping of leaking flammable or toxic liquids is not possible in case these substances are carried in under-deck cargo spaces; or
- .3 determining whether the ship's personnel are familiar with the relevant provisions of the Medical First Aid Guide and Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods.

Garbage

3.5.66 The PSCO may determine if all operational requirements of Annex V of MARPOL 73/78 have been met. The PSCO may determine if the reception facilities have been used and note any alleged inadequacy of such facilities.

3.5.67 Guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL 73/78" were approved at the MEPC at its twenty-ninth session and have been published. One of the objectives of these guidelines is: to assist vessel operators complying with the requirements set forth in Annex V and domestic laws".

3.5.68 The PSCO may determine whether:

- .1 ship's personnel are aware of these Guidelines, in particular section 3 Minimizing the amount of potential garbage" and section 4 Shipboard garbage handling and storage procedures"; and
- .2 ship's personnel are familiar with the disposal and discharge requirements under Annex V of MARPOL 73/78 inside and outside a special area and are aware of the areas determined as special areas under Annex V of MARPOL 73/78.

3.5.69 When reception facilities in other ports have not been used because of inadequacy, the PSCO should advise the master to report the inadequacy of the reception facility to the ship's flag State, in conformity with MEPC/Circ.215 of 25 April 1989.

3.6 MINIMUM MANNING STANDARDS AND CERTIFICATION

Introduction

3.6.1 The guiding principles for port State control of the manning of a foreign ship should be to establish conformity with:

- .1 the flag State's safe manning requirements. Where this is in doubt the flag State should be consulted; and
- .2 the international provisions as laid down in SOLAS 74, STCW 78 and resolution A.481(XII).

Manning control

3.6.2 If a ship is manned in accordance with a safe manning document or equivalent document issued by the flag State, the PSCO should accept that the ship is safely manned unless the document has clearly been issued without regard to the principles contained in the relevant instruments in which case the PSCO should act according to the procedures defined in 3.6.4.

3.6.3 If the actual crew number or composition does not conform to the manning document, the port State should request the flag State for advice as to whether or not the ship should be allowed to sail with the actual number of crew and its composition. Such a request and response should be by expedient means and either Party may request this communication in writing. If the actual crew number or composition is not brought into accordance with the safe manning document or the flag State does not advise that the ship could sail, the ship may be considered for detention after the criteria set out in 3.6.8 have been taken into proper account.

3.6.4 If the ship does not carry a safe manning document or equivalent, the port State should request the flag State to specify the required number of crew and its composition and to issue a document as quickly as possible.

3.6.5 In case the actual number or composition of the crew does not conform to the specifications received from the flag State the procedure as contained in 3.6.3 applies.

3.6.6 If the flag State does not respond to the request this will be considered as clear grounds for a more detailed inspection to ensure that the number and composition of the crew is in accordance with the principles laid down in 3.6.1. The ship shall only be allowed to proceed to sea if it is safe to do so, taking into account the criteria for detention indicated in 3.6.8. In any such case the minimum standards to be applied shall be no more stringent than those applied to ships flying the flag of the port State.

Control under the provisions of STCW 78

3.6.7 Control exercised by the PSCO should be limited to the following:

- .1 verification that all seafarers serving on board, who are required to be certificated, hold an appropriate certificate or a valid dispensation, or provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration;
- .2 verification that the numbers and certificates of the seafarers serving on board are in conformity with the applicable safe manning requirements of the Administration; and
- .3 assessment of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are clear grounds for believing that such standards are not being maintained because any of the following have occurred:
 - .1 the ship has been involved in a collision, grounding or stranding, or
 - .2 there has been a discharge of substances from the ship when underway, at anchor or at berth which is illegal under any international convention, or
 - .3 the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner whereby routing measures adopted by the Organization or safe navigation practices and procedures have not been followed, or
 - .4 the ship is otherwise being operated in such a manner as to pose a danger to persons, property or the environment^{*}.

Detention related to minimum manning standards and certification

3.6.8 Before detaining a ship, the following should be considered:

- .1 length and nature of the intended voyage or service;
- .2 whether or not the deficiency poses a danger to ships, persons on board or the environment;
- .3 whether or not appropriate rest periods of the crew can be observed;
- .4 size and type of ship and equipment provided; and
- .5 nature of cargo.

3.7 GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL RELATED TO THE ISM CODE

3.7.1 To the extent applicable, the PSCO should examine the copy of the Document of Compliance (DOC), issued to the Company, and the Safety Management Certificate (SMC), issued to the ship. An SMC is not valid unless the Company holds a valid DOC for that ship type. The PSCO should in particular verify that the type of ship is included in the DOC and that the Company's particulars are the same on both the DOC and the SMC.

3.7.2 During the examination of on board documents and certificates, PSCOs should recognize:

- .1 that differences may exist between the classification societies' designation of "*bulk carrier*" that appear on the class certificate as defined in their individual Rules, versus the interpretation of "*bulk carrier*" contained in SOLAS/CONF.4/25, annex, resolution 6 and that the latter definition should be used to determine if the ship should have been certified by 1 July 1998;
- .2 the common practice of issuing, after successfully completing an audit, SMCs and DOCs valid for a period not exceeding 5 months, to cover the period between completion of the audit and

^{*} Applicable from 1 February 1997.

issuance of the full term certificate by either the Administration or the recognized organization;
and

- .3 that the current valid DOC with proper annual endorsements is normally only available in the Company to which it has been issued and that the copy on board may not reflect the annual endorsements that exist on the valid DOC held by the Company.

3.7.3 If a ship has been issued with Interim Certificates (DOC and/or SMC), the PSCO should check whether they have been issued in accordance with the provisions of paragraphs 3.3.2 and 3.3.4 of resolution A.788(19).

3.7.4 A more detailed inspection of the Safety Management System (SMS) should be carried out if clear grounds are established. Clear grounds may include absent or inaccurate ISM Code certification or detainable (or many non-detainable) deficiencies in other areas.

3.7.5 When carrying out a more detailed inspection, the PSCO may utilize, but not be limited to, the following questions to ascertain the extent of compliance with the ISM Code (references to the relevant paragraphs of the ISM Code are given in *italic* print in brackets).

- .1 Is there a Company safety and environmental protection policy and is the appropriate ship's personnel familiar with it? (2.2)
- .2 Is safety management documentation (e.g. manual) readily available on board? (11.3)
- .3 Is relevant documentation on the SMS in a working language or language understood by the ship's personnel? (6.6)
- .4 Can senior ship officers identify the Company responsible for the operation of the ship and does this correspond with the entity specified on the ISM Code certificates? (3)
- .5 Can senior ship officers identify the "designated person"? (4)
- .6 Are procedures in place for establishing and maintaining contact with shore management in an emergency? (8.3)
- .7 Are programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions available on board? (8.2)
- .8 How have new crew members been made familiar with their duties if they have recently joined the ship and are instructions which are essential prior to sailing available? (6.3)
- .9 Can the master provide documented proof of his responsibilities and authority, which must include his overriding authority? (5)
- .10 Have non-conformities been reported to the Company and has corrective action been taken by the Company? PSCOs should not normally scrutinize the contents of any Non Conformity Note (NCN) resulting from internal audits. (9.1, 9.2)
- .11 Does the ship have a maintenance routine and are records available? (10.2)

3.7.6 Deficiencies in the Safety Management System should be recorded in the PSCO's inspection report. The port State authority should, if necessary, inform the flag State of deficiencies found in the SMS. Those deficiencies identified in the SMS, which are defined as major non-conformities in resolution A.788(19), have to be rectified before sailing. The procedures set out in chapter 4 are applicable.

CHAPTER 4 - CONTRAVENTION AND DETENTION

4.1 IDENTIFICATION OF A SUBSTANDARD SHIP

4.1.1 In general, a ship is regarded as substandard if the hull, machinery, equipment, or operational safety, is substantially below the standards required by the relevant conventions or whose crew is not in conformance with the safe manning document, owing to, *inter alia*:

- .1 the absence of principal equipment or arrangement required by the conventions;
- .2 non-compliance of equipment or arrangement with relevant specifications of the conventions;
- .3 substantial deterioration of the ship or its equipment because of, for example, poor maintenance;
- .4 insufficiency of operational proficiency, or unfamiliarity of essential operational procedures by the crew; and
- .5 insufficiency of manning or insufficiency of certification of seafarers.

4.1.2 If these evident factors as a whole or individually make the ship unseaworthy and put at risk the ship or the life of persons on board or present an unreasonable threat of harm to the marine environment if it were allowed to proceed to sea, it should be regarded as a substandard ship.

4.2 SUBMISSION OF INFORMATION CONCERNING DEFICIENCIES

4.2.1 Information that a ship appears to be substandard should be submitted to the appropriate authorities of the port State (see 4.3 below) by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or any other individual with an interest in the safety of the ship, its crew and passengers, or the protection of the marine environment.

4.2.2 This information should be submitted in writing to permit proper documentation of the case and of the alleged deficiencies. When the information is passed verbally, the filing of a written report should be required, identifying, for the purposes of the port State's records, the individual or body providing the information. The attending PSCO may collect this information and submit it as part of the PSCO's report if the originator is unable to do so.

4.2.3 Information which may cause an investigation to be made should be submitted as early as possible after the arrival of the ship giving adequate time to the authorities to act as necessary.

4.2.4 Each Party to the relevant convention should determine which authorities should receive information on substandard ships and initiate action. Measures should be taken to ensure that information submitted to the wrong department should be promptly passed on by such department to the appropriate authority for action.

4.3 PORT STATE ACTION IN RESPONSE TO ALLEGED SUBSTANDARD SHIPS

4.3.1 On receipt of information about an alleged substandard ship or alleged pollution risk, the authorities should immediately investigate the matter and take the action required by the circumstances in accordance with the preceding sections.

4.3.2 Authorities which receive information about a substandard ship that could give rise to detention should forthwith notify any maritime, consular and/or diplomatic representatives of the flag State in the area of the ship and request them to initiate or co-operate with investigations. Likewise, the recognized organization which has issued the relevant certificates on behalf of the flag State should be notified. These provisions will not, however, relieve the authorities of the port State, being a Party to a relevant convention, from the responsibility for taking appropriate action in accordance with its powers under the relevant conventions.

4.3.3 If the port State receiving information is unable to take action because there is insufficient time or no PSCOs can be made available before the ship sails, the information should be passed to the authorities of the country of the next appropriate port of call, to the flag State and also to the recognized organization in that port, where appropriate.

4.4 RESPONSIBILITIES OF PORT STATE TO TAKE REMEDIAL ACTION

When a PSCO determines that a ship can be regarded as substandard as specified in 4.1 and appendix 1, the port State shall immediately ensure that corrective action is taken to safeguard the safety of the ship and passengers and/or crew and eliminate any threat of harm to the marine environment before permitting the ship to sail.

4.5 GUIDANCE FOR THE DETENTION OF SHIPS

Notwithstanding the fact that it is impracticable to define a ship as substandard solely by reference to a list of qualifying defects, guidance for the detention of ships is given in appendix 1.

4.6 SUSPENSION OF INSPECTION

4.6.1 In exceptional circumstances where, as a result of a more detailed inspection, the overall condition of a ship and its equipment, also taking into account the crew conditions, are found to be obviously substandard, the PSCO may suspend an inspection.

4.6.2 Prior to suspending an inspection, the PSCO should have recorded detainable deficiencies in the areas set out in appendix 1, as appropriate.

4.6.3 The suspension of the inspection may continue until the responsible parties have taken the steps necessary to ensure that the ship complies with the requirements of the relevant instruments.

4.6.4 In cases where the ship is detained and an inspection is suspended, the port State Authority should notify the responsible parties without delay. The notification should include information about the detention, and state that the inspection is suspended until that authority has been informed that the ship complies with all relevant requirements.

4.7 PROCEDURES FOR RECTIFICATION OF DEFICIENCIES AND RELEASE

4.7.1 The PSCO should endeavour to secure the rectification of all deficiencies detected.

4.7.2 In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety or the environment, the PSCO should, except as provided in 4.7.3, ensure that the hazard is removed before the ship is allowed to proceed to sea. For this purpose, appropriate action should be taken, which may include detention or a formal prohibition of a ship to continue an operation due to established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous.

4.7.3 Where deficiencies which caused a detention as referred to in paragraph 4.7.2 cannot be remedied in the port of inspection, the port State authority may allow the ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair yard available, as chosen by the master and agreed to by that authority, provided that the conditions agreed between the port State authority and the flag State are complied with. Such conditions will ensure that the ship shall not sail until it can proceed without risk to the safety of the passengers or crew, or risk to other ships, or without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. Such conditions may include confirmation from the flag State that remedial action has been taken on the ship in question. In such circumstances the port State authority will notify the authority of the ship's next port of call, the parties mentioned in paragraph 5.1.4 and any other authority as appropriate. Notification to authorities should be made in the form shown in appendix 6. The authority receiving such notification should inform the notifying authority of action taken and may use the form shown in appendix 7.

4.7.4 On the condition that all possible efforts have been made to rectify all other deficiencies, except those referred to in 4.7.2 and 4.7.3, the ship may be allowed to proceed to a port where any such deficiencies can be rectified.

4.7.5 If a ship referred to in paragraph 4.7.3 proceeds to sea without complying with the conditions agreed to by the Authority of the port of inspection that port State Authority should immediately alert the next port, if known, the flag State and all other authorities it considers appropriate.

4.7.6 If a ship referred to in paragraph 4.7.3 does not call at the nominated repair port, the port State Authority of the repair port should immediately alert the flag State and detaining port State, which may take appropriate action, and notify any other authority it considers appropriate.

CHAPTER 5 - REPORTING REQUIREMENTS

5.1 PORT STATE REPORTING

5.1.1 Port State authorities should ensure that, on the conclusion of an inspection, the master of the ship is provided with a document giving the results of the inspection, details of any action taken by the PSCO, and a list of any corrective action to be initiated by the master and/or company. Such reports should be made in accordance with the format in appendix 5.

5.1.2 Where, in the exercise of port State control, a Party denies a foreign ship entry to the ports or offshore terminals under its jurisdiction, whether or not as a result of information about a substandard ship, it should forthwith provide the master and flag State with reasons for the denial of entry.

5.1.3 In the case of a detention, notification shall be made to the flag State Administration. If such notification is made verbally, it should be subsequently confirmed in writing. Likewise, the recognized organizations which have issued the relevant certificates on behalf of the flag State should be notified, where appropriate.

5.1.4 If the ship has been allowed to sail with known deficiencies, the authorities of the port State should communicate all the facts to the authorities of the country of the next appropriate port of call, to the flag State, and to the recognized organization, where appropriate.

5.1.5 Parties to a relevant convention when they have exercised control giving rise to detention, should submit to the Organization reports in accordance with regulation 19 of chapter 1 of SOLAS 74, article 11 of MARPOL 73/78, article 21 of Load Lines 66, or article X(3) of STCW 78. Such deficiency reports should be made in accordance with the form given in appendix 5 or 8, as appropriate.

5.1.6 Copies of such deficiency reports should, in addition to being forwarded to the Organization, be sent by the port State without delay to the authorities of the flag State and, where appropriate, to the recognized organization which had issued the relevant certificate. Deficiencies found which are not related to the applicable conventions, or which involve ships of non-convention countries or below convention size, should be submitted to flag States and/or to appropriate organizations but not to IMO.

5.1.7 Relevant telephone numbers and addresses of flag States headquarters to which reports should be sent as outlined above as well as addresses of flag State offices which provide inspection services should be provided to the Organization.*

5.2 FLAG STATE REPORTING

5.2.1 On receiving a report on detention, the flag State and, where appropriate, the recognized organization through the flag State Administration, should, as soon as possible, inform the Organization of its remedial action taken in respect of the detention. A format in which this information should be transmitted is shown in appendix 9.

5.2.2 Relevant telephone numbers and addresses of port State control offices, headquarters and those who provide inspection services, should be provided to the Organization.

5.3 REPORTING OF ALLEGATIONS UNDER MARPOL 73/78

5.3.1 A report on alleged deficiencies or on alleged contravention of the discharge provisions relating to the provisions of MARPOL 73/78 should be forwarded to the flag State as soon as possible, preferably no later than sixty days after the observation of the deficiencies or contravention. Such reports may be made in accordance with the format in appendix 5 or 8, as appropriate. If a contravention of the discharge provisions is suspected, then the information should be supplemented by evidence of violations which, as a minimum, should include the information specified in parts 2 and 3 of appendices 2 and 3 of these Procedures.

5.3.2 On receiving a report on alleged deficiencies or alleged contravention of the discharge provisions, the flag State and, where appropriate, the recognized organization through the flag State Administration, should, as soon as possible, inform the Party submitting the report of its immediate action taken in respect of the alleged

* Such addresses are available in MSC/Circ.838/MEPC.6/Circ.3, as amended, and the IMO Internet Home Page (www.imo.org).

deficiencies or contravention. That Party and IMO should, upon completion of such action, be informed of the outcome and details, where appropriate, be included in the mandatory annual report to IMO.

CHAPTER 6 - REVIEW PROCEDURES

6.1 REPORT OF COMMENTS

6.1.1 In the interest of making information regarding deficiencies and remedial measures generally available, a summary of such reports should be made by the Organization in a timely manner in order that the information can be disseminated in accordance with the Organization's procedures to all Parties to the applicable conventions. In the summary of deficiency reports, an indication should be given of flag State action or whether a comment by the flag State concerned is outstanding.

6.1.2 The appropriate Committee should periodically evaluate the summary of the deficiency reports in order to identify measures that may be necessary to insure more consistent and effective application of IMO instruments paying close attention to the difficulties reported by Parties to the relevant conventions particularly in respect to developing countries in their capacity as port States.

6.1.3 Recommendations to rectify such difficulties when recognized by the appropriate Committee should, where appropriate, be incorporated into the applicable IMO instrument and any modifications relating to the procedures and obligations should be made in the port State documentation.

www.LuatVietnam.vn

APPENDIX 1

GUIDELINES FOR THE DETENTION OF SHIPS

1 Introduction

1.1 When deciding whether the deficiencies found in a ship are sufficiently serious to merit detention the PSCO should assess whether:

- .1 the ship has relevant, valid documentation;
- .2 the ship has the crew required in the minimum Safe Manning Document.

1.2 During inspection the PSCO should further assess whether the ship and/or crew, throughout its forthcoming voyage, is able to:

- .1 navigate safely;
- .2 safely handle, carry and monitor the condition of the cargo;
- .3 operate the engine-room safely;
- .4 maintain proper propulsion and steering;
- .5 fight fires effectively in any part of the ship if necessary;
- .6 abandon ship speedily and safely and effect rescue if necessary;
- .7 prevent pollution of the environment;
- .8 maintain adequate stability;
- .9 maintain adequate watertight integrity;
- .10 communicate in distress situations if necessary; and
- .11 provide safe and healthy conditions on board.

1.3 If the result of any of these assessments is negative, taking into account all deficiencies found, the ship should be strongly considered for detention. A combination of deficiencies of a less serious nature may also warrant the detention of the ship. Ships which are unsafe to proceed to sea should be detained upon the first inspection irrespective of the time the ship will stay in port.

2 General

The lack of valid certificates as required by the relevant instruments may warrant the detention of ships. However, ships flying the flag of States not a Party to a convention or not having implemented another relevant instrument, are not entitled to carry the certificates provided for by the convention or other relevant instrument. Therefore, absence of the required certificates should not by itself constitute a reason to detain these ships; however, in applying the “no more favourable treatment” clause, substantial compliance with the provisions and criteria specified in this document must be required before the ship sails.

3 Detainable deficiencies

To assist the PSCO in the use of these guidelines, there follows a list of deficiencies, grouped under relevant conventions and/or codes, which are considered to be of such a serious nature that they may warrant the detention of the ship involved. This list is not considered exhaustive but is intended to give examples of relevant items.

Areas under the SOLAS Convention

- 1 Failure of proper operation of propulsion and other essential machinery, as well as electrical installations.
- 2 Insufficient cleanliness of engine room, excess amount of oily-water mixture in bilges, insulation of piping including exhaust pipes in engine room contaminated by oil, and improper operation of bilge pumping arrangements.
- 3 Failure of the proper operation of emergency generator, lighting, batteries and switches.
- 4 Failure of proper operation of the main and auxiliary steering gear.

- 5 Absence, insufficient capacity or serious deterioration of personal life-saving appliances, survival craft and launching arrangements.
- 6 Absence, non-compliance or substantial deterioration to the extent that it can not comply with its intended use of fire detection system, fire alarms, fire-fighting equipment, fixed fire-extinguishing installation, ventilation valves, fire dampers, and quick-closing devices.
- 7 Absence, substantial deterioration or failure of proper operation of the cargo deck area fire protection on tankers.
- 8 Absence, non-compliance or serious deterioration of lights, shapes or sound signals.
- 9 Absence or failure of the proper operation of the radio equipment for distress and safety communication.
- 10 Absence or failure of the proper operation of navigation equipment, taking the relevant provisions of SOLAS regulation V/12(o) into account.
- 11 Absence of corrected navigational charts, and/or all other relevant nautical publications necessary for the intended voyage, taking into account that electronic charts may be used as a substitute for the charts.
- 12 Absence of non-sparking exhaust ventilation for cargo pump rooms.
- 13 Serious deficiency in the operational requirements listed in 3.5.1 to 3.5.69.
- 14 Number, composition or certification of crew not corresponding with safe manning document.
- 15 Non-implementation of the enhanced programme of inspection under resolution A.744(18).

Areas under the IBC Code

- 1 Transport of a substance not mentioned in the Certificate of Fitness or missing cargo information.
- 2 Missing or damaged high pressure safety devices.
- 3 Electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to the code requirements.
- 4 Sources of ignition in hazardous locations.
- 5 Contravention of special requirements.
- 6 Exceeding of maximum allowable cargo quantity per tank.
- 7 Insufficient heat protection for sensitive products.

Areas under the IGC Code

- 1 Transport of a substance not mentioned in the Certificate of Fitness or missing cargo information.
- 2 Missing closing devices for accommodations or service spaces.
- 3 Bulkhead not gastight.
- 4 Defective air locks.
- 5 Missing or defective quick-closing valves.
- 6 Missing or defective safety valves.
- 7 Electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to the code requirements.

- 8 Ventilators in cargo area not operable.
- 9 Pressure alarms for cargo tanks not operable.
- 10 Gas detection plant and/or toxic gas detection plant defective.
- 11 Transport of substances to be inhibited without valid inhibitor certificate.

Areas under the Load Lines Convention

- 1 Significant areas of damage or corrosion, or pitting of plating and associated stiffening in decks and hull effecting seaworthiness or strength to take local loads, unless properly authorized temporary repairs for a voyage to a port for permanent repairs have been carried out.
- 2 A recognized case of insufficient stability.
- 3 The absence of sufficient and reliable information, in an approved form, which by rapid and simple means, enables the master to arrange for the loading and ballasting of the ship in such a way that a safe margin of stability is maintained at all stages and at varying conditions of the voyage, and that the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure are avoided.
- 4 Absence, substantial deterioration or defective closing devices, hatch closing arrangements and watertight/weathertight doors.
- 5 Overloading.
- 6 Absence of, or impossibility to read, draught marks and/or Load Line marks.

Areas under MARPOL Convention, Annex I

- 1 Absence, serious deterioration or failure of proper operation of the oily-water filtering equipment, the oil discharge monitoring and control system or the 15ppm alarm arrangements.
- 2 Remaining capacity of slop and/or sludge tank insufficient for the intended voyage.
- 3 Oil Record Book not available.
- 4 Unauthorized discharge bypass fitted.
- 5 Failure to meet the requirements of 13G(4) or alternative requirements specified in regulation 13G(7).

Areas under the MARPOL Convention, Annex II

- 1 Absence of P and A Manual.
- 2 Cargo is not categorized.
- 3 No Cargo Record Book available.
- 4 Transport of oil-like substances without satisfying the requirements.
- 5 Unauthorized discharge bypass fitted.

Areas under the STCW Convention

- 1 Failure of seafarers to hold a certificate, to have an appropriate certificate, to have a valid dispensation or to provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration.
- 2 Failure to comply with the applicable safe manning requirements of the Administration.
- 3 Failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the Administration.
- 4 Absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation, safety radiocommunications or the prevention of marine pollution.
- 5 Inability to provide for the first watch at the commencement of a voyage and for subsequent relieving watches persons who are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

Areas which may not warrant a detention, but where, e.g., cargo operations have to be suspended

Failure of the proper operation (or maintenance) of inert gas system, cargo related gear or machinery will be considered sufficient grounds to stop cargo operation.

APPENDIX 2

GUIDELINES FOR INVESTIGATIONS AND INSPECTIONS CARRIED OUT UNDER ANNEX I OF MARPOL 73/78

PART 1

INSPECTION OF IOPP CERTIFICATE, SHIP AND EQUIPMENT

1 Ships required to carry an IOPP Certificate

1.1 On boarding and introduction to the master or responsible ship's officer, the PSCO should examine the IOPP Certificate, including the attached Record of Construction and Equipment, and the Oil Record Book.

1.2 The certificate carries the information on the type of ship and the dates of surveys and inspections. As a preliminary check it should be confirmed that the dates of surveys and inspections are still valid. Furthermore it should be established if the ship carries an oil cargo and whether the carriage of such oil cargo is in conformity with the certificate (see also 1.11 of the Record of Construction and Equipment for Oil Tankers).

1.3 Through examining the Record of Construction and Equipment, the PSCO may establish how the ship is equipped for the prevention of marine pollution.

1.4 If the certificate is valid and the general impression and visual observations on board confirm a good standard of maintenance, the PSCO should generally confine the inspection to reported deficiencies, if any.

1.5 If, however, the PSCO from general impressions or observations on board has clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, a more detailed inspection should be initiated.

1.6 The inspection of the engine-room should begin with forming a general impression of the state of the engine room, the presence of traces of oil in the engine-room bilges and the ship's routine for disposing of oil contaminated water from the engine-room spaces.

1.7 Next a closer examination of the ship's equipment as listed in the IOPP Certificate may take place. This examination should also confirm that no unapproved modifications have been made to the ship and its equipment.

1.8 Should any doubt arise as to the maintenance or the condition of the ship or its equipment, then further examination and testing may be conducted as considered necessary. In this respect reference is made to the IMO Guidelines for Surveys under Annex I of MARPOL 73/78 (resolution MEPC.11(18)).

1.9 The PSCO should bear in mind that a ship may be equipped over and above the requirements of Annex I of MARPOL 73/78. If such equipment is malfunctioning the flag State should be informed. This alone however should not cause a ship to be detained unless the discrepancy presents an unreasonable threat of harm to the marine environment.

1.10 In cases of oil tankers, the inspection should include the cargo tank and pump room area of the ship and should begin with forming a general impression of the layout of the tanks, the cargoes carried, and the routine of cargo slops disposal.

2 Ships of non-Parties to the Convention and other ships not required to carry an IOPP Certificate

2.1 As this category of ships is not provided with an IOPP Certificate, the PSCO should be satisfied with regard to the construction and equipment standards relevant to the ship on the basis of the requirements set out in Annex I of MARPOL 73/78.

2.2 In all other respects the PSCO should be guided by the procedures for ships referred to in 1 above.

2.3 If the ship has some form of certification other than the IOPP Certificate, the PSCO may take the form and content of this documentation into account in the evaluation of that ship.

3 Control

In exercising the control functions the PSCO should use professional judgement 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 to the marine environment. In doing this the PSCO should be guided by the principle that the requirements contained in Annex I of MARPOL 73/78, in respect of construction and equipment and the operation of ships, are essential for the protection of the marine environment and that departure from these requirements could constitute an unreasonable threat of harm to the marine environment.

www.LuatVietnam.vn

PART 2

CONTRAVENTION OF DISCHARGE PROVISIONS

1 Experience has shown that information furnished to the flag State as envisaged in chapter 3 of the present Procedures is often inadequate to enable the flag State to cause proceedings to be brought in respect of the alleged violation of the discharge requirements. This appendix is intended to identify information which is often needed by a flag State for the prosecution of such possible violations.

2 It is recommended that in preparing a port State report on deficiencies, where contravention of the discharge requirements is involved, the authorities of the coastal or port State be guided by the itemized list of possible evidence as shown in part 3 of this appendix. It should be borne in mind in this connection that:

- .1 the report aims to provide the optimal collation of obtainable data; however, even if all the information cannot be provided, as much information as possible should be submitted;
- .2 it is important for all the information included in the report to be supported by facts which, when considered as a whole, would lead the port or coastal State to believe a contravention had occurred.

3 In addition to the port State report on deficiencies, a report should be completed by a port or coastal State, on the basis of the itemized list of possible evidence. It is important that these reports are supplemented by documents such as:

- .1 a statement by the observer of the pollution. In addition to the information required under section 1 of part 3 of this appendix the statement should include considerations which lead the observer to conclude that none of any other possible pollution sources is in fact the source;
- .2 statements concerning the sampling procedures both of the slick and on board. These should include location of and time when samples were taken, identity of person(s) taking the samples and receipts identifying the persons having custody and receiving transfer of the samples;
- .3 reports of analyses of samples taken of the slick and on board; the reports should include the results of the analyses, a description of the method employed, reference to or copies of scientific documentation attesting to the accuracy and validity of the method employed and names of persons performing the analyses and their experience;
- .4 a statement by the PSCO on board together with the PSCO's rank and organization;
- .5 statements by persons being questioned;
- .6 statements by witnesses;
- .7 photographs of the oil slick;
- .8 copies of relevant pages of Oil Record Books, log books, discharge recordings, etc.

All observations, photographs and documentation should be supported by a signed verification of their authenticity. All certifications, authentications or verifications shall be executed in accordance with the laws of the State which prepares them. All statements should be signed and dated by the person making the statement and, if possible, by a witness to the signing. The names of the persons signing statements should be printed in legible script above or below the signature.

4 The report referred to under 2 and 3 should be sent to the flag State. If the coastal State observing the pollution and the port State carrying out the investigation on board are not the same, the State carrying out the latter investigation should also send a copy of its findings to the State observing the pollution and requesting the investigation.

PART 3

ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL 73/78 ANNEX I DISCHARGE PROVISIONS

1 Action on sighting oil pollution

1.1 Particulars of ship or ships suspected of contravention

- .1 Name of ship
- .2 Reasons for suspecting the ship
- .3 Date and time (UTC) of observation or identification
- .4 Position of ship
- .5 Flag and port of registry
- .6 Type (e.g. tanker, cargo ship, passenger ship, fishing vessel), size (estimated tonnage) and other descriptive data (e.g. superstructure colour and funnel mark)
- .7 Draught condition (loaded or in ballast)
- .8 Approximate course and speed
- .9 Position of slick in relation to ship (e.g. astern, port, starboard)
- .10 Part of the ship from which side discharge was seen emanating
- .11 Whether discharge ceased when ship was observed or contacted by radio

1.2 Particulars of slick

- .1 Date and time (UTC) of observation if different from 1.1.3
- .2 Position of oil slick in longitude and latitude if different from 1.1.4
- .3 Approximate distance in nautical miles from the nearest landmark
- .4 Approximate overall dimension of oil slick (length, width and percentage thereof covered by oil)
- .5 Physical description of oil slick (direction and form e.g. continuous, in patches or in windrows)
- .6 Appearance of oil slick (indicate categories)
 - Category A: Barely visible under most favourable light condition
 - Category B: Visible as silvery sheen on water surface
 - Category C: First trace of colour may be observed
 - Category D: Bright band of colour
 - Category E: Colours begin to turn dull
 - Category F: Colours are much darker
- .7 Sky conditions (bright sunshine, overcast, etc.), lightfall and visibility (kilometres) at the time of observation
- .8 Sea state
- .9 Direction and speed of surface wind
- .10 Direction and speed of current

1.3 Identification of the observer(s)

- .1 Name of the observer
- .2 Organization with which observer is affiliated (if any)
- .3 Observer's status within the organization
- .4 Observation made from aircraft/ship/shore/otherwise
- .5 Name or identity of ship or aircraft from which the observation was made
- .6 Specific location of ship, aircraft, place on shore or otherwise from which observation was made
- .7 Activity engaged in by observer when observation was made, for example: patrol, voyage, flight (en route from to), etc.

1.4 Method of observation and documentation

- .1 Visual
- .2 Conventional photographs
- .3 Remote sensing records and/or remote sensing photographs
- .4 Samples taken from slick
- .5 Any other form of observation (specify)

Note: A photograph of the discharge should preferably be in colour. Photographs can provide the following information: that a material on the sea surface is oil; that the quantity of oil discharged does constitute a violation of the Convention; that the oil is being, or has been discharged from a particular ship; and the identity of the ship.

Experience has shown that the aforementioned can be obtained with the following three photographs:

- details of the slick taken almost vertically down from an altitude of less than 300 metres with the sun behind the photographer;
- an overall view of the ship and slick" showing oil emanating from a particular ship; and
- details of the ship for the purposes of identification.

1.5 Other information if radio contact can be established

- .1 Master informed of pollution
- .2 Explanation of master
- .3 Ship's last port of call
- .4 Ship's next port of call
- .5 Name of ship's master and owner
- .6 Ship's call sign

2 Investigation on board

2.1 Inspection of IOPP Certificate

- .1 Name of ship
- .2 Distinctive number or letters
- .3 Port of registry
- .4 Type of ship
- .5 Date and place of issue
- .6 Date and place of endorsement

Note: If the ship is not issued an IOPP Certificate, as much as possible of the requested information should be given.

2.2 Inspection of supplement of the IOPP Certificate

- .1 Applicable paragraphs of sections 2, 3, 4, 5 and 6 of the supplement (non-oil tankers)
- .2 Applicable paragraphs of sections 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 and 10 of the supplement (oil tankers)

Note: If the ship does not have an IOPP Certificate, a description should be given of the equipment and arrangements on board, designed to prevent marine pollution.

2.3 Inspection of Oil Record Book (O.R.B.)

- .1 Copy sufficient pages of the O.R.B. - part I to cover a period of 30 days prior to the reported incident
- .2 Copy sufficient pages of the O.R.B. - part II (if on board) to cover a full loading/unloading/ballasting and tank cleaning cycle of the ship. Also copy the tank diagram

2.4 Inspection of log book

- .1 Last port, date of departure, draught forward and aft
- .2 Current port, date of arrival, draught forward and aft
- .3 Ship's position at or near the time the incident was reported
- .4 Spot check if positions mentioned in the log book agree with positions noted in the O.R.B.

2.5 Inspection of other documentation on board

Other documentation relevant for evidence (if necessary make copies) such as:

- recent ullage sheets
- records of monitoring and control equipment

2.6 Inspection of ship

- .1 Ship's equipment in accordance with the supplement of the IOPP Certificate
- .2 Samples taken. State location on board
- .3 Traces of oil in vicinity of overboard discharge outlets
- .4 Condition of engine-room and contents of bilges
- .5 Condition of oily water separator, filtering equipment and alarm, stopping or monitoring arrangements
- .6 Contents of sludge and/or holding tanks
- .7 Sources of considerable leakage

On oil tankers the following additional evidence may be pertinent:

- .8 Oil on surface of segregated or dedicated clean ballast
- .9 Condition of pump-room bilges
- .10 Condition of COW system
- .11 Condition of IG system
- .12 Condition of monitoring and control system
- .13 Slop tank contents (estimate quantity of water and of oil)

2.7 Statements of persons concerned

If the O.R.B. - part I has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

- .1 Was there a discharge (accidental or intentional) at the time indicated on the incident report?
- .2 Is the bilge discharge controlled automatically?
- .3 If so, at what time was this system last put into operation and at what time was this system last put on manual mode?
- .4 If not, what were date and time of the last bilge discharge?
- .5 What was the date of the last disposal of residue and how was disposal effected?
- .6 Is it usual to effect discharge of bilge water directly to the sea, or to store bilge water first in a collecting tank? Identify the collecting tank
- .7 Have oil fuel tanks recently been used as ballast tanks?

If the O.R.B. - part II has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

- .8 What was the cargo/ballast distribution in the ship on departure from the last port?
- .9 What was the cargo/ballast distribution in the ship on arrival in the current port?
- .10 When and where was the last loading effected?
- .11 When and where was the last unloading effected?

- .12 When and where was the last discharge of dirty ballast?
- .13 When and where was the last cleaning of cargo tanks?
- .14 When and where was the last COW operation and which tanks were washed?
- .15 When and where was the last decanting of slop tanks?
- .16 What is the ullage in the slop tanks and the corresponding height of interface?
- .17 Which tanks contained the dirty ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
- .18 Which tanks contained the clean ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?

In addition the following information may be pertinent:

- .19 Details of the present voyage of the ship (previous ports, next ports, trade)
- .20 Contents of oil fuel and ballast tanks
- .21 Previous and next bunkering, type of oil fuel
- .22 Availability or non-availability of reception facilities for oily wastes during the present voyage
- .23 Internal transfer of oil fuel during the present voyage

In the case of oil tankers the following additional information may be pertinent:

- .24 The trade the ship is engaged in, such as short/long distance, crude or product or alternating crude/product, lightering service, oil/dry bulk
- .25 Which tanks clean and dirty
- .26 Repairs carried out or envisaged in cargo tanks

Miscellaneous information:

- .27 Comments in respect of condition of ship's equipment
- .28 Comments in respect of pollution report
- .29 Other comments

3 Investigation ashore

3.1 Analyses of oil samples

Indicate method and results of the samples' analyses

3.2 Further information

Additional information on the ship, obtained from oil terminal staff, tank cleaning contractors or shore reception facilities may be pertinent.

Note: Any information under this heading is, if practicable, to be corroborated by documentation such as signed statements, invoices, receipts, etc.

4 Information not covered by the foregoing

5 Conclusion

5.1 Summing up of the investigator's technical conclusions

5.2 Indication of applicable provisions of Annex I of MARPOL 73/78 which the ship is suspected of having contravened.

5.3 Did the results of the investigation warrant the filing of a deficiency report?

PART 4

GUIDELINES FOR IN-PORT INSPECTION OF CRUDE OIL WASHING PROCEDURES

1 Preamble

1.1 Guidelines for the in-port inspection of crude oil washing procedures, as called for by resolution 7 of the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, are required to provide a uniform and effective control of crude oil washing to ensure compliance of ships at all times with the provisions of MARPOL 73/78.

1.2 The design of the crude oil washing installation is subject to the approval of the flag Administration. However, although the operational aspect of crude oil washing is also subject to the approval of the same Administration, it might be necessary for a port State authority to see to it that continuing compliance with agreed procedures and parameters is ensured.

1.3 The COW Operations and Equipment Manual has been so specified that it contains all the necessary information relating to the operation of crude oil washing on a particular tanker. The objectives of the inspection would then be to ensure that the provisions of the Manual dealing with safety procedures and with pollution prevention are being strictly adhered to.

1.4 The method of the inspection is at the discretion of the port State authority and may cover the entire operation or only those parts of the operation which occur when the PSCO is on board.

1.5 Inspection will be governed by articles 5 and 6 of the Convention.

2 Inspections

2.1 A port State should make the appropriate arrangements so as to ensure compliance with requirements governing the crude oil washing of oil tankers. This is not, however, to be construed as relieving terminal operators and ship owners of their obligations to ensure that the operation is undertaken in accordance with the regulations.

2.2 The inspection may cover the entire operation of crude oil washing or only certain aspects of it. It is thus in the interest of all concerned that the ship's records with regard to the COW operations are maintained at all times so that an PSCO may verify those operations undertaken prior to the inspection.

3 Ship's personnel

3.1 The person in charge and the other nominated persons who have responsibility in respect of the crude oil washing operation should be identified. They must, if required, be able to show that their qualifications meet the requirements as appropriate of 5.2 and 5.3 of the revised Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems (resolution A.446(XI)).

3.2 The verification may be accomplished by reference to the individual's discharge papers, testimonials issued by the ship's operator or by certificates issued by a training centre approved by an Administration. The numbers of such personnel should be at least as stated in the Manual.

4 Documentation

4.1 The following documents should be available for inspection:

- .1 The IOPP Certificate and the Record of Construction and Equipment, to determine:
 - .1.1 whether the ship is fitted with a crude oil washing system as required in regulation 13(6) or (8) of Annex I of MARPOL 73/78;
 - .1.2 whether the crude oil washing system is according to and complying with the requirements of regulation 13(B) of Annex I of MARPOL 73/78;
 - .1.3 the validity and date of the Operations and Equipment Manual; and
 - .1.4 the validity of the Certificate.



- .2 The approved Manual;
- .3 The Oil Record Book; and
- .4 The Cargo Ship Safety Equipment Certificate to confirm that the inert gas system conforms to regulations contained in chapter II-2 of SOLAS 74, as amended.

5 Inert gas system

5.1 Inert gas system regulations require that instrumentation shall be fitted for continuously indicating and permanently recording at all times when inert gas is being supplied, the pressure and the oxygen content of the gas in the inert gas supply main. Reference to the permanent recorder would indicate if the system had been operating before and during the cargo discharge in a satisfactory manner.

5.2 If conditions specified in the Manual are not being met then the washing must be stopped until satisfactory conditions are restored.

5.3 As a further precautionary measure, the oxygen level in each tank to be washed is to be determined at the tank. The meters used should be calibrated and inspected to ensure that they are in good working order. Readings from tanks already washed in port prior to inspection should be available for checking. Spot checks on readings may be instituted.

6 Electrostatic generation

It should be confirmed either from the cargo log or by questioning the person in charge that presence of water in the crude oil is being minimized as required by 6.7 of the revised Specifications (resolution A.446(XI)).

7 Communication

It should be established that effective means of communication exist between the person in charge and the other persons concerned with the COW operation.

8 Leakage on deck

PSCOs should ensure that the COW piping system has been operationally tested for leakage before cargo discharge and that the test has been noted in the ship's Oil Record Book.

9 Exclusion of oil from engine-room

It should be ascertained that the method of excluding cargo oil from the machinery space is being maintained by inspecting the isolating arrangements of the tank washing heater (if fitted) or of any part of the tank washing system which enters the machinery space.

10 Suitability of the crude oil

In judging the suitability of the oil for crude oil washing, the guidance and criteria contained in section 9 of the COW Operations and Equipment Manual should be taken into account.

11 Checklist

It should be determined from the ship's records that the pre-crude oil wash operational checklist was carried out and all instruments functioned correctly. Spot checks on certain items may be instituted.

12 Wash programmes

12.1 Where the tanker is engaged in a multiple port discharge, the Oil Record Book would indicate if tanks were crude oil washed at previous discharge ports or at sea. It should be determined that all tanks which will, or may be, used to contain ballast on the forthcoming voyage will be crude oil washed before the ship departs from the port. There is no obligation to wash any tank other than ballast tanks at a discharge port except that each of these other tanks must be washed at least in accordance with 6.1 of the revised Specifications (resolution A.446(XI)). The Oil Record Book should be inspected to check that this is being complied with.

12.2 All crude oil washing must be completed before a ship leaves its final port of discharge.

12.3 If tanks are not being washed in one of the preferred orders given in the Manual the PSCO should determine that the reason for this, and the proposed order of tank washing, are acceptable.

12.4 For each tank being washed it should be ensured that the operation is in accordance with the Manual in that:

- .1 the deck mounted machines and the submerged machines are operating either by reference to indicators, the sound patterns or other approved methods;
- .2 the deck mounted machines, where applicable, are programmed as stated;
- .3 the duration of the wash is as required; and
- .4 the number of tank washing machines being used simultaneously does not exceed that specified.

13 Stripping of tanks

13.1 The minimum trim conditions and the parameters of the stripping operations are to be stated in the Manual.

13.2 All tanks which have been crude oil washed are to be stripped. The adequacy of the stripping is to be checked by hand dipping at least in the after most hand dipping location in each tank or by such other means provided and described in the Manual. It should be ascertained that the adequacy of stripping has been checked or will be checked before the ship leaves its final port of discharge.

14 Ballasting

14.1 Tanks that were crude oil washed at sea will be recorded in the Oil Record Book. These tanks must be left empty between discharge ports for inspection at the next discharge port. Where these tanks are the designated departure ballast tanks they may be required to be ballasted at a very early stage of the discharge. This is for operational reasons and also because they must be ballasted during cargo discharge if hydrocarbon emission is to be contained on the ship. If these tanks are to be inspected when empty, then this must be done shortly after the tanker berths. If a PSCO arrives after the tanks have begun accepting ballast, then the sounding of the tank bottom would not be available. However, an examination of the surface of the ballast water is then possible. The thickness of the oil film should not be greater than that specified in 4.2.10(b) of the revised Specifications (resolution A.446(XI)).

14.2 The tanks that are designated ballast tanks will be listed in the Manual. It is, however, left to the discretion of the master or responsible officer to decide which tanks may be used for ballast on the forthcoming voyage. It should be determined from the Oil Record Book that all such tanks have been washed before the tanker leaves its last discharge port. It should be noted that where a tanker back-loads a cargo of crude oil at an intermediate port into tanks designated for ballast, then it should not be required to wash those tanks at that particular port but at a subsequent port.

14.3 It should be determined from the Oil Record Book that additional ballast water has not been put into tanks which had not been crude oil washed during previous voyages.

14.4 It should be verified that the departure ballast tanks are stripped as completely as possible. Where departure ballast is filled through cargo lines and pumps these must be stripped either into another cargo tank, or ashore by the special small diameter line provided for this purpose.

14.5 The methods to avoid vapour emission where locally required will be provided in the Manual and they must be adhered to. The PSCO should ensure that this is being complied with.

14.6 The typical procedures for ballasting listed in the Manual must be observed. The PSCO should ensure this is being complied with.

14.7 When departure ballast is to be shifted, the discharge into the sea must be in compliance with regulation 9 of Annex I of MARPOL 73/78. The Oil Record Book should be inspected to ensure that the ship is complying with this.

www.LuatVietnam.vn

APPENDIX 3

GUIDELINES FOR INVESTIGATIONS AND INSPECTIONS CARRIED OUT UNDER ANNEX II OF MARPOL 73/78

PART 1

INSPECTION OF CERTIFICATE (COF OR NLS CERTIFICATE), SHIP AND EQUIPMENT

1 Ships required to hold a Certificate

1.1 On boarding and after introducing oneself to the master or responsible ship's officer, the PSCO should examine the Certificate of Fitness, NLS Certificate and Cargo Record Book.

1.2 The Certificate includes information on the type of ship, the dates of surveys and a list of the products which the ship is permitted to carry.

1.3 As a preliminary check, the Certificate's validity should be confirmed by verifying that the Certificate is properly completed and signed and that required surveys have been performed. In reviewing the Certificate particular attention should be given to verifying that only those noxious liquid substances which are listed on the Certificate are carried and that these substances are in tanks approved for their carriage.

1.4 The Cargo Record Book should be inspected to ensure that the records are up to date. The book should show if the ship left the previous port(s) with residues of noxious liquid substances on board which could not be discharged into the sea. The book could also have relevant entries from the appropriate authorities in the previous ports. If the examination reveals that the ship was permitted to sail from its last unloading port under certain conditions, the PSCO should ascertain that such conditions have been or will be adhered to. If the PSCO discovers an operational violation in this respect, the flag State should be informed by means of a deficiency report.

1.5 If the Certificate is valid and the PSCO's general impressions and visual observations on board confirm a good standard of maintenance, the PSCO should, provided that the Cargo Record Book entries do not show any operational violations, confine the inspection to reported deficiencies, if any.

1.6 If, however, the PSCO's general impressions or observations on board show clear grounds for believing that the condition of the ship, its equipment, or its cargo and slops handling operations do not correspond substantially with the particulars of the Certificate, the PSCO should proceed to a more detailed inspection:

- .1 initially this requires an examination of the ship's approved Procedures and Arrangements Manual (P and A Manual);
- .2 the more detailed inspection should include the cargo and pump room areas of the ship and should begin with forming a general impression of the layout of the tanks, the cargoes carried, pumping and stripping conditions and cargo;
- .3 next a closer examination of the ship's equipment as shown in the P and A Manual may take place. This examination should also confirm that no unapproved modifications have been made to the ship and its equipment; and
- .4 should any doubt arise as to the maintenance or the condition of the ship or its equipment then further examination and testing may be conducted as may be necessary. In this respect reference is made to the IMO Guidelines for Surveys (resolution MEPC.25(23) and resolution A.560(14)), as appropriate.

1.7 The PSCO should bear in mind that a ship may be equipped over and above the requirements of Annex II of MARPOL 73/78. If such equipment is malfunctioning the flag State should be informed. This alone, however, should not cause a ship to be detained unless the malfunction presents an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2 Ships of non-Parties to the Convention

2.1 As this category of ship is not provided with a COF or NLS Certificate as required by Annex II of MARPOL 73/78, the PSCO should be satisfied with regard to the construction and equipment standards relevant to the ship on the basis of the requirements set out in Annex II of MARPOL 73/78 and the Standards for Procedures and Arrangements.

2.2 In all other respects the PSCO should be guided by the procedures for ships referred to in 1 above (i.e. Ships required to hold a Certificate).

2.3 If the ship has some form of certification other than the required Certificate, the PSCO may take the form and content of this document into account in the evaluation of that ship. Such a form of certification, however, is only of value to the PSCO if the ship has been provided with a P and A Manual.

3 Control

In exercising the control functions, the PSCO should use professional judgement to determine whether to detain the ship until any noted deficiencies are rectified or to allow it to sail with certain deficiencies which do not pose an unreasonable threat of harm to the marine environment. In doing this, the PSCO should be guided by the principle that the requirements contained in Annex II of MARPOL 73/78 and the Standards for Procedures and Arrangements, in respect of construction and equipment and the operation of ships, are essential for the protection of the marine environment and that departure from these requirements could constitute an unreasonable threat of harm to the marine environment.

www.LuatVietnam.vn

PART 2

CONTRAVENTION OF DISCHARGE PROVISIONS

1 With illegal discharges under Annex I of MARPOL 73/78, past experience has shown that information furnished to the flag State is often inadequate to enable the flag State to cause proceedings to be brought in respect of the alleged violation of the discharge requirements. This appendix is intended to identify information which will be needed by a flag State for the prosecution of violations of the discharge provisions under Annex II of MARPOL 73/78.

2 It is recommended that in preparing a port State report on deficiencies, where contravention of the discharge requirements is involved, the authorities of a coastal or port State should be guided by the itemized list of possible evidence as shown in part 3 of this appendix. It should be borne in mind in this connection that:

- .1 the report aims to provide the optimal collation of obtainable data; however, even if all the information cannot be provided, as much information as possible should be submitted; and
- .2 it is important for all the information included in the report to be supported by facts which, when considered as a whole, would lead the port or coastal State to believe a contravention has occurred; and
- .3 the discharge may have been oil, in which case annex 2 to appendix II of Annex I of MARPOL 73/78 Control Procedures applies.

3 In addition to the port State report on deficiencies, a report should be completed by a port or coastal State, on the basis of the itemized list of possible evidence. It is important that these reports are supplemented by documents such as:

- .1 a statement by the observer of the pollution. In addition to the information required under section 1 of part 3 of this appendix, the statement should include considerations which have led the observer to conclude that none of any other possible pollution sources is in fact the source;
- .2 statements concerning the sampling procedures both of the slick and on board. These include location of and time when samples were taken, identity of person(s) taking the samples and receipts identifying the persons having custody and receiving transfer of the samples;
- .3 reports of analyses of samples taken of the slick and on board; the reports should include the results of the analyses, a description of the method employed, reference to or copies of scientific documentation attesting to the accuracy and validity of the method employed and names of persons performing the analyses and their experience;
- .4 a statement by the PSCO on board together with the PSCO's rank and organization;
- .5 statements by persons being questioned;
- .6 statements by witnesses;
- .7 photographs of the slick; and
- .8 copies of relevant pages of the Cargo Record Book, log books, discharge recordings, etc.

All observations, photographs and documentation should be supported by a signed verification of their authenticity. All certifications, authentications or verifications shall be executed in accordance with the laws of the State which prepares them. All statements should be signed and dated by the person making the statement and, if possible, by a witness to the signing. The names of the persons signing statements should be printed in legible script above or below the signature.

4 The report referred to under 2 and 3 should be sent to the flag State. If the coastal State observing the pollution and the port State carrying out the investigation on board are not the same, the State carrying out the latter investigation should also send a copy of its findings to the State observing the pollution and requesting the investigation.

PART 3

ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL 73/78 ANNEX II DISCHARGE PROVISIONS

1 Action on sighting pollution

1.1 Particulars of ship or ships suspected of contravention

- .1 Name of ship
- .2 Reasons for suspecting the ship
- .3 Date and time (UTC) of observation or identification
- .4 Position of ship
- .5 Flag and port of registry
- .6 Type, size (estimated tonnage) and other descriptive data (e.g. superstructure, colour and funnel mark)
- .7 Draught condition (loaded or in ballast)
- .8 Approximate course and speed
- .9 Position of slick in relating to ship (e.g. astern, port, starboard)
- .10 Part of the ship from which discharge was seen emanating
- .11 Whether discharge ceased when ship was observed or contacted by radio

1.2 Particulars of slick

- .1 Date and time (UTC) of observation if different from 1.1.3
- .2 Position of slick in longitude and latitude if different from 1.1.4
- .3 Approximate distance in nautical miles from the nearest land
- .4 Depth of water according to sea chart
- .5 Approximate overall dimension of slick (length, width and percentage thereof covered)
- .6 Physical description of slick (direction and form, e.g. continuous, in patches or in windrows)
- .7 Colour of slick
- .8 Sky conditions (bright sunshine, overcast, etc.), lightfall and visibility (kms) at the time of observation
- .9 Sea state
- .10 Direction and speed of surface wind
- .11 Direction and speed of current

1.3 Identification of the observer(s)

- .1 Name of the observer
- .2 Organization with which observer is affiliated (if any)
- .3 Observer's status within the organization
- .4 Observation made from aircraft (ship) (shore) or otherwise
- .5 Name or identity of ship or aircraft from which the observation was made
- .6 Specific location of ship, aircraft, place on shore or otherwise from which observation was made
- .7 Activity engaged in by observer when observation was made, for example: patrol, voyage, flight (en route from ... to ...), etc.

1.4 Method of observation and documentation

- .1 Visual
- .2 Conventional photographs
- .3 Remote sensing records and/or remote sensing photographs
- .4 Samples taken from slick
- .5 Any other form of observation (specify)

Note: A photograph of the discharge should preferably be in colour. The best results may be obtained with the following three photographs:

- details of the slick taken almost vertically down from an altitude of less than 300 metres with the sun behind the photographer;
- an overall view of the ship and slick” showing a substance emanating from the particular ship; and
- details of the ship for the purposes of identification.

1.5 Other information if radio contact can be established

- .1 Master informed of pollution
- .2 Explanation of master
- .3 Ship's last port of call
- .4 Ship's next port of call
- .5 Name of ship's master and owner
- .6 Ship's call sign

2 Investigation on board

2.1 Inspection of the Certificate (COF or NLS Certificate)

- .1 Name of ship
- .2 Distinctive number or letters
- .3 Port of registry
- .4 Type of ship
- .5 Date and place of issue
- .6 Date and place of endorsement

2.2 Inspection of P and A Manual

- .1 List of Annex II substances the ship is permitted to carry
- .2 Limitations as to tanks in which these substances may be carried
- .3 Ship equipped with an efficient stripping system
- .4 Residue quantities established at survey

2.3 Inspection of Cargo Record Book (CRB)

Copy sufficient pages of the CRB to cover a full loading/unloading/ballasting and tank cleaning cycle of the ship. Also copy the tank diagram

2.4 Inspection of log book

- .1 Last port, date of departure, draught forward and aft
- .2 Current port, date of arrival, draught forward and aft
- .3 Ship's position at or near the time the incident was reported
- .4 Spot check if times entered in the Cargo Record Book in respect of discharges correspond with sufficient distance from the nearest land, the required ship's speed and with sufficient water depth

2.5 Inspection of other documentation on board

Other documentation relevant for evidence (if necessary make copies) such as:

- cargo documents of cargo presently or recently carried, together with relevant information on required unloading temperature, viscosity and/or melting point
- records of temperature of substances during unloading
- records of monitoring equipment if fitted

2.6 Inspection of ship

- .1 Ship's equipment in accordance with the P and A Manual
- .2 Samples taken; state location on board
- .3 Sources of considerable leakage

- .4 Cargo residues on surface of segregated or dedicated clean ballast
- .5 Condition of pump room bilges
- .6 Condition of monitoring system
- .7 Slop tank contents (estimate quantity of water and residues)

2.7 Statements of persons concerned

If the CRB has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

- .1 Was there a discharge (accidental or intentional) at the time indicated on the incident report?
- .2 Which tanks are going to be loaded in the port?
- .3 Which tanks needed cleaning at sea? Had the tanks been prewashed?
- .4 When and where were these cleaned?
- .5 Residues of which substances were involved?
- .6 What was done with the tank washing slops?
- .7 Was the slop tank, or cargo tank used as a slop tank, discharged at sea?
- .8 When and where was the discharge effected?
- .9 What are the contents of the slop tank or cargo tank used as slop tank?
- .10 Which tanks contained the dirty ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
- .11 Which tanks contained the clean ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
- .12 Details of the present voyage of the ship (previous ports, next ports, trade)
- .13 Difficulties experienced with discharge to shore reception facilities
- .14 Difficulties experienced with efficient stripping operations
- .15 Which tanks are clean or dirty on arrival?
- .16 Repairs carried out or envisaged in cargo tanks

Miscellaneous information

- .17 Comments in respect of condition of ship's equipment
- .18 Comments in respect of pollution report
- .19 Other comments.

3 Investigation ashore

3.1 Analyses of samples

Indicate method and results of the samples' analyses

3.2 Further information

Additional information on the ship, obtained from terminal staff, tank cleaning contractors or shore reception facilities may be pertinent

Note: Any information under this heading is, if practicable, to be corroborated by documentation such as signed statements, invoices, receipts, etc.

3.3 Information from previous unloading port terminal

- .1 Confirmation that the ship unloaded, stripped or prewashed in accordance with its P and A Manual
- .2 The nature of difficulties if any
- .3 Restrictions by authorities under which the ship was permitted to sail
- .4 Restrictions in respect of shore reception facilities

4 Information not covered by the foregoing

5 Conclusion

- .1 Summing up of the investigator's conclusions
- .2 Indication of applicable provisions of Annex II of MARPOL 73/78 which the ship is suspected of having contravened

.3 Did the results of the investigation warrant the filing of a deficiency report?

www.LuatVietnam.vn

PART 4

PROCEDURES FOR INSPECTION OF UNLOADING, STRIPPING AND PREWASHING OPERATIONS (MAINLY IN UNLOADING PORTS)

1 Introduction

The PSCO or the surveyor authorized by the Administration exercising control in accordance with regulation 8 of Annex II of MARPOL 73/78 should be thoroughly acquainted with Annex II of MARPOL 73/78 and the custom of the port as of relevance to cargo handling, tank washing, cleaning berths, prohibition of lighters alongside, etc.

2 Documentation

2.1 The documentation required for the inspection referred to in this appendix consists of:

- .1 COF or NLS Certificate;
- .2 cargo plan and shipping document;
- .3 Procedures and Arrangements (P and A) Manual; and
- .4 Cargo Record Book.

3 Information by ship's staff

3.1 Of relevance to the PSCO or the surveyor authorized by the Administration is the following:

- .1 the intended loading and unloading programme of the ship;
- .2 whether unloading and stripping operations can be effected in accordance with the P and A Manual and if not the reason why it cannot be done;
- .3 the constraints, if any, under which the efficient stripping system operates (i.e. back pressure, ambient air temperature, malfunctioning, etc.);
- .4 whether the ship proceeds to, remains inside, or leaves a Special Area; and
- .5 whether the ship requests an exemption from the prewashing and the discharge of residues in the unloading port.

3.2 When tank washing is required without the use of water the PSCO or the surveyor authorized by the Administration is to be informed about the tank washing procedure and disposal of residues.

3.3 When the Cargo Record Book is not up to date, any information on prewash and residue disposal operations outstanding should be supplied.

4 Information from terminal staff

Terminal staff should supply information on limitations imposed upon the ship in respect of back pressure and/or reception facilities.

5 Control

5.1 On boarding and introduction to the master or responsible ship officer's, the PSCO or the surveyor authorized by the Administration should examine the necessary documentation.

5.2 The documentation may be used to establish the following:

- .1 noxious liquid substances to be unloaded, their categories and stowage (cargo plan, P and A Manual);
- .2 details (possibilities and limitations) of efficient stripping system, if fitted (P and A Manual);
- .3 tanks which require prewashing with disposal of tank washings to reception facilities (shipping document and cargo temperature);
- .4 tanks which require prewashing with disposal of tank washings either to reception facilities or into the sea (P and A Manual, shipping document and cargo temperature);
- .5 prewash operations and/or residue disposal operations outstanding (Cargo Record Book); and

- .6 tanks which may not be washed with water due to the nature of substances involved (P and A Manual).

5.3 In respect of the prewash operations referred to under 5.2, the following information is of relevance (P and A Manual):

- .1 pressure required for tank washing machines;
- .2 duration of one cycle of the tank washing machine and quantity of water used;
- .3 washing programmes for the substances involved;
- .4 required temperature of washing water; and
- .5 special procedures.

5.4 The PSCO or the surveyor authorized by the Administration, in accordance with regulation 8 of Annex II of MARPOL 73/78, should ascertain that unloading, stripping and/or prewash operations are carried out in conformance with the information obtained in accordance with paragraph 2 (Documentation) of this Part. If this cannot be achieved, alternative measures should be taken to ensure that the ship does not proceed to sea with more than the quantities of residue specified in regulation 5A to Annex II of MARPOL 73/78, as applicable. If the residue quantities cannot be reduced by alternative measures the PSCO or the surveyor authorized by the Administration should inform the port State Administration.

5.5 Care should be taken to ensure that cargo hoses and piping systems of the terminal are not drained back to the ship.

5.6 If a ship is exempted from certain pumping efficiency requirements under regulation 5A to Annex II of MARPOL 73/78 or requests an exemption from certain stripping or prewashing procedures under regulation 8 to Annex II of MARPOL 73/78 the conditions for such exemption set out in the said regulations should be observed. These concern:

- .1 Regulation 5A(6). The ship is constructed before 1 July 1986 and is exempted from the requirement for reducing its residue quantities to specified limits (i.e. category B substances 0.3 m³ or 1 m³ and category C substances 0.9 m³ or 3 m³). Whenever a cargo tank is to be washed or ballasted, a prewash is required with disposal of prewash slops to shore reception facilities. The COF or NLS Certificate should have been endorsed to the effect that the ship is solely engaged in restricted voyages;
- .2 Regulation 5A(7). The ship is never required to ballast its cargo tanks and tank washing is only required for repair or drydocking. The COF or NLS Certificate should indicate the particulars of the exemption. Each cargo tank should be certified for the carriage of only one named substance;
- .3 Regulations 8(2)(b)(i), 8(5)(b)(i), 8(6)(c)(i) and 8(7)(c)(i). Cargo tanks will not be washed or ballasted prior to the next loading;
- .4 Regulations 8(2)(b)(ii), 8(5)(b)(ii), 8(6)(c)(ii) and 8(7)(c)(ii). Cargo tanks will be washed and prewash slops will be discharged to reception facilities in another port. It should be confirmed in writing that an adequate reception facility is available at that port for such purpose; and
- .5 Regulations 8(2)(b)(iii), 8(5)(b)(iii), 8(6)(c)(iii) and 8(7)(c)(iii). The cargo residues can be removed by ventilation.

5.7 The PSCO or the surveyor authorized by the Administration must endorse the Cargo Record Book under section J whenever an exemption referred to under 5.6.3, 5.6.4, and 5.6.5 above has been granted, or whenever a tank having unloaded category A substances has been prewashed in accordance with the P and A Manual.

5.8 Alternatively, for category A substances, regulation 8(3) of Annex II of MARPOL 73/78, residual concentration should be measured by the procedures which each port State authorizes. In this case the PSCO or the surveyor authorized by the Administration must endorse in the Cargo Record Book under section K whenever the required residual concentration has been achieved.

5.9 In addition to 5.7 above, the PSCO or the surveyor authorized by the Administration shall endorse the Cargo Record Book whenever the unloading, stripping or prewash of category B, C and D substances, in accordance with the P and A Manual, has actually been witnessed.

5.10 The PSCO or the surveyor authorized by the Administration must be aware that certain oil like" noxious liquid substances may be carried on product carriers. Such substances should be indicated on the IOPP

Certificate. For the control of ships carrying such substances, the Control Procedures under Annex I of MARPOL 73/78 apply. The PSCO or the surveyor authorized by the Administration exercising control in accordance with regulation 8 of Annex II of MARPOL 73/78 should be thoroughly acquainted with Annex I of MARPOL 73/78.

www.LuatVietnam.vn

APPENDIX 4

LIST OF CERTIFICATES AND DOCUMENTS

List of certificates and documents which to the extent applicable should be checked during the inspection referred to in 2.2.3 of the annex:

- 1 International Tonnage Certificate (1969);
- 2 Passenger Ship Safety Certificate;
- 3 Cargo Ship Safety Construction Certificate;
- 4 Cargo Ship Safety Equipment Certificate;
- 5 Cargo Ship Safety Radio Certificate;
- 6 Exemption Certificate;
- 7 Cargo Ship Safety Certificate;
- 8 Document of Compliance (SOLAS 74, regulation II-2/54);
- 9 Dangerous Goods Special List or Manifest, or Detailed Stowage Plan;
- 10 International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate;
- 11 International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate;
- 12 International Oil Pollution Prevention Certificate;
- 13 International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk;
- 14 International Load Line Certificate (1966);
- 15 International Load Line Exemption Certificate;
- 16 Oil Record Book, parts I and II;
- 17 Shipboard Oil Pollution Emergency Plan;
- 18 Cargo Record Book;
- 19 Minimum Safe Manning Document;
- 20 Certificates of Competency;
- 21 Medical certificates (see ILO Convention No. 73);
- 22 Stability information;
- 23 Safety Management Certificate and copy of Document of Compliance (SOLAS chapter IX);
- 24 Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society);
- 25 Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers in accordance with resolution A.744(18));

- 26 For ro-ro passenger ships, information on the A/A max ratio;
- 27 Document of authorization for the carriage of grain;
- 28 Special Purpose Ship Safety Certificate;
- 29 High-Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High-Speed Craft;
- 30 Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate;
- 31 For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage;
- 32 The muster list, fire control plan and damage control plan;
- 33 Ship's log-book with respect to the records of tests and drills and the log for records of inspection and maintenance of life-saving appliances and arrangements;
- 34 Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers);
- 35 Cargo Securing Manual;
- 36 Certificate of Registry or other document of nationality;
- 37 Garbage Management Plan;
- 38 Garbage Record Book;
- 39 Bulk carrier booklet (SOLAS chapter VI regulation 7); and
- 40 Reports of previous port State control inspections.

APPENDIX 4A

GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER THE 1969 TONNAGE CONVENTION

1 The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, which came into force on 18 July 1982, applies to:

- 1.1 new ships, i.e. ships the keels of which were laid on or after 18 July 1982; and
- 1.2 existing ships, i.e. ships the keels of which were laid before 18 July 1982, as from 18 July 1994,

except that for the purpose of application of SOLAS, MARPOL and STCW Conventions, the following interim schemes indicated in paragraph 2 may apply.

2 In accordance with the interim schemes adopted by IMO¹, the Administration may, at the request of the shipowner, use the gross tonnage determined in accordance with national rules prior to the coming into force of the 1969 Tonnage Convention, for the following ships:

- 2.1 for the purpose of SOLAS 74:
 - .1 ships the keels of which were laid before 1 January 1986;
 - .2 in respect of regulation IV/3 of SOLAS 74, ships the keels of which were laid on or after 1 January 1986 but before 18 July 1994; and
 - .3 cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage (as determined under the national tonnage rules) the keels of which were laid on or after 1 January 1986 but before 18 July 1994;
- 2.2 for the purpose of STCW 78, ships falling under the categories of .1.1 and .1.3 above, except that for the purpose of 1995 amendments to STCW 78 the interim scheme does not apply (see regulation I/15.3 of the 1995 STCW amendments); and
- 2.3 for the purpose of MARPOL 73/78 ships of less than 400 tons gross tonnage (as determined under the national tonnage rules) the keel of which were laid before 18 July 1994.

3 For ships to which the above interim schemes apply, the statement to the effect that gross tonnage has been measured in accordance with the national tonnage rules should be included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969) and in the footnote to the figure of the gross tonnage in the relevant SOLAS, MARPOL and STCW certificates.

4 The PSCO should take the following actions as appropriate when deficiencies are found in relation to the 1969 Tonnage Convention:

- 4.1 if a ship does not hold a valid 1969 Tonnage Certificate, a letter of warning should be issued to the master or shipowner;
- 4.2 if the required remarks and footnote are not included in the relevant certificates on ships to which the interim schemes apply, this deficiency should be notified to the master;
- 4.3 if the main characteristics of the ship differ from those entered on the 1969 International Tonnage Certificate, so as to lead to an increase in the gross tonnage or net tonnage, the flag State should be informed without delay.

5 The control provisions of article 12 of the 1969 Tonnage Convention do not include the provision for detention of ships.

¹ Resolutions A.494(XII) in respect to SOLAS 74, A.540(13) in respect to STCW 78, and A.541(13) in respect to MARPOL 73/78.

APPENDIX 5

Report of Inspection

FORM A

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION¹⁾

(reporting authority)
(address)
(telephone)
(telefax)
(e-mail address)

copy to: master
head office
PSCO
if ship is detained, copy to:
flag State
IMO
recognized organization, if applicable

1 name of reporting authority 2 name of ship
3 flag of ship 4 type of ship 5 call sign
6 IMO number 7 gross tonnage 8 deadweight (where applicable)
9 year keel laid 10 date of inspection 11 place of inspection
12 classification society 13 date of release from detention ²⁾
14a IMO company number 14b particulars of company

15 name and signature of master to certify that the information under 14b is correct:
name signature

16 details of ship certificates

a title	b issuing authority	c date of issue and expiry
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

d information on last intermediate or annual survey

date	surveying authority	place
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

17 deficiencies no yes (see attached FORM B)
18 ship detained no yes ³⁾
19 supporting documentation no yes (see annex)

issuing office name
(duly authorized PSCO of reporting authority)
telephone
telefax signature

This report must be retained on board for period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.

¹⁾ This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
²⁾ To be completed in the event of a detention.
³⁾ Masters and companies are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

APPENDIX 8

FORMAT FOR THE
REPORT OF CONTRAVENTION OF MARPOL 73/78 (article 6)
IMO PORT STATE CONTROL PROCEDURES (RES. A.787(19), as amended by RES. A.882(21))

(issuing authority) Copy to: Master
(address)
(telephone)
(telefax)

- 1 reporting country
- 2 name of ship 3 flag of ship
- 4 type of ship
- 5 call sign 6 IMO number
- 7 gross tonnage 8 deadweight (where appropriate)
- 9 year of build 10 classification society
- 11 date of incident 12 place of incident
- 13 date of investigation

14 In case of contravention of discharge provisions, a report may be completed in addition to port State report on deficiencies. This report should be in accordance with parts 2 and 3 of appendix 2 and/or parts 2 and 3 of appendix 3, as applicable, and should be supplemented by documents, such as:

- .1 a statement by the observer of the pollution;
- .2 the appropriate information listed under section 1 of part 3 of appendices 2 and 3 to the Procedures, the statement should include considerations which lead the observer to conclude that none of any other possible pollution sources is in fact the source;
- .3 statements concerning the sampling procedures both of the slick and on board. These should include location of and time when samples were taken, identity of person(s) taking the samples and receipts identifying the persons having custody and receiving transfer of the samples;
- .4 reports of analyses of samples taken of the slick and on board; the reports should include the results of the analyses, a description of the method employed, reference to or copies of scientific documentation attesting to the accuracy and validity of the method employed and names of persons performing the analyses and their experience;
- .5 if applicable, a statement by the PSCO on board together with the PSCO's rank and organization;
- .6 statements by persons being questioned;
- .7 statements by witnesses;
- .8 photographs of the slick;
- .9 copies of relevant pages of Oil/Cargo Record Books, log books, discharge recordings, etc.

Name and Title (duly authorized Contravention investigation official)

.....
.....
.....

signature

APPENDIX 9

COMMENTS BY FLAG STATE ON DEFICIENCY REPORT

Name of ship: _____

IMO number/call sign: _____

Flag State: _____

Gross tonnage: _____

Deadweight (where appropriate): _____

Date of report: _____

Report by: _____

Classification Society or Recognized Organization involved:

Brief note on action taken: _____

www.LuatVietnam.vn