



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

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

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

Ngày 26 tháng 8 năm 2014
Số thông báo: 015TI/14TB

Nội dung: Phương pháp chứng minh sự tuân thủ các yêu cầu của máy lái chính và máy lái phụ trang bị cho tàu theo Quy định II-1/19 của Công ước SOLAS được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.365(93).

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

Tại khóa họp thứ 93 (tháng 5 năm 2014), Ủy ban An toàn hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), bằng Nghị quyết MSC.365(93), đã thông qua sửa đổi, bổ sung đối với Quy định II-1/19 của Công ước Quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (SOLAS) liên quan đến phương pháp chứng minh sự tuân thủ các yêu cầu của máy lái chính và máy lái phụ trang bị cho tàu. Sửa đổi, bổ sung này dự kiến sẽ có hiệu lực từ ngày 01 tháng 6 năm 2016. Cũng tại khóa họp thứ 93, MSC đã phê chuẩn Thông tư MSC.1/Circ.1482 về việc áp dụng sớm sửa đổi, bổ sung nói trên đối với Quy định II-1/19 của Công ước SOLAS.

Phương pháp chứng minh sự tuân thủ các yêu cầu của máy lái chính và máy lái phụ trang bị cho tàu theo Quy định II-1/19 của Công ước SOLAS được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.365(93) như sau:

1. Máy lái chính và trục lái:

Theo yêu cầu tại mục 3.2 của Quy định II-1/19 hiện tại của Công ước SOLAS, máy lái chính và trục lái phải có khả năng chuyển dịch bánh lái từ 35⁰ mạn này sang 35⁰ mạn kia khi tàu có chiều chìm đi biển sâu nhất và đang chạy tiến với tốc độ khai thác tối đa, và cũng trong những điều kiện đó, thời gian chuyển dịch bánh lái từ 35⁰ mạn này sang 30⁰ mạn kia không được quá 28 giây.

Nghị quyết MSC.365(93) bổ sung nội dung sau đây vào phần cuối của mục 3.2 nói trên như sau:

“Nếu không thể chứng minh được sự tuân thủ với yêu cầu này trong quá trình thử tàu đường dài khi tàu có chiều chìm đi biển sâu nhất và đang chạy tiến với tốc độ tương ứng với số vòng quay liên tục lớn nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất, các tàu bất kể ngày đóng có thể chứng minh sự tuân thủ với yêu cầu này bằng một trong các phương pháp sau đây:

- .1 Trong quá trình thử đường dài, tàu ở trạng thái sống chính cân bằng và bánh lái ngập toàn bộ trong nước khi đang chạy tiến với tốc độ tương ứng với số vòng quay liên tục lớn nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất; hoặc*
- .2 Nếu trong quá trình thử đường dài, bánh lái của tàu không thể ngập toàn bộ trong nước, tốc độ chạy tiến thích hợp phải được tính toán sử dụng diện tích bánh lái trong điều kiện xếp tải thử đường dài dự kiến. Tốc độ chạy tiến tính toán phải đưa ra kết quả là lực và mô men tác dụng lên máy lái chính tối thiểu phải lớn bằng trường hợp máy lái được thử khi tàu có chiều chìm đi biển sâu nhất và đang chạy tiến với tốc độ tương ứng với số vòng quay liên tục lớn nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất; hoặc*
- .3 Lực và mô men bánh lái ở trạng thái xếp tải thử đường dài đã được dự báo và ngoại suy một cách tin cậy đối với trạng thái toàn tải. Tốc độ của tàu phải tương ứng với số vòng quay liên tục lớn nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất của chân vịt.”*

2. Máy lái phụ:

Theo quy định tại mục 4.2 của Quy định II-1/19 hiện tại của Công ước SOLAS, máy lái phụ phải có khả năng dịch chuyển bánh lái từ 15⁰ mạn này sang 15⁰ mạn kia trong thời gian không quá 60 giây khi tàu có chiều chìm đi biển sâu nhất và đang chạy tiến với tốc độ bằng một nửa tốc độ khai thác lớn nhất hoặc 7 hải lý/giờ, lấy giá trị nào lớn hơn.

Nghị quyết MSC.365(93) bổ sung nội dung sau đây vào phần cuối của mục 4.2 nói trên như sau:

“Nếu không thể chứng minh được sự tuân thủ với yêu cầu này trong quá trình thử tàu đường dài khi tàu có chiều chìm đi biển sâu nhất và đang chạy tiến với tốc độ bằng một nửa tốc độ tương ứng với số vòng quay liên tục lớn nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất hoặc 7 hải lý/ giờ, lấy giá trị nào lớn hơn, các tàu bất kể ngày đóng, bao gồm cả tàu được đóng trước ngày 01 tháng 01 năm 2009, có thể chứng minh sự tuân thủ với yêu cầu này bằng một trong các phương pháp sau đây:

- .1 Trong quá trình thử đường dài, tàu ở trạng thái sống chính cân bằng và bánh lái ngập toàn bộ trong nước khi đang chạy tiến với tốc độ bằng một nửa tốc độ tương ứng với số vòng quay liên tục lớn*

nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất hoặc 7 hải lý/ giờ, lấy giá trị nào lớn hơn; hoặc

- .2 *Nếu trong quá trình thử đường dài, bánh lái của tàu không thể ngập toàn bộ trong nước, tốc độ chạy tiến thích hợp phải được tính toán sử dụng diện tích bánh lái trong điều kiện xếp tải thử đường dài dự kiến. Tốc độ chạy tiến tính toán phải đưa ra kết quả là lực và mô men tác dụng lên máy lái phụ tối thiểu phải lớn bằng trường hợp máy lái được thử khi tàu có chiều chìm đi biển sâu nhất và đang chạy tiến với tốc độ bằng một nửa tốc độ tương ứng với số vòng quay liên tục lớn nhất của máy chính và bước thiết kế lớn nhất hoặc 7 hải lý/ giờ, lấy giá trị nào lớn hơn; hoặc*
- .3 *Lực và mô men bánh lái ở trạng thái xếp tải thử đường dài đã được dự báo và ngoại suy một cách tin cậy đối với trạng thái toàn tải.”*

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật tàu biển này Nghị quyết MSC.365(93) và Thông tư MSC.1/Circ.1482 của IMO.

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

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

Cục Đăng kiểm Việt Nam

Phòng Quy phạm

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

Điện thoại: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 501)

Fax: +84 4 37684770

Thư điện tử: vietnh@vr.org.vn

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

Nơi nhận:

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

ANNEX 1

**RESOLUTION MSC.365(93)
(adopted on 22 May 2014)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-third session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3 INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

**CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS**

**Part C
Machinery installations**

Regulation 29 – Steering gear

1 At the end of paragraph 3.2, the following new text is added:

"where it is impractical to demonstrate compliance with this requirement during sea trials with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch, ships regardless of date of construction may demonstrate compliance with this requirement by one of the following methods:

- .1 during sea trials the ship is at even keel and the rudder fully submerged whilst running ahead at the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch; or
- .2 where full rudder immersion during sea trials cannot be achieved, an appropriate ahead speed shall be calculated using the submerged rudder blade area in the proposed sea trial loading condition. The calculated ahead speed shall result in a force and torque applied to the main steering gear which is at least as great as if it was being tested with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch; or
- .3 the rudder force and torque at the sea trial loading condition have been reliably predicted and extrapolated to the full load condition. The speed of the ship shall correspond to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch of the propeller;"

2 The word "and" at the end of paragraph 4.2 is deleted and the following new text is added:

"where it is impractical to demonstrate compliance with this requirement during sea trials with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at one half of the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch or 7 knots, whichever is greater, ships regardless of date of construction, including those constructed before

1 January 2009, may demonstrate compliance with this requirement by one of the following methods:

- .1 during sea trials the ship is at even keel and the rudder fully submerged whilst running ahead at one half of the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch or 7 knots, whichever is greater; or
- .2 where full rudder immersion during sea trials cannot be achieved, an appropriate ahead speed shall be calculated using the submerged rudder blade area in the proposed sea trial loading condition. The calculated ahead speed shall result in a force and torque applied to the auxiliary steering gear which is at least as great as if it was being tested with the ship at its deepest seagoing draught and running ahead at one half of the speed corresponding to the number of maximum continuous revolutions of the main engine and maximum design pitch or 7 knots, whichever is greater; or
- .3 the rudder force and torque at the sea trial loading condition have been reliably predicted and extrapolated to the full load condition; and"

CHAPTER II-2 CONSTRUCTION – PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Part A General

Regulation 1 – Application

3 The following three new paragraphs are added after paragraph 2.5:

"2.6 Vehicle carriers constructed before 1 January 2016, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with paragraph 2.2 of regulation 20-1, as adopted by resolution MSC.365(93).

2.7 Tankers constructed before 1 January 2016, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with regulation 16.3.3 except 16.3.3.3.

2.8 Regulations 4.5.5.1.1 and 4.5.5.1.3 apply to ships constructed on or after 1 January 2002 but before 1 January 2016, and regulation 4.5.5.2.1 applies to all ships constructed before 1 January 2016."

Regulation 3 – Definitions

4 The following three new paragraphs are added after paragraph 53:

"54 *Fire damper* is, for the purpose of implementing regulation 9.7 adopted by resolution MSC.365(93), as may be amended, a device installed in a ventilation duct, which under normal conditions remains open allowing flow in the duct, and is

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1482
26 June 2014

EARLY IMPLEMENTATION OF THE AMENDMENTS TO SOLAS REGULATION II-1/29

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-third session (14 to 23 May 2014), adopted, by resolution MSC.365(93), amendments to SOLAS regulation II-1/29, concerning the methods to demonstrate compliance with the requirements relating to the main and auxiliary steering gear.

2 In adopting the aforementioned amendments, the Committee agreed to allow compliance to be demonstrated in accordance with the methods listed under paragraphs 3.2 and 4.2 of the amended regulation before the entry-into-force date of the related amendments.

3 Member Governments, shipyards and shipowners are invited to take account of this circular and bring it to the attention of all parties concerned.
