



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI
ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI
ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 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 01 tháng 8 năm 2013

Số thông báo: 014TI/13TB

Nội dung: Chiến dịch kiểm tra tập trung của các Chính quyền cảng thành viên Tokyo - MOU và Paris - MOU về máy đẩy tàu và các máy phụ của tàu từ ngày 01 tháng 09 đến ngày 30 tháng 11 năm 2013.

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu

Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Các Chính quyền cảng các quốc gia tham gia Bản ghi nhớ thỏa thuận về kiểm soát của Chính quyền cảng khu vực Châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo - MOU) và khu vực Tây Âu - Bắc Đại Tây Dương (Paris - MOU) sẽ thực hiện Chiến dịch kiểm tra tập trung nhằm mục đích đảm bảo sự tuân thủ các quy định về an toàn của máy đẩy tàu và các máy phụ theo Chương II-1 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (SOLAS). Chiến dịch này kéo dài trong ba tháng, bắt đầu từ ngày 01 tháng 9 đến hết ngày 30 tháng 11 năm 2012.

Chính quyền cảng các quốc gia tham gia Bản ghi nhớ về hợp tác kiểm soát của Chính quyền cảng khu vực khác trên thế giới (Indian Ocean - MOU, Black Sea - MOU, ...) cũng có thể tiến hành Chiến dịch kiểm tra có cùng nội dung trong cùng thời gian nêu trên.

Về mặt thực tiễn, Chiến dịch kiểm tra tập trung có nghĩa là trong quá trình tiến hành việc kiểm tra tàu thông thường của Chính quyền cảng thực hiện theo các tiêu chí lựa chọn tàu của khu vực Tokyo - MOU và Paris - MOU, các hệ thống và trang thiết bị đẩy tàu và các máy phụ sẽ được thăm tra một cách chi tiết hơn để xác nhận sự tuân thủ Chương II-1 của Công ước SOLAS.

Các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng (PSCO) sẽ sử dụng danh mục bao gồm 12 hạng mục lựa chọn để thăm tra các lĩnh vực quan trọng của các hệ thống và trang thiết bị đẩy tàu và các máy phụ, một số hạng mục liên quan đến các tài liệu của tàu, các thiết bị chính và phụ, sự thành thạo của thuyền viên trong vận hành máy và việc kiểm soát hoạt động. Nhằm mục đích đó, PSCO sẽ sử dụng Bảng câu hỏi đính kèm liệt kê các hạng mục thuộc phạm vi kiểm tra tập trung.

Khi phát hiện thấy các khiếm khuyết liên quan trong quá trình kiểm tra, PSCO sẽ có các hành động ở mức độ khác nhau, từ việc ghi nhận khiếm khuyết và hướng dẫn thuyền trưởng khắc phục trong một thời hạn nhất định, hoặc tiến hành lưu giữ tàu cho đến khi các khiếm khuyết nghiêm trọng được giải quyết thoả đáng.

Hàng tháng, các tàu bị lưu giữ sẽ được công bố trên website của Tokyo - MOU và Paris - MOU. Tokyo - MOU và Paris - MOU ước tính sẽ tiến hành kiểm tra khoảng 10.000 tàu trong Chiến dịch kiểm tra tập trung. Kết quả của chiến dịch sẽ được phân tích, và số liệu sẽ được báo cáo lên tổ chức điều hành của Tokyo - MOU và Paris - MOU để đệ trình lên Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO).

Các nội dung kiểm tra chính có thể sẽ được các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng lưu ý trong Chiến dịch kiểm tra bao gồm:

1. Kiểm tra giấy chứng nhận và tài liệu của tàu

- Giấy chứng nhận an toàn kết cấu và Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng.

- Giấy chứng nhận phân cấp, đặc biệt là đối với tàu có buồng máy không có người trực ca thường xuyên.

- Hệ thống quản lý an toàn.

- Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu.

- Các hướng dẫn và sổ tay đối với các máy thiết yếu để vận hành an toàn: có sẵn trên tàu và được viết bằng ngôn ngữ thuyền viên có thể hiểu được.

- Kế hoạch bảo dưỡng máy đẩy tàu và các máy phụ.

- Bản ghi kiểm tra thiết bị báo động của các hệ thống kiểm soát.

- Bản ghi việc thử thiết bị an toàn đối với máy chính và các máy phụ.

- Kế hoạch đào tạo/ thực tập cho các tình huống khẩn cấp của thuyền viên.

2. Sự thành thạo của thuyền viên và sự chuẩn bị sẵn sàng cho các tình huống khẩn cấp

a. Thực tập vận hành sự cố đối với máy chính:

- Chuyển đổi điều khiển giữa các vị trí: buồng lái, buồng điều khiển máy và điều khiển tại chỗ.

- Liên lạc giữa buồng lái và buồng điều khiển máy.

- Sự thành thạo trong vận hành của thuyền viên.

- Thực tập trong trường hợp xảy ra sự cố đối với máy chính.

- Kế hoạch và bản ghi thực tập.

b. Thực tập lái sự cố:

- Liên lạc giữa buồng lái và buồng máy lái.

- Sự thành thạo trong vận hành của thuyền viên.

- Hướng dẫn vận hành cùng với sơ đồ khô.

- Thiết bị chỉ báo góc bánh lái có thể đọc được từ vị trí chỉ huy trên lầu lái.
- Báo động mất nguồn cấp năng lượng và thử khởi động tự động cùng với thử mất điện toàn tàu.

c. Hút khô khẩn cấp

- Sự thành thạo trong vận hành của thuyền viên (thao tác hút khô khẩn cấp/ hút khô trực tiếp).
- Các bơm và đường ống hút khô ở tình trạng tốt.
- Các van được đánh dấu rõ ràng.
- Không có các kết nối hút khô bất hợp pháp (liên kết với các kết chứa nước đáy tàu lẫn dầu).

d. Thao tác các van đóng nhanh:

- Sự thành thạo của thuyền viên: vị trí của các van và vị trạm điều khiển, việc thao tác bằng tay các van liên quan.
- Kế hoạch và bản ghi bảo dưỡng.

3. Thử vận hành các máy

a. An toàn đối với động cơ diesel:

- Thiết bị dừng khi máy bị quá tốc, khi áp suất dầu bôi trơn thấp, ...
- Thiết bị phát hiện hơi dầu.
- Báo động rò rỉ dầu nhiên liệu áp suất cao.

b. Nồi hơi chính/ phụ và hệ thống cấp nước:

- Tình trạng các thiết bị chỉ báo áp suất, mức nước, ...
- Báo động an toàn: báo động mức nước thấp; thiết bị dừng khi mức nước quá thấp.
- Van an toàn (tình trạng quan sát và bản ghi thử).
- Hệ thống cung cấp nước cho nồi hơi.

c. Nguồn điện sự cố:

- Phương tiện khởi động máy phát điện sự cố.
- Thử khởi động tự động/ bằng tay.
- Hệ thống cung cấp dầu nhiên liệu/ đóng nhanh.

d. Các máy phụ quan trọng:

- Tình trạng chung của các máy thiết yếu phục vụ cho việc đẩy tàu: hệ thống dầu nhiên liệu, dầu bôi trơn, nước làm mát, khí khởi động, ... bao gồm cả các bơm, máy nén, máy lọc, đường ống, ...
- Tình trạng chung của các tổ máy phát điện.

4. Các nội dung khác

a. Bố trí bảo vệ các vị trí nguy hiểm:

- Bảo vệ các bộ phận chuyển động: tấm che của bánh đà máy; các bơm được dẫn động bằng dây đai; khớp nối của máy nén; ...
- Bảo vệ các bề mặt nóng: đường ống khí xả, tua bin tăng áp, nồi hơi, ...
- Ngăn ngừa rò rỉ dầu tại các mặt bình và vị trí nối ống.
- Bảo vệ chống điện giật: thảm cách điện xung quanh bảng điện; nắp của thiết bị ngắt điện; bọc cách điện đối với dây điện, ...
- Bảo vệ các đồ vật, thiết bị sắc, nhọn.

b. Vệ sinh buồng máy

- Buồng máy ngăn lắp, sạch sẽ: bề các máy, động cơ thủy lực, buồng máy lọc dầu, hệ thống cấp dầu (bơm và đường ống).
- Tấm sàn buồng máy không trơn trượt.
- Không có dầu và giẻ trong nước đáy buồng máy.
- Các đường ống không bị rò rỉ.

Chúng tôi đề nghị các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu gửi Thông báo kỹ thuật này cho tất cả các tàu biển Việt Nam và tàu mang cấp VR hoạt động tuyến quốc tế; và có sự chuẩn bị sẵn sàng, nhằm tránh việc tàu bị lưu giữ trong chiến dịch kiểm tra tập trung nêu trên của các Chính quyền cảng.

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 Tàu biển
Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội
Điện thoại: + 4 37684701 (số máy lẻ: 521)
Fax: +4 37684722
Thư điện tử: bangph@vr.org.vn

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

KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG

Nơi nhận:

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

Nguyễn Vũ Hải



CIC ON PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY

Inspection Authority			
Ship Name		IMO Number	
Date of Inspection		Inspection Port	

No.	QUESTION	Yes	No	N/A
DOCUMENTATION				
1	Are instructions and manuals for ship machinery essential to safe operation, written in a language understood by the ship's personnel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	If the ship operates with periodically unattended machinery spaces, has it been provided with documentary evidence of fitness?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MAIN ENGINE AND AUXILIARY ENGINES				
3	Do the Oil Mist Detectors or any other automatic shut-off arrangements for the main engine and auxiliary engines appear to be working satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Are protective arrangements for machinery in place to minimize danger to persons with regard to moving parts, hot surfaces, electrical shock and other hazards?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Does propulsion machinery and essential auxiliaries appear to be in operational condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Is cleanliness of the Engine Room, including bilges satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AUXILIARY MACHINERY				
7	Do the Main or Auxiliary Boilers and Boiler Feed Systems appear to be in safe working order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Do the emergency sources of power and emergency lighting appear to be working satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	Do the bilge pumping arrangements appear to be in good working order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
OPERATIONAL CONTROLS				
10	Where an emergency steering drill was witnessed, was it found to be satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Where an emergency operational drill to main engine was witnessed, was it found to be satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Has the ship been detained as a result of this CIC?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Notes:

The detail of any deficiencies should be appropriately entered on the PSC Report of Inspection Form B and include the deficiency code as indicated in the question.

For questions combined with the conjunction "and", if the box "YES" is marked, means all the parts in the question are in compliance. If any part of the question is not as required, the box should be marked "NO".