



**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 16 tháng 02 năm 2012**

**Số thông báo: 009TI/12TB**

*Nội dung: Thông tư DSC.1/Circ.66 ngày 07 tháng 10 năm 2011 của Tiểu ban Hàng nguy hiểm, hàng rắn và container (DSC) về vận chuyển quặng sắt tinh có thể hóa lỏng.*

**Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu**  
**Các đơn vị đăng kiểm tàu biển**

Ngày 07 tháng 10 năm 2011, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã công bố Thông tư DSC.1/Circ.66 của Tiểu ban Hàng nguy hiểm, hàng rắn và container (DSC) về vận chuyển quặng sắt tinh (iron ore fines) có thể hóa lỏng.

Hiện tại, quặng sắt tinh chưa được liệt kê cụ thể trong Bộ luật Quốc tế về chở xô hàng rời rắn bằng đường biển (IMSBC). Tiểu ban DSC đã thiết lập một nhóm làm việc qua thư tín (correspondence group) để xây dựng kế hoạch cụ thể nhằm mục đích đưa quặng sắt tinh vào Bộ luật IMSBC, với lưu ý về hiện tượng hóa lỏng của một số loại quặng sắt tinh.

Cho đến khi kế hoạch mới được xây dựng và tích hợp vào Bộ luật IMSBC, người gửi hàng, chủ tàu/ công ty quản lý tàu và thuyền trưởng phải lưu ý đến mục 1.3 của Bộ luật này được trích dẫn dưới đây:

Trích dẫn Bộ luật IMSBC:

**“1.3 Các loại hàng không được liệt kê trong Bộ luật**

**1.3.1** *Nếu một loại hàng rắn không được liệt kê trong phụ lục 1 của Bộ luật này dự định được chở xô, người gửi hàng, trước khi xếp hàng, phải trình cho cơ quan có thẩm quyền tại cảng xếp hàng các tính chất và đặc điểm của hàng phù hợp với mục 4 của Bộ luật này. Căn cứ vào thông tin nhận được, cơ quan có thẩm quyền sẽ đánh giá khả năng có thể chấp nhận để vận chuyển an toàn đối với loại hàng đó.*

- 1.3.1.1 Nếu loại hàng dự định chở được đánh giá là có thể tạo ra nguy hiểm như được xác định đối với hàng nhóm A và B của Bộ luật này định nghĩa tại 1.7, thì cần phải tham vấn cơ quan có thẩm quyền của cảng dỡ hàng và quốc gia tàu mang cờ quốc tịch. Ba cơ quan có thẩm quyền sẽ đưa ra các điều kiện thích hợp sơ bộ đối với việc vận chuyển loại hàng này.
- 1.3.1.2 Nếu loại hàng dự định chở được đánh giá là không tạo ra nguy hiểm cho việc vận chuyển, thì loại hàng này được phép vận chuyển. Cơ quan có thẩm quyền của cảng dỡ hàng và quốc gia tàu mang cờ quốc tịch được thông báo về sự cho phép đó.
- 1.3.2 Cơ quan có thẩm quyền của cảng xếp hàng phải cấp cho thuyền trưởng một giấy chứng nhận nêu rõ đặc điểm của hàng và các điều kiện yêu cầu cho việc vận chuyển và thao tác hàng. Cơ quan có thẩm quyền của cảng xếp hàng cũng phải trình đề nghị lên Tổ chức, trong thời gian một năm từ khi cấp giấy chứng nhận này, để đưa loại hàng rời rã này vào phụ lục I của Bộ luật này. Mẫu của đề nghị này được nêu tại tiểu mục 1.3.3.
- 1.3.3 Mẫu về đặc điểm của các loại hàng không được liệt kê trong Bộ luật này và các điều kiện vận chuyển:

Tên của loại hàng xô dự kiến vận chuyển bằng tàu (viết chữ in hoa)

MÔ TẢ (mô tả hàng)

ĐẶC ĐIỂM (điền vào bảng sau đây)

GÓC NGHĨ	TỶ TRỌNG XÔ ( $\text{kg}/\text{m}^3$ )	HỆ SỐ XẾP HÀNG ( $\text{m}^3/\text{t}$ )
KÍCH CỠ	CẤP	NHÓM

NGUY HIỂM (Nêu rõ sự nguy hiểm của việc vận chuyển hàng.)

(Xác định các loại yêu cầu sau đây. Nếu không cần thiết có yêu cầu, ghi “không có yêu cầu đặc biệt”.)

SẮP XẾP VÀ CÁCH LY

SỰ SẠNH SẼ CỦA HẦM HÀNG

ĐỀ PHÒNG THỜI TIẾT

XẾP HÀNG

THÔNG GIÓ

ĐỀ PHÒNG

VẬN CHUYỂN

*DỠ HÀNG*

*LÀM SẠCH*

*(Chỉ rõ các quy trình khẩn nguy đối với hàng, nếu cần thiết.)*

*CÁC QUY TRÌNH KHẨN NGUY*

<i>CÁC THIẾT BỊ KHẨN NGUY ĐẶC BIỆT PHẢI CÓ</i>
<i>CÁC QUY TRÌNH KHẨN NGUY HÀNH ĐỘNG KHẨN NGUY KHI XẢY RA CHÁY TRANG BỊ CẤP CỨU</i>

Hết trích dẫn Bộ luật IMSBC.

Liên quan đến vấn đề nêu trên, chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này Thông tư DSC.1/Circ.66 và đề nghị các chủ tàu/ công ty quản lý tàu và các thuyền trưởng có sự quan tâm thỏa đáng và các hành động thích hợp, lưu ý đến các quy định liên quan của IMO, khi thao tác và vận chuyển quặng sắt tinh.

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

Nếu Quý cơ quan 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 Cơ quan lời chào trân trọng./.

**KT. CỤC TRƯỞNG  
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

***Nơi nhận:***

- Như trên;
- Phòng QP, TB, CN, CTB;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Lưu TB./.

**Nguyễn Vũ Hải**

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3

DSC.1/Circ.66  
7 October 2011

## **CARRIAGE OF IRON ORE FINES THAT MAY LIQUEFY**

1 The Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC), at its fifteenth session (13 to 17 September 2010), considered a preliminary report submitted by a Member Government relating to two recent serious casualties in the monsoon season of 2009 and many near misses reported by the ship masters on ships engaged in the carriage of iron ore fines. The Sub-Committee at its sixteenth session (19 to 23 September 2011), further considered a number of submissions from Member Governments and industry groups relating to the development of a schedule for iron ore fines for inclusion into the IMSBC Code. Such discussions have not been finalized.

2 In considering the above, the Sub-Committee concluded that as iron ore fines is not specifically listed in the IMSBC Code:

- .1 there is a need to raise awareness despite the efforts made by the various protection and indemnity clubs and other reporting casualty services, informing of the probable dangers of liquefaction associated with carriage of iron ore fines;
- .2 until a definition of iron ore fines is incorporated into the IMSBC Code and for the purpose of providing reference, the Sub-Committee took note that iron ore fines is considered to be a cargo mainly constituted by iron bearing minerals with a size up to 6.35 mm. If there is a question about the applicability of this circular for a specific particle size distribution of iron ore, advice should be sought from the competent authority of the port of loading;
- .3 iron ore fines may liquefy and should be treated as such, in particular the Master should refer to section 7 of the IMSBC Code, which warns about cargoes that may liquefy;
- .4 if this cargo is shipped with moisture content in excess of its transportable moisture limit (TML) there is a risk of cargo shift, which may result in capsizing;
- .5 the Master should be aware that some shippers have in the past declared this cargo under the "iron ore" schedule in the IMSBC Code, which is classified as a Group 'C' cargo;
- .6 the Master should not accept this cargo for loading unless the moisture content of the cargo indicated in the certificate is less than its TML; and

- .7 the Master should exercise good seamanship and observe current best practice when handling and carrying this cargo, such as the use of specifically designed filters to protect the cargo holds bilge covers to stop the ingress of this fine cargo into the bilge wells. For further guidance, refer to sections 7 and 8 of the IMSBC Code.

3 It should be noted that the sixteenth session of the Sub-Committee established a correspondence group to develop schedules for iron ore fines for inclusion in the IMSBC Code with particular reference to the phenomenon of liquefaction in some types of iron ore fines. Until the new schedule is finalized, competent authorities, shippers and Masters should take into account section 1.3 of the Code. Member Governments and international organizations are invited to submit relevant information regarding the safe handling and carriage of this cargo to this Correspondence Group and the Organization.

4 Member Governments are also invited to bring the above information to the attention of shippers, terminal operators, shipowners, ship operators, charterers, shipmasters and all other entities concerned, requesting that extreme care and appropriate action be taken, taking into account the provisions of relevant IMO instruments when handling and carrying iron ore fines in bulk.

5 This circular supersedes DSC.1/Circ.63.

---