



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 10 tháng 08 năm 2011

Số thông báo: 032TI/11TB

Nội dung: Hướng dẫn liên quan đến Chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn kết cấu và Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển của các Chính quyền cảng trên thế giới trong năm 2011.

Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Như chúng tôi đã thông báo đến các Quý Cơ quan tại Thông báo kỹ thuật số 030TI/11TB ngày 01 tháng 08 năm 2011, các Chính quyền cảng trên thế giới sẽ đồng loạt tiến hành Chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn kết cấu và Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển từ ngày 01 tháng chín đến ngày 30 tháng mười một năm 2011.

Nhằm hỗ trợ các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu và thuyền trưởng có sự chuẩn bị sẵn sàng để có thể vượt qua Chiến dịch kiểm tra tập trung nói trên, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã soạn thảo “*Hướng dẫn liên quan đến Chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn kết cấu và Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển của các Chính quyền cảng trên thế giới trong năm 2011*” (sau đây gọi là “*Hướng dẫn CIC 2011*”).

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này Hướng dẫn CIC 2011 và đề nghị các Quý Cơ quan phổ biến đến tất cả các tàu hoạt động tuyến quốc tế.

Đề nghị các Chi cục Đăng kiểm tàu biển tăng cường kiểm tra các nội dung được nêu trong Hướng dẫn CIC 2011 để giúp cho tàu loại bỏ các khiếm khuyết liên quan.

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 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: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 530)

Fax: +84 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:

-Nhu trên;

-QP, TB, CTB, CN, VRQC, TTTH;

-Lưu QP, TB./.

Nguyễn Vũ Hải

HƯỚNG DẪN LIÊN QUAN ĐẾN CHIẾN DỊCH KIỂM TRA TẬP TRUNG VỀ AN TOÀN KẾT CẤU VÀ CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ MẠN KHÔ TÀU BIỂN CỦA CÁC CHÍNH QUYỀN CẢNG TRÊN THẾ GIỚI TRONG NĂM 2011

Giới thiệu chung

45 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 kết cấu thân tàu (Structural Safety) và Công ước quốc tế về mạn khô. Chiến dịch này kéo dài trong ba tháng, bắt đầu từ ngày 01 tháng 9 đến hết ngày 30 tháng 11 năm 2011.

Chính quyền cảng các quốc gia tham gia Bản ghi nhớ về hợp tác kiểm tra của Chính quyền cảng khu vực Nam Mỹ (Vina Del Mar - MOU), khu vực Ấn Độ Dương (Indian Ocean - MOU), khu vực Địa Trung Hải (Mediterranean - MOU) và khu vực Biển Đen (Black Sea - MOU) cũng sẽ thực hiện đồng thời công việc kiểm tra tương tự nêu trên cùng với Tokyo - MOU và Paris - MOU.

Để thực hiện nội dung kiểm tra trong chiến dịch, các nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng (PSCO) sử dụng bảng câu hỏi liệt kê các hạng mục được kiểm tra (bảng câu hỏi này được đính kèm trong Thông báo kỹ thuật số 030TI/11TB ngày 01 tháng 08 năm 2011 tại 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>.

Dưới đây là hướng dẫn về các vấn đề cần lưu ý về các nội dung được đề cập trong bảng câu hỏi nêu trên.

1) Trước khi thực hiện kiểm tra thực tế

Câu hỏi 1: Trên tàu có giấy chứng nhận mạn khô còn hiệu lực (bao gồm cả giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô, nếu có)?

Các tàu đều phải có Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế (International Load Line Certificate) phù hợp với Điều 3 của Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển năm 1966 (ICLL). Tàu có thể được cấp Giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô quốc tế phù hợp với Điều 6 của Công ước ICLL. Tuy nhiên, trong đội tàu biển mang cấp VR và đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam không có tàu nào được cấp Giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô quốc tế.

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Tàu có Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế phù hợp, còn hiệu lực.
- Các đợt kiểm tra mạn khô của tàu được thực hiện phù hợp với Điều 14 của Công ước ICLL, và được xác nhận thích hợp trong Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế.

PSCO cũng có thể kiểm tra “Bản Ghi các điều kiện ấn định mạn khô của tàu” (Record of Conditions of Freeboard Assignment) để xác nhận tàu phù hợp với Chương II, Phụ lục II của Công ước ICLL. Tuy nhiên, tàu không bắt buộc phải có tài liệu này.

Câu hỏi 2: Trên tàu có giấy chứng nhận an toàn tàu thích hợp còn hiệu lực (bao gồm cả giấy chứng nhận miễn giảm, nếu có)?

Giấy chứng nhận an toàn tàu thích hợp đối với tàu hàng là Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng (Cargo Ship Safety Construction Certificate), và đối với tàu khách là Giấy chứng nhận an toàn tàu khách (Passenger Ship Safety Certificate), được cấp phù hợp với Quy định I/12 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (SOLAS). Tuy nhiên, tàu hàng với tổng dung tích dưới 500 không có Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng. Cũng theo Quy định I/12, tàu cũng có thể được cấp Giấy chứng nhận miễn giảm liên quan đến hai giấy chứng nhận an toàn nêu trên; nhưng trên thực tế, trong đội tàu biển mang cấp VR và đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam không có tàu nào được cấp Giấy chứng nhận miễn giảm này.

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Tàu có Giấy chứng nhận an toàn thích hợp như được nêu trên, còn hiệu lực.
- Các đợt kiểm tra được thực hiện đầy đủ theo Quy định I/7 của Công ước SOLAS đối với tàu khách, và theo Quy định I/10 của Công ước SOLAS đối với tàu hàng. Các đợt kiểm tra này, bao gồm cả kiểm tra bên ngoài đáy tàu, được xác nhận thích hợp trong Giấy chứng nhận an toàn nêu trên.

Câu hỏi 3: Trên tàu có tài liệu cụ thể liên quan đến các yêu cầu kết cấu đối với các kiểu tàu khác nhau phù hợp với các công ước liên quan?

3a. Đối với tàu chở dầu và tàu chở hàng rời: Số liệu và báo cáo đánh giá trạng thái theo Chương trình kiểm tra nâng cao (Enhanced Survey Programme - ESP)

Theo quy định XI-1/2 của Công ước SOLAS, các tàu chở hàng rời được định nghĩa tại Quy định IX/1.6 và tàu chở dầu được định nghĩa tại Quy định II-1/2.22 của Công ước SOLAS phải thực hiện Chương trình kiểm tra nâng cao (ESP). Hồ sơ kiểm tra tàu (Survey Report File - SRF) và các tài liệu liên quan phù hợp với Nghị quyết A.744(18) đã được sửa đổi, bổ sung phải được lưu giữ trên tàu trong suốt đời tàu. SRF bao gồm:

- Báo cáo kiểm tra kết cấu thân tàu (Report of Structural Surveys).
- Báo cáo đánh giá trạng thái (Condition Evaluation Report - Executive Hull Summary) thân tàu - báo cáo này tóm tắt kết quả của đợt kiểm tra định kỳ lần cuối, được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận xác nhận.
- Báo cáo đo chiều dày kết cấu thân tàu (Thickness Measurement Report) và báo cáo sửa chữa thân tàu (Hull Structure Repaire Report), bao gồm việc thay thế các cấu trúc thép chính.
- Kế hoạch kiểm tra tàu (Survey Planning Document) hoặc tài liệu tương đương. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 010KT/08TB ngày 10/03/2008 tại 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>)

3b. Đối với tàu chở dầu (thuộc loại 2 và 3, từ 15 tuổi trở lên): Giấy chứng nhận phù hợp Kế hoạch đánh giá trạng thái (CAS Statement of Compliance)

Tàu chở dầu (thuộc loại 2 và 3, từ 15 tuổi trở lên), như được định nghĩa tại Quy định 1.5, Phụ lục I của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định thư năm 1978 (MARPOL) và theo Quy định 20, Phụ lục I của Công ước MARPOL, phải có Giấy chứng nhận phù hợp Kế hoạch đánh giá trạng thái (Condition Assessment (CAS) Statement of Compliance) được lưu giữ trên tàu, cùng với bản sao của Báo cáo hoàn chỉnh CAS (CAS Final Report) được Chính quyền Hàng hải chấp nhận. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 019TI/03TB ngày 24/11/2003 tại 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>)

3c. Đối với các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2007: Một bộ bản vẽ và sơ đồ đóng tàu hoàn công chỉ ra bất kỳ thay đổi kết cấu thân tàu tiếp theo nào

Theo Quy định II-1/3.7 của Công ước SOLAS, một bộ bản vẽ đóng tàu hoàn công (as-built construction drawings) phù hợp với Thông tư MSC/Circ.1135 và các tài liệu khác chỉ ra bất kỳ thay đổi kết cấu thân tàu tiếp theo nào phải được lưu giữ trên tàu đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2007. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 006KT/05TB ngày 15/02/2005 tại 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>)

3d. Các tài liệu thích hợp khác hoặc việc truy cập vào các hệ thống được mô tả chi tiết đối với chiến dịch kiểm tra tập trung này

- Giấy chứng nhận cấp tàu (Classification Certificate) phù hợp: Quy định II-1/3-1 của Công ước SOLAS yêu cầu tàu phải được thiết kế, đóng và bảo dưỡng phù hợp với các yêu cầu về kết cấu, máy và điện của tổ chức phân cấp được Chính quyền Hàng hải công nhận. Đối với tàu không thuộc phạm vi áp dụng Chương trình kiểm tra nâng cao (ESP) và Chương trình đánh giá trạng thái (CAS), Giấy chứng nhận cấp tàu là bằng chứng về việc tuân thủ các yêu cầu về an toàn kết cấu. Tất cả các tàu biển do VR phân cấp và đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam đều có giấy chứng nhận cấp tàu.
- Sổ tay hướng dẫn xếp tải (Loading Manual) và Thông báo ổn định (Stability Information): Tàu được trang bị các tài liệu này phù hợp với Quy định 10 của Công ước ICLL.
- Sổ tay tiếp cận kết cấu tàu (Ship Structure Access Manual): Theo Quy định II-1/3-6 của Công ước SOLAS, tàu chở dầu có tổng dung tích từ 500 trở lên và tàu chở hàng rời có tổng dung tích từ 20.000 trở lên, được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2006, phải có tài liệu này được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận phê duyệt. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 004KT/05TB ngày 26/01/2005 tại 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>)

- Tài liệu liên quan đến bảo vệ chống ăn mòn kết chứa nước dẫn tàu theo Quy định II-1/3-2 của Công ước SOLAS:
 - Kế hoạch sơn tàu được duyệt (Approved Paint Scheme) theo Quy định II-1/3-2 của Công ước SOLAS được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.47(66): Áp dụng cho kết chứa nước dẫn của tàu chở dầu và tàu chở hàng rời được đóng vào hoặc sau ngày 01/07/1998.
 - Hồ sơ kỹ thuật sơn tàu (Ship's Coating Technical File) phù hợp Thông tư MSC.1/Circ.1330 theo Quy định II-1/3-2 của Công ước SOLAS được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.216(82): Áp dụng cho tàu có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01/07/2008; hoặc được đặt sống chính vào hoặc sau ngày 01/01/2009; hoặc được bàn giao vào hoặc sau ngày 01/07/2012. Hiệu quả của hệ thống sơn bảo vệ kết chứa nước dẫn của tất cả các loại tàu và không gian mạn kép của tàu chở hàng rời có chiều dài từ 150 m trở lên phải được thẩm tra bởi Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận trong suốt cuộc đời tàu, phù hợp với Hồ sơ kỹ thuật sơn tàu. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 042KT/08TB ngày 19/12/2008 tại 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>)
- Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu - Dịch vụ ứng phó sự cố (Ship Oil Pollution Emergency Plan - Emergency Response Service): Theo Quy định 37.4, Phụ lục I của Công ước MARPOL, tất cả các tàu chở dầu có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên phải có thể tiếp cận một cách nhanh chóng chương trình máy tính trên bờ dùng để tính ổn định hư hỏng và sức bền thân tàu còn lại. Trên tàu phải lưu giữ bằng chứng về việc tuân thủ yêu cầu này, chẳng hạn như hợp đồng sử dụng dịch vụ ứng phó sự cố thích hợp. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 005KT/08TB ngày 25/01/2008 tại 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>)

Câu hỏi 4: Trên tàu có các số liệu về sức bền và ổn định tàu?

- Bản gốc sổ tay thông báo ổn định (Stability Information Booklet - SIB) được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận phê duyệt phải được lưu giữ trên tàu. Sổ tay này phải bao gồm các trạng thái tải trọng tiêu chuẩn của tàu với các yêu cầu về ổn định nguyên vẹn, ổn định hư hỏng (nếu thuộc phạm vi áp dụng) và sức bền tàu. Thông tin về sức bền tàu và ổn định tai nạn cũng có thể được lập thành sổ tay riêng.
- Đối với tàu được ấn định mạn khô chở gỗ, trong SIB phải có thông tin về tính ổn định tàu khi xếp hàng gỗ trên boong.
- Tàu được đóng vào hoặc ngày 01/07/2010 phải tuân theo quy các yêu cầu nêu trong Phần A của Bộ luật ổn định nguyên vẹn năm 2008 (IS 2008). (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 009KT/09TB ngày 29/04/2009 tại

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>)

- Tàu chở hàng hạt phải có Giấy phép chở xô hàng hạt (Document of Authorization for the Safe Carriage of Grain in Bulk) và Sổ tay xếp hàng hạt được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận phê duyệt.
- Số liệu tính ổn định hư hỏng đối với các kiểu tàu (A, B-60 và B-100) có thể được gộp trong SIB hoặc trong chương trình máy tính được phê duyệt.

2) Sau khi thực hiện kiểm tra thực tế

Câu hỏi 5a và 5b: Trên tàu có máy tính xếp tải (loading instrument) ở trạng thái hoạt động?

Máy tính xếp tải có khả năng cung cấp thông tin về lực cắt và mô men uốn thân tàu chỉ yêu cầu đối với tàu chở hàng rời có chiều dài từ 150 m trở lên, phù hợp với Quy định XII/11 của Công ước SOLAS. Máy tính xếp tải này khuyến nghị cần được phê duyệt, nhưng không bắt buộc.

Tàu chở hàng rời có chiều dài dưới 150 m, được đóng vào hoặc sau ngày 01/07/2006 phải được trang bị máy tính xếp tải có thể cung cấp thông tin về ổn định tàu ở trạng thái nguyên vẹn. Máy tính xếp tải này phải được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận phê duyệt phù hợp với Quy định XII/11.3 của Công ước SOLAS.

Đối với tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/07/2010 có chiều dài từ 24 m trở lên, nếu máy tính ổn định được sử dụng bổ sung cho sổ tay ổn định phục vụ cho việc xác định sự tuân thủ của tàu với các tiêu chuẩn ổn định, thì máy tính này phải được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được công nhận phê duyệt phù hợp với Bộ luật ổn định nguyên vẹn năm 2008 (IS 2008).

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Máy tính xếp tải trang bị cho tàu hoạt động thỏa mãn.
- Thuyền trưởng hoặc sỹ quan chịu trách nhiệm của tàu có thể sử dụng máy tính xếp tải để tính nhằm đảm bảo ổn định, lực cắt và mô men uốn của tàu được duy trì ở giới hạn cho phép.

Câu hỏi 6: Phương tiện bảo vệ các miệng khoang và các lỗ khác ở trạng thái thỏa mãn?

- Phương tiện bảo vệ các miệng khoang hàng (Protection of hatch openings):
 - Thành vây miệng khoang hàng, bao gồm cả các liên kết với boong tàu, nẹp, thanh gia cường và mã.
 - Nắp miệng khoang hàng và các phương tiện đóng kín thời tiết (tấm nắp, vải bạt, thiết bị cố định tấm nắp, ...).

- Phương tiện bảo vệ lỗ khác (Protection of other openings):
 - Lỗ người chui, cửa sổ hình chữ nhật, cửa sổ tròn mạn tàu, boong mạn khô và boong thượng tầng.
 - Thành quây buồng máy, giềng quây bảo vệ cầu thang và lầu bảo vệ các lỗ ở boong mạn khô hoặc boong thượng tầng kín.
 - Lỗ lấy ánh sáng cùng với nắp kín, hoặc lỗ khác tại mạn tàu hoặc tại mũi, đuôi tàu ở dưới boong mạn khô, hoặc ở thượng tầng kín.
 - Ống thông hơi, thông gió.
 - Lỗ thoát và xả nước phục vụ cho các không gian ở trên hoặc dưới boong mạn khô.
 - Vách kín nước, lỗ qua vách, vách mút của thượng tầng kín và các cửa trên vách.

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Chiều cao thành quây miệng khoang hàng và các lỗ khác, chiều cao ngưỡng cửa, chiều cao ống thông hơi, thông gió, ... phù hợp quy định của Công ước ICLL.
- Tình trạng của miệng khoang hàng, các lỗ khác và phương tiện đóng kín của chúng.
- Hoạt động của nắp miệng hầm hàng.

Câu hỏi 7: Các van thông biển và các đường xả mạn, bao gồm cả các liên kết của chúng với vỏ tàu, ở trạng thái thỏa mãn?

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận các van thông biển và các đường xả mạn, bao gồm cả các liên kết của chúng với vỏ tàu, ở trạng thái thỏa mãn:

- Vật liệu, kiểu, vị trí của van và các trang bị liên quan được chấp nhận dựa trên thông tin ghi trong “Bản Ghi các điều kiện ấn định mạn khô của tàu” (Record of Conditions of Freeboard Assignment).
- Kiểm tra bên ngoài và thử hoạt động của van.
- Tình trạng của thân tàu và đoạn ống cách (distance piece) liền kề van.
- Phương tiện chỉ thị tình trạng đóng/mở của van.

Câu hỏi 8: Thân tàu, vách và boong ở trạng thái thỏa mãn?

Thông qua việc kiểm tra số liệu đo chiều dày kết cấu thân tàu gần nhất và quan sát, PSCO đánh giá trạng thái nguyên vẹn của thân tàu, vách và boong tàu. Các khu vực sẽ được PSCO chú ý kiểm tra bao gồm: kết cấu nước dằn, tôn đáy đôi, kết cấu mạn và vách trong khoang hàng, mép cạnh các lỗ, vùng xung quanh lỗ thoát nước và các khu vực tập trung ứng suất.

Nếu có chứng cứ rõ ràng là khoang hàng, kết cấu nước dằn hoặc không gian trống ở tình trạng xấu, PSCO có thể yêu cầu kiểm tra bên trong các không gian này.

Câu hỏi 9: Phương tiện bảo vệ thuyền viên và các phương tiện dùng cho thuyền viên đi lại ở trạng thái thả mẫn?

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Mạn chắn sóng hoặc lan can (cùng với cột gia cường, dây cáp, xích và khoảng cách giữa các thanh lan can) trên boong, trong buồng máy, khu vực sinh hoạt và các khu vực làm việc của tàu ở trạng thái tốt.
- Các yêu cầu về bảo vệ thuyền viên trên tàu chở gỗ trên boong được đáp ứng thỏa mẫn.
- Phương tiện tiếp cận an toàn đến mũi tàu chở dầu, hóa chất và khí hóa lỏng ở trạng thái thả mẫn, phù hợp Nghị quyết MSC62(67).
- Phương tiện dùng cho người lên, xuống tàu để sử dụng tại cảng và cho các hoạt động liên quan đến cảng: Đối với tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2010, phương tiện này phải là loại được phê chuẩn phù hợp với Thông tư MSC.1/Circ.1331; đối với tất cả các tàu, phương tiện này phải được kiểm tra và bảo dưỡng phù hợp với mục đích sử dụng. (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 041KT/09TB ngày 06/11/2009 tại 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>)

Câu hỏi 10: Các lỗ thoát nước của mạn chắn sóng ở trạng thái thả mẫn?

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận các lỗ này phải ở trạng thái không bị cản trở và có khả năng rút khô nước từ boong chính một cách nhanh chóng.

Câu hỏi 11: Dấu mạn khô và các dấu hiệu khác phù hợp với các giấy chứng nhận?

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Dấu mạn khô (đường boong, vòng tròn mạn khô, các đường nước chở hàng, biểu tượng của tổ chức cấp Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế) được gắn cố định, phù hợp với thông tin ghi trong Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế, và được sơn rõ ràng với màu tương phản với màu thân tàu (Quy định 6 của Công ước ICLL).
- Các thước nước ở mũi và đuôi tàu được đánh dấu rõ ràng (Quy định II-1/5.6 của Công ước SOLAS).
- Tam giác đều có cạnh dài 500 mm được gắn cố định hai bên mạn tàu với đỉnh của tam giác nằm dưới đường boong 300 mm, và được sơn rõ ràng với màu tương phản với màu thân tàu phù hợp với Quy định XII/8.3 của Công ước SOLAS, áp dụng cho tàu chở hàng rời có những hạn chế về vận chuyển xô hàng rời rắn có tỷ trọng từ 1.780 kg/m³ trở lên.

Câu hỏi 12: Thẩm tra đến mức thực tế có thể thực hiện được là tàu không bị chìm quá hoặc không bị xếp hàng quá giới hạn cho phép nêu trong các giấy chứng nhận?

PSCO sẽ kiểm tra xác nhận:

- Tàu không bị xếp tải chìm quá mức cho phép.
- Có sự quan tâm đặc biệt đến các tàu chở hàng rời khi xếp hoặc dỡ các loại hàng nặng (có tỷ trọng từ 1.780 kg/m³ trở lên) trong các khoang hàng xem kẽ (tức là khoang hàng có hàng liền kề với khoang hàng rỗng).
- Tàu có gắn tam giác đều tại mạn như được nêu ở câu hỏi 11 không vi phạm những hạn chế về xếp hàng được nêu trong sổ tay theo Quy định VI/7.2 của Công ước SOLAS.

Câu hỏi 13: Các hạng mục khác liên quan đến mạn khô hoặc tính nguyên vẹn kết cấu của tàu ở trạng thái thỏa mãn?

- Bố trí kéo khẩn cấp theo Quy định II-1/3-4.1 của Công ước SOLAS: Áp dụng cho tất cả các tàu chở dầu, chở hóa chất và chở khí hóa lỏng có trọng tải toàn phần từ 20.000 tấn trở lên.
- Quy trình kéo khẩn cấp theo Quy định II-1/3-4.2 của Công ước SOLAS (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 022KT/08TB ngày 26/06/2008 tại 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>):
 - Tất cả các tàu khách phải áp dụng không muộn hơn ngày 01/01/2010.
 - Tàu hàng đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2010 phải áp dụng khi đưa vào hoạt động.
 - Tàu hàng đóng trước ngày 01/01/2010 phải áp dụng không muộn hơn ngày 01/01/2012.
- Thiết bị kéo và chằng buộc tàu theo Quy định II-1/3-8 của Công ước SOLAS (Tham khảo Thông báo kỹ thuật số 007KT/07TB ngày 14/03/2007 tại 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>): Áp dụng cho các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2007, nhưng không áp dụng cho các bố trí kéo khẩn cấp được trang bị phù hợp với Quy định II-1/3-4 của Công ước SOLAS.
- Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở gỗ trên boong theo Quy định 43 44 của Công ước ICLL: Bố trí kết cấu, trang thiết bị và phương tiện dùng để sắp xếp và chằng buộc gỗ.

Các khiếm khuyết có thể dẫn đến lưu giữ tàu:

Các khiếm khuyết sau đây có thể được xem là nghiêm trọng và có thể dẫn đến việc tàu bị lưu giữ:

1. Không có giấy chứng nhận và tài liệu theo quy định (xem câu hỏi 1, 2, 3 và 4).

2. Không thực hiện Chương trình kiểm tra nâng cao phù hợp với Quy định XI-1/2 của Công ước SOLAS (xem câu hỏi 3, mục 3a).
3. Các khu vực quan trọng bị hư hỏng hoặc hao mòn (đối với tôn và cơ cấu gia cường của boong, thân tàu, vách) làm ảnh hưởng đến khả năng đi biển hoặc sức bền để chịu tải, trừ khi có các biện pháp sửa chữa tạm thời thỏa đáng để đưa tàu đến nơi sửa chữa hoàn chỉnh (xem câu hỏi 6 và 8).
4. Thiếu các thông tin đầy đủ và tin cậy, theo mẫu được phê chuẩn, bằng cách thức đơn giản và nhanh chóng, để giúp cho thuyền trưởng bố trí hàng và nước dẫn trên tàu nhằm duy trì ổn định của tàu ở mọi giai đoạn và điều kiện của chuyến đi, đồng thời tránh tạo ra các ứng suất không thể chấp nhận trong kết cấu thân tàu (xem câu hỏi 3, 4, 5, 12 và 13).
5. Không có các thiết bị đóng kín và bố trí đóng kín miệng khoang hàng và các cửa kín nước; hoặc các thiết bị và bố trí đóng kín đó bị hư hỏng, xuống cấp, có khuyết tật lớn (xem câu hỏi 6, 7, 9 và 13).
6. Tàu bị quá tải (xem câu hỏi 4, 5 và 12).
7. Tàu không có hoặc không thể đọc được thước nước hoặc dầu mạn khô (xem câu hỏi 1 và 11).
8. Hồ sơ kiểm tra tàu (đối với tàu chở dầu và tàu chở hàng rời áp dụng Chương trình kiểm tra nâng cao - ESP) không phù hợp với Quy định XI-1/2 của Công ước SOLAS và Nghị quyết A.744(18) đã được sửa đổi, bổ sung (xem câu hỏi 3a).
9. Không có các tài liệu theo quy định đối với tàu chở dầu áp dụng Kế hoạch đánh giá trạng thái (CAS) hoặc các tài liệu này không phù hợp với Quy định 20, Phụ lục I của Công ước MARPOL (xem câu hỏi 3b).
