



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

Ngày 14 tháng 01 năm 2011
Số thông báo: 001TI/11TB

Nội dung: Giải thích thống nhất Chương 12 của Bộ luật quốc tế về các hệ thống phòng chống cháy (FSS Code)

Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu
Các Đơn vị thiết kế tàu biển
Các Nhà máy đóng/ sửa chữa tàu biển
Các Cơ sở sản xuất/ sửa chữa/ bảo dưỡng thiết bị tàu
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Ủy ban An toàn hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), tại kỳ họp thứ 88 (từ ngày 24 tháng 11 đến ngày 03 tháng 12 năm 2010) nhằm đưa ra hướng dẫn cụ thể về việc áp dụng một số yêu cầu của Bộ luật về các hệ thống phòng chống cháy (FSS Code), đã phê chuẩn Thông tư MSC.1/Circ.1388 "Giải thích thống nhất Chương 12 của FSS Code". Nội dung của giải thích này được đưa ra trong phụ lục của Thông tư, do Tiểu ban Phòng chống cháy soạn thảo và đưa ra ở kỳ họp thứ 54 của Tiểu ban này. Cục Đăng kiểm Việt Nam xin thông báo sẽ áp dụng giải thích này cho các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01 tháng 01 năm 2012.

Giải thích nêu trên đưa ra các điều kiện để thỏa mãn điều 2.2.1.3, Chương 12, của FSS Code về bơm cứu hỏa sự cố của các tàu hàng như sau:

1. Các điều kiện để đảm bảo miệng hút của bơm cứu hỏa sự cố ngập hoàn toàn trong mọi trạng thái khai thác:

1.1 Miệng hút của bơm cứu hỏa sự cố phải ngập hoàn toàn trong trạng thái đi biển nhẹ tải nhất, đó là trạng thái chạy dần có chiều chìm nhỏ nhất nêu trong bản Thông báo ổn định được duyệt (hoặc bản tính ổn định sơ bộ đối với tàu đóng mới), trong đó có lưu ý đến các ảnh hưởng của dao động thẳng đứng, lắc ngang và lắc dọc.

1.2 Miệng hút của bơm cứu hỏa sự cố phải ngập dưới đường nước tương ứng với 2 trạng thái sau:

(a) Đường nước được vẽ qua vị trí mà chân vịt ngập 2/3 ở trạng thái cân bằng dọc.

(b) Khi tàu chạy ở hành trình dần (như được duyệt ở bản Thông báo ổn định), không hàng, có 10% dự trữ và nhiên liệu còn lại.

Các trạng thái nêu trên không cần phải kể đến ảnh hưởng của dao động thẳng đứng, lắc ngang và lắc dọc.

2. Trong mọi trường hợp, cột áp hút hữu ích của bơm (NPSH) phải lớn hơn cột áp hút yêu cầu.

3. Sau khi hoàn thành việc lắp đặt bơm cứu hoả sự cố, phải tiến hành thử chức năng để xác nhận sản lượng bơm theo yêu cầu. Đến mức thực tế có thể thực hiện được, việc thử hoạt động bơm cứu hoả sự cố phải được thực hiện tại trạng thái đi biển nhẹ tải nhất.

Liên quan đến nội dung trên chúng tôi đính kèm thông tư MSC.1/Circ.1388 để các Quý Cơ quan lưu ý áp dụng theo đúng quy định.

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 Quy phạm

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Từ Liêm, Hà Nội

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

Fax: +4 37684770

Thư điện tử: vietnh@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Cơ quan lời chào trân trọng./.

KT. TRƯỞNG PHÒNG QUY PHẠM

PHÓ TRƯỞNG PHÒNG

Nơi nhận:

-Nhu trên;

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

-Lưu QP, TB./.

Nguyễn Hồng Việt



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

Ref. T4/4.01

MSC.1/Circ.1388
10 December 2010

**UNIFIED INTERPRETATION OF CHAPTER 12 OF THE INTERNATIONAL CODE
FOR FIRE SAFETY SYSTEMS**

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-eighth session (24 November to 3 December 2010), with a view to providing more specific guidance for application of the relevant requirements of the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code), approved the unified interpretation of chapter 12 of the FSS Code, as set out in the annex, prepared by the Sub-Committee on Fire Protection, at its fifty-fourth session.

2 Member Governments are invited to use the annexed unified interpretation as guidance when applying relevant provisions of chapter 12 of the FSS Code for ships constructed on or after 1 January 2012 and to bring the unified interpretation to the attention of all parties concerned.

ANNEX

**UNIFIED INTERPRETATION OF CHAPTER 12 OF THE INTERNATIONAL CODE
FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)**

Chapter 12, paragraph 2.2.1.3 – Emergency fire pumps in cargo ships

1 It should be documented that chapter 12, paragraph 2.2.1.3, of the Code is satisfied and the suction inlet is fully submerged under all conditions given in this unified interpretation.

1.1 Operational seagoing condition for which roll, pitch and heave should be taken into account.

The lightest seagoing condition should be considered, which is defined as the ballast condition which gives shallowest draught at the position of the sea chest and emergency fire pump as given in the approved stability booklet (or preliminary stability calculation for new building). The following table should be applied for the calculation of roll, pitch and heave. The heave combined pitch and heave combined roll are taken into account separately.

1.1.1 Heave combined pitch¹ in head sea

| | | | | | | | | | | |
|-----------------|--------------|-----|------|------|------|------|------|------|------|---------------|
| L, m | 75 and below | 100 | 125 | 150 | 175 | 200 | 225 | 250 | 300 | 350 and above |
| φ , deg | 4.5 | 4 | 3.2 | 2.7 | 2.3 | 2.1 | 1.8 | 1.7 | 1.6 | 1.5 |
| H, m | 0.73 | 0.8 | 0.87 | 0.93 | 0.98 | 1.03 | 1.07 | 1.11 | 1.19 | 1.25 |

Note: Values at the intermediate length of ships are to be obtained by linear interpolation.

where:

L: length of the ship, in metres, as defined in the International Convention on Load Lines in force, or length between perpendiculars at the ballast draught, whichever is greater

φ : pitch angle² as defined in figure 1

H: heave amplitude as defined in figure 1.

1.1.2 Heave combined roll in beam sea

Heave combined roll angle² should be taken as:

- .1 ships with bilge keels: 11°; and
- .2 ships without bilge keels: 13°.

¹ The heave combined pitch is taken into account as in figure 1.

² Angle is to be measured from still waterline and downwards.

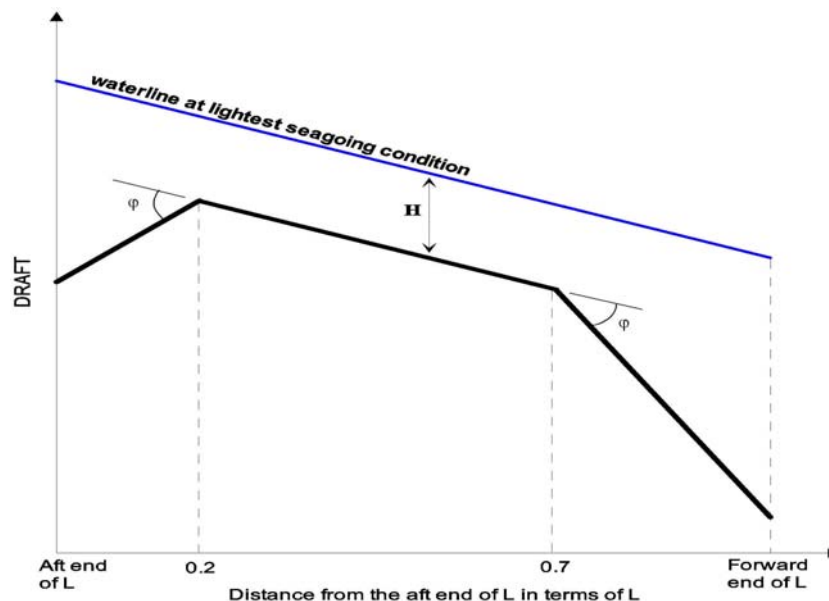


Figure 1 – Waterline for which heave combined pitch is taken into account

1.2 The emergency fire pump suction should be submerged at the waterlines corresponding to the two following conditions:

- .1 a static waterline drawn through the level of 2/3 immersion of the propeller at even keel (for pod or thruster driven ship, special consideration should be given); and
- .2 the ship in the arrival ballast condition, as per the approved trim and stability booklet, without cargo and with 10% stores and fuel remaining.

For either condition, roll, pitch and heave need not be applied.

1.3 A ship operating solely in sheltered water issued with SOLAS Certificates should be subject to compliance with the still water submergence requirements set out in paragraph 1.2.1 above.

2 In all cases the net positive suction head (NPSH) available for the pump should be greater than the NPSH required.

3 Upon completion of the emergency fire pump installation, a performance test confirming the pump's capacity required in the FSS Code, chapter 12, paragraph 2.2.1.1, should be carried out and, if the emergency fire pump is the main supply of water for any fixed fire-extinguishing system provided to protect the space where the main fire pumps are located, the pump should have the capacity for this system. As far as practicable, the test should be carried out at the draught corresponding to the lightest seagoing condition.