

**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM - VIETNAM REGISTER
PHÒNG TÀU BIỂN**

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ 18 PHAM HUNG, HA NOI
ADDRESS

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION**Ngày 26 tháng 06 năm 2008****Số thông báo: 020KT/08TB**

Nội dung: Các quy định và hướng dẫn quan trọng được thông qua và phê chuẩn tại khoá họp 84 của Ủy ban An toàn hàng hải.

**Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu
Các Đơn vị thiết kế tàu
Các Nhà máy đóng tàu
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Khoá họp thứ 84 của Ủy ban An toàn hàng hải (MSC) thuộc Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã được tổ chức tại Luân Đôn (Vương quốc Anh) từ ngày 7 đến ngày 16 tháng 05 năm 2008. Tại khoá họp này, MSC đã thông qua và phê chuẩn một số quy định và hướng dẫn quan trọng được giới thiệu tóm tắt dưới đây.

1. Sửa đổi, bổ sung đối với Quy định II-1/3-4 của Công ước SOLAS 74 về bố trí và quy trình kéo khẩn cấp

Quy định II-1/3-4 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS 74) đã được sửa đổi toàn bộ với tên gọi mới là "Bố trí và quy trình kéo khẩn cấp". Quy định này trước đây chỉ áp dụng cho tàu chở hàng lỏng. Với tên gọi mới, Quy định II-1/3-4 mới được áp dụng cho tất cả các loại tàu, bao gồm cả tàu chở khách như sau:

- Các tàu chở hàng lỏng (tàu chở dầu, tàu chở hoá chất và tàu chở khí hoá lỏng) có trọng tải toàn phần không nhỏ hơn 20.000 tấn phải được trang bị bố trí kéo khẩn cấp ở cả mũi và đuôi tàu.
- Các tàu có tổng dung tích từ 500 GT trở lên và tất cả các tàu chở khách phải có quy trình kéo khẩn cấp được soạn thảo phù hợp với hướng dẫn của IMO. Quy trình bao gồm các thông tin sau:
 - Bản vẽ boong tàu ở mũi và đuôi chỉ ra các bố trí kéo khẩn cấp;
 - Danh mục các trang thiết bị trên tàu có thể sử dụng cho mục đích kéo khẩn cấp;

- Phương tiện và cách thức trao đổi thông tin khi thực hiện việc kéo khẩn cấp;
- Quy trình mẫu phục vụ cho công tác chuẩn bị và tiến hành việc kéo khẩn cấp.

Các tàu được đặt sống chính từ ngày 01 tháng 01 năm 2010 phải có quy trình kéo khẩn cấp trước khi đưa ra khai thác. Các tàu được đặt sống chính trước ngày 01 tháng 01 năm 2010 phải có quy trình kéo khẩn cấp không muộn hơn ngày 01 tháng 01 năm 2012.

2. Quy định mới II-1/3-9 của Công ước SOLAS 74 về phương tiện để người lên và rời tàu

Chương II-1 của Công ước SOLAS 74 được bổ sung Quy định 3-9 mới với tên gọi "Phương tiện để người lên và rời tàu". Theo quy định này, các tàu có tổng dung tích từ 500 GT trở lên và tất cả các tàu chở khách, được đặt sống chính từ ngày 01 tháng 01 năm 2010, phải được trang bị phương tiện để người lên và rời tàu an toàn khi tàu ở trong cảng. Phương tiện này có thể là cầu thang mạn hoặc cầu đi lại được chế tạo, lắp đặt, bảo dưỡng và kiểm tra phù hợp với hướng dẫn của IMO. Dây cáp dùng cho phương tiện để người lên và rời tàu phải được bảo dưỡng phù hợp với Quy định III/20.4 của Công ước SOLAS 74.

3. Sửa đổi, bổ sung đối với Quy định II-2/10 của Công ước SOLAS 74 về yêu cầu đối với hệ thống dập cháy cố định sử dụng CO₂

Quy định II-2/10 được bổ sung mục mới 4.1.5 liên quan đến việc điều khiển xả CO₂ của hệ thống CO₂ cố định dùng để cứu hoả cho buồng máy và buồng bơm hàng lắp đặt trên các tàu đóng trước ngày 01 tháng 07 năm 2002. Theo quy định mới này, tại đợt kiểm tra trên đà đầu tiên sau ngày 01 tháng 01 năm 2010, bố trí điều khiển xả CO₂ của hệ thống CO₂ cố định dùng để cứu hoả cho buồng máy và buồng bơm hàng của các tàu đóng trước ngày 01 tháng 07 năm 2002 phải được thay đổi cho phù hợp với yêu cầu được đưa ra tại mục 2.2.2, chương 5 của Bộ luật quốc tế về các hệ thống chống cháy (FSS).

Mục 2.2.2, chương 5 của Bộ luật FSS đưa ra yêu cầu về bố trí điều khiển xả CO₂ của hệ thống CO₂ cố định như sau:

- Phải có hai phương tiện điều khiển để xả CO₂ vào không gian được bảo vệ và phải đảm bảo việc tạo ra tín hiệu báo động. Một phương tiện được dùng để mở van của đường ống chuyển CO₂ đến không gian được bảo vệ và phương tiện thứ hai được dùng để xả CO₂ từ các bình chứa.
- Cả hai phương tiện điều khiển nói trên phải được bố trí trong cùng một hộp được đánh dấu rõ ràng chỉ ra không gian mà hệ thống CO₂ phục vụ. Nếu hộp bố trí phương tiện điều khiển được khoá thì chìa khoá phải được đựng trong hộp bằng kính có thể đập vỡ được, và hộp đựng chìa khoá này phải được đặt liền kề với hộp bố trí phương tiện điều khiển.

4. Sửa đổi, bổ sung đối với Quy định III/6 của Công ước SOLAS 74 về thiết bị xác định vị trí dùng cho mục đích tìm kiếm và cứu nạn

Toàn bộ mục 2.2 cũ của Quy định III/6 của Công ước SOLAS 74 với tiêu đề là "Thiết bị phát báo ra đa" (Rada transponder) đã được thay thế toàn bộ với tiêu đề mới là "Thiết bị xác định vị trí dùng cho mục đích tìm kiếm và cứu nạn" (Search and rescue locating devices), có hiệu lực áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2010.

Theo quy định của mục 2.2 mới nói trên, các tàu phải trang bị ở mỗi bên mạn tàu 01 thiết bị xác định vị trí dùng cho mục đích tìm kiếm và cứu nạn theo một trong hai loại sau (tàu có tổng dung tích từ 300 đến 499 GT chỉ cần trang bị 01 thiết bị):

- Thiết bị phát báo thoả mãn yêu cầu GMDSS (GMDSS Search and Rescue Transponder - SART); hoặc:
- Thiết bị phát báo thoả mãn yêu cầu đối với hệ thống nhận dạng tự động (AIS Search and Rescue Transponder - AIS SART).

Việc lựa chọn loại thiết bị phát báo nào trang bị cho tàu là do chủ tàu quyết định. Đối với tàu chở khách ro - ro, phải trang bị một thiết bị SART hoặc AIS SART cho mỗi nhóm 04 phao bè cứu sinh.

5. Sửa đổi, bổ sung đối với Quy định IV/7 của Công ước SOLAS 74 về trang bị vô tuyến điện

Để phù hợp với sửa đổi, bổ sung của Quy định III/6 nêu tại mục 4. nói trên, mục 1.3 của Quy định IV/7 của Công ước SOLAS 74 được sửa đổi toàn bộ, yêu cầu tàu phải được trang bị thiết bị xác định vị trí dùng cho mục đích tìm kiếm và cứu nạn có thể làm việc ở tần số 9 GHz hoặc ở các tần số dùng cho hệ thống nhận dạng tự động. Sửa đổi, bổ sung này có hiệu lực áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2010.

6. Quy định mới X-1/6 của Công ước SOLAS 74 về việc bắt buộc áp dụng bộ luật liên quan đến điều tra tai nạn

Chương X-1 của Công ước SOLAS 74 được bổ sung Quy định 6 mới "Các yêu cầu bổ sung đối với việc điều tra tai nạn và sự cố hàng hải" liên quan đến việc bắt buộc áp dụng "Bộ luật về tiêu chuẩn quốc tế và thực hành khuyến nghị đối với việc điều tra an toàn liên quan đến tai nạn hoặc sự cố hàng hải" (được gọi tắt là "Bộ luật điều tra tai nạn" - Casualty Investigate Code), nhằm mục đích tăng cường an toàn trên biển. Bộ luật này có hiệu lực áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2010.

7. Sửa đổi bổ sung đối với Hướng dẫn về chương trình kiểm tra nâng cao trong quá trình kiểm tra tàu chở dầu và tàu chở hàng rời

Nghị quyết A.744(18) "Hướng dẫn về chương trình kiểm tra nâng cao trong quá trình kiểm tra tàu chở dầu và tàu chở hàng rời" đã được sửa đổi, bổ sung dựa trên Yêu cầu thống nhất UR Z10.2 của Hiệp hội các Tổ chức phân cấp quốc tế (IACS). Sửa đổi, bổ sung được thực hiện đối với phần B của Hướng dẫn liên quan đến việc kiểm tra tàu chở hàng rời, bao gồm:

- Việc kiểm tra tàu chở hàng rời mạn kép.

- Việc thay thế các phụ chương sau đây dựa trên Yêu cầu thống nhất UR Z10.5 của IACS:
 - Phụ chương 8 - Quy trình khuyến nghị đối với việc đo chiều dày.
 - Phụ chương 9 - Hướng dẫn về đánh giá kỹ thuật kết hợp với việc lập kế hoạch thực hiện chương trình kiểm tra nâng cao đối với tàu chở hàng rời.
 - Phụ chương 10 - Yêu cầu đối với việc mở rộng phạm vi đo chiều dày tại các khu vực bị hao mòn lớn.

Sửa đổi, bổ sung nói trên của Nghị quyết A.744(18) có hiệu lực áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2010.

7. Triển khai áp dụng Quy định V/19-1 của Công ước SOLAS 74 về việc nhận biết và theo dõi tầm xa tàu biển (LRIT)

Quy định V/19-1 về việc nhận biết và theo dõi tầm xa tàu biển (Long-range Identification and Tracking of Ships - LRIT) của Công ước SOLAS 74 sẽ có hiệu lực áp dụng từ ngày 31 tháng 12 năm 2008. Các tàu hoạt động tuyến quốc tế phải trang bị thiết bị phát tự động thông tin LRIT theo thời hạn như sau:

- Tàu được đặt sổ chính từ ngày 31 tháng 12 năm 2008: trang bị trước khi đưa ra khai thác.
- Tàu được đặt sổ chính trước ngày 31 tháng 12 năm 2008:
 - (i) Nếu tàu hoạt động vùng biển A1 và A2 hoặc A1, A2 và A3: trang bị không muộn hơn đợt kiểm tra vô tuyến điện đầu tiên sau ngày 31 tháng 12 năm 2008.
 - (ii) Nếu tàu hoạt động vùng biển A1, A2, A3 và A4: trang bị không muộn hơn đợt kiểm tra vô tuyến điện đầu tiên sau ngày 01 tháng 07 năm 2009; nhưng phải tuân theo yêu cầu nêu ở (i) nói trên, nếu tàu hoạt động trong vùng biển A2 và A3.

Để triển khai thực hiện Quy định V/19-1 nói trên, tại Khoá họp thứ 84, MSC đã thông qua/ phê chuẩn các văn kiện sau đây liên quan đến LRIT:

- Nghị quyết MSC.263(84) về "Tiêu chuẩn chức năng sửa đổi và yêu cầu hoạt động đối với việc nhận biết và theo dõi tầm xa tàu biển". Nghị quyết này bãi bỏ Nghị quyết MSC.210(81) và MSC.254(83).
- Thông tư MSC.1/Circ.1256 về "Hướng dẫn về việc thực hiện hệ thống LRIT".
- Thông tư MSC.1/Circ.1257 về "Hướng dẫn thực hiện việc kiểm tra và chứng nhận sự phù hợp của tàu với các yêu cầu truyền phát thông tin LRIT".
- Thông tư MSC.1/Circ.1258 về "Hướng dẫn đối với các dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn liên quan đến việc yêu cầu và tiếp nhận thông tin LRIT".

8. Thông tư MSC.1/Cir.1277 về điều kiện uỷ quyền cho cơ sở cung cấp dịch vụ liên quan đến xuồng cứu sinh, thiết bị hạ xuồng và cơ cấu nhả khi có tải của thiết bị hạ xuồng

Quy định III/20 của Công ước SOLAS 74 yêu cầu xuồng cứu sinh, thiết bị hạ xuồng và cơ cấu nhả khi có tải của thiết bị hạ xuồng lắp đặt trên tàu phải được kiểm tra và bảo dưỡng bởi cơ sở cung cấp dịch vụ được công nhận.

Tại khoá họp thứ 84, MSC đã phê chuẩn Thông tư MSC.1/Cir.1277 về "Khuyến nghị tạm thời về điều kiện uỷ quyền cho cơ sở cung cấp dịch vụ liên quan đến xuồng cứu sinh, thiết bị hạ xuồng và cơ cấu nhả khi có tải của thiết bị hạ xuồng".

9. Thông tư MSC.1/Circ.1275 về số lượng và việc bố trí các bình cứu hoả xách tay trên tàu

Nhằm mục đích đưa ra các hướng dẫn cụ thể về việc trang bị các bình cứu hoả xách tay trên tàu, tại khoá họp thứ 84, MSC đã phê chuẩn Thông tư MSC.1/Cir.1275 về "Giải thích thống nhất chương II-2 của Công ước SOLAS 74 liên quan đến số lượng và việc bố trí các bình cứu hoả xách tay trên tàu".

Nghị quyết A.951(23) về "Các hướng dẫn sửa đổi đối với bình cứu hoả xách tay dùng trong ngành hàng hải" và Thông tư MSC.1/Cir.1275 nói trên được áp dụng trong việc trang bị các bình cứu hoả xách tay cho tàu để đảm bảo thoả mãn các quy định về an toàn chống cháy của Công ước SOLAS 74.

Đề nghị các Quý Cơ quan lưu ý triển khai áp dụng các quy định và hướng dẫn được đề cập ở trên theo đúng thời hạn 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 Tàu biển

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

Điện thoại: + 4 7684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +4 7684722

Thư điện tử: hainv@vr.org.vn

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

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Như trên

-QP, CN, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải