



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

SEA-GOING SHIP CLASSIFICATION AND REGISTRY DEPARTMENT

ĐỊA CHỈ  
ADDRESS 18 PHAM HUNG, HA NOI

TEL: (84) 4 7684701

FAX: (84) 4 7684722

Web site: www.vr.org.vn

**THÔNG BÁO KỸ THUẬT- TECHNICAL INFORMATION**

**Ngày: 02/08/2007**

**Số thông báo: 027KT/07TB**

*Nội dung: Kiểm tra nắp miệng hầm hàng của tàu chở hàng rời tại các đợt kiểm tra hàng năm theo Nghị quyết A.744(18) được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.197(80) của IMO.*

**Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu chạy tuyến quốc tế  
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Tại Khoá họp thứ 80 (tháng 05 năm 2005), Ủy ban An toàn hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MSC.197(80) sửa đổi, bổ sung Nghị quyết A.744(18) - "Hướng dẫn về chương trình kiểm tra nâng cao trong quá trình kiểm tra tàu chở hàng rời và tàu chở dầu". Nghị quyết MSC.197(80) có hiệu lực áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2007.

Mục 3.3.2 của phụ lục Nghị quyết A.744(18) được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.197(80) đưa ra yêu cầu về kiểm tra nắp miệng hầm hàng như sau:

*"3.3.2 Việc kiểm tra kỹ lưỡng nắp miệng hầm hàng chỉ có thể được thực hiện bằng cách kiểm tra nắp miệng hầm hàng ở vị trí mở cũng như vị trí đóng, và phải bao gồm cả việc xác nhận các hoạt động mở và đóng thích hợp. Nắp các miệng hầm hàng nằm trong khoảng 1/4 chiều dài tàu tính từ mũi tàu và tối thiểu thêm nắp của một miệng hầm hàng khác phải được kiểm tra ở vị trí mở, vị trí đóng và hoạt động mở, đóng ở mức độ toàn diện theo mỗi hướng tại các đợt kiểm tra hàng năm, để đảm bảo rằng nắp của tất cả các miệng hầm hàng của tàu được đánh giá tối thiểu một lần trong mỗi chu kỳ 5 năm; việc kiểm tra như vậy bao gồm:*

- .1 Việc sắp xếp và cố định nắp miệng hầm hàng ở trạng thái mở;*
- .2 Việc ăn khớp thích hợp và hiệu quả của đệm kín của nắp miệng hầm hàng ở trạng thái đóng; và*
- .3 Thử hoạt động của các bộ phận thủy lực và năng lượng, dây cáp, xích và các cơ cấu truyền động liên kết.*

*Việc đóng nắp hầm hàng bao gồm cả việc cố định chắc chắn các cơ cấu hãm xung quanh và cơ cấu hãm ngang hoặc các thiết bị cố định khác. Cần phải đặc biệt chú ý đến tình trạng của nắp miệng hầm hàng nằm trong*

*khoảng 1/4 chiều dài tàu tính từ mũi tàu là nơi chịu tác động lớn nhất của tải trọng sóng."*

Liên quan đến vấn đề nêu trên, chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan, kèm theo Thông báo kỹ thuật này, phần trích Nghị quyết MSC.197(80) về việc kiểm tra hàng năm nắp miệng hầm hàng của tàu chở hàng rời với một số lưu ý như sau:

1. Tàu thuộc phạm vi áp dụng:

Chỉ các tàu chở hàng rời có dấu hiệu cấp bổ sung "ESP" và được định nghĩa tại Quy định IX/1.6 của Công ước SOLAS là đối tượng bắt buộc áp dụng yêu cầu về kiểm tra nắp miệng hầm hàng nêu trên (đề nghị xem hướng dẫn chi tiết tại Thông báo kỹ thuật số **024KT/07TB** ngày 01 tháng 08 năm 2007); tức là tàu: được đóng với một boong, có các kết đỉnh mạn và kết hông trong khu vực chứa hàng, được dự định chủ yếu là để chở hàng khô dưới dạng xô, và bao gồm cả các kiểu tàu như tàu chở quặng và tàu chở hàng hỗn hợp.

2. Đối với các tàu được nêu ở 1., Phòng Tàu biển sẽ đưa ra thông báo như sau trong Thông báo kiểm tra và chứng nhận tàu ở Hệ thống thông tin kiểm tra tàu biển:

*"At each annual survey for Classification/ Cargo Ship Safety Construction Certificate, the mechanically operated hatch cover sets which are wholly or partly within the forward 25% of the ship's length and at least one additional set are to be tested in operation, i.e. to the full extent of opened and closed direction, including: stowage and securing in open condition; proper fit and efficiency of sealing in closed condition; operational testing of hydraulic and power components, wires, chains and link drives; examination of the fastening of all peripheral and cross joint cleats or other securing devices in closed condition. If there are indications of difficulty in operating and securing hatch covers, additional sets shall be tested in operation as deemed necessary by the surveyor."*

3. Tại các đợt kiểm tra hàng năm cấp tàu/ an toàn kết cấu đối với các tàu nêu ở 1. và 2., đăng kiểm viên phải thực hiện việc kiểm tra và thử hoạt động cho nắp các miệng hầm hàng nằm trong khoảng 1/4 chiều dài tàu tính từ mũi tàu và tối thiểu thêm nắp của một miệng hầm hàng khác, theo sự lựa chọn của đăng kiểm viên. Kết quả kiểm tra phải được ghi vào biên bản kiểm tra mẫu GR như ví dụ sau:

*"Hatch covers of No. 1, 2 and 4 cargo hold were tested in operation with satisfaction in compliance with Resolution A.744(18) as amended by Resolution MSC.197(80)."*

Đồng thời, đăng kiểm viên phải nhắc lại thông báo nêu ở 2. trong biên bản kiểm tra mẫu RNI.

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](mailto:hainv@vr.org.vn)*

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

TRƯỞNG PHÒNG TÀU BIỂN

Nơi nhận:

-Như trên

-QP, VRQC, MT

-Lưu TB

**Nguyễn Vũ Hải**

**PHẦN TRÍCH TỪ NGHỊ QUYẾT MSC.197(80)  
LIÊN QUAN ĐẾN KIỂM TRA HÀNG NĂM NẮP MIỆNG HẦM  
HÀNG CỦA TÀU CHỖ HÀNG RỜI**

*(Được thông qua ngày 20 tháng 05 năm 2005 và có hiệu lực áp dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2007)*

"3.3.2. A thorough survey of cargo hatch covers and coamings is only possible by examination in the open as well as closed positions and should include verification of proper opening and closing operation. As a result, the hatch cover sets within the forward 25% of the ship's length and at least one additional set, such that all sets on the ship are assessed at least once in every 5-year period, should be surveyed open, closed and in operation to the full extent in each direction at each annual survey, including:

- .1 stowage and securing in open condition;
- .2 proper fit and efficiency of sealing in closed condition; and
- .3 operational testing of hydraulic and power components, wires, chains and link drives.

The closing of the covers should include the fastening of all peripheral, and cross joint cleats or other securing devices. Particular attention should be paid to the condition of hatch covers in the forward 25% of the ship's length, where sea loads are normally greatest.

3.3.3 If there are indications of difficulty in operating and securing hatch covers, additional sets above those required by 3.3.2, at the discretion of the surveyor, should be tested in operation.

3.3.4 Where the cargo hatch securing system does not function properly, repairs should be carried out under the supervision of the Administration. Where hatch covers or coamings undergo substantial repairs, the strength of securing devices should be upgraded to comply with annex 13.

3.3.5 For each cargo hatch cover set, at each annual survey, the following items should be surveyed:

- .1 cover panels, including side plates, and stiffener attachments that may be accessible in the open position by close-up survey (for corrosion, cracks, deformation);
- .2 sealing arrangements of perimeter and cross joints (gaskets for condition and permanent deformation, flexible seals on combination carriers, gasket lips, compression bars, drainage channels and non return valves);
- .3 clamping devices, retaining bars, cleating (for wastage, adjustment, and condition of rubber components);
- .4 closed cover locating devices (for distortion and attachment);
- .5 chain or rope pulleys;

- .6 guides;
- .7 guide rails and track wheels;
- .8 stoppers;
- .9 wires, chains, tensioners and gypsies;
- .10 hydraulic system, electrical safety devices and interlocks; and
- .11 end and interpanel hinges, pins and stools where fitted.

3.3.6 At each hatchway, at each annual survey, the coamings, with plating, stiffeners and brackets should be checked for corrosion, cracks and deformation, especially of the coaming tops.

3.3.7 Where considered necessary, the effectiveness of sealing arrangements may be proved by hose or chalk testing supplemented by dimensional measurements of seal compressing components."