



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: 03/08/2006
Số thông báo: 024KT/06TB

Nội dung: Bố trí két dầu trực nhật theo Quy định II-2/26.11 của Công ước SOLAS 74.

Kính gửi: Các chủ tàu khai thác tàu tuyến quốc tế

Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Quy định II-1/26.11 của Công ước SOLAS 74 đưa ra yêu cầu về bố trí két dầu trực nhật trên các tàu hàng hoạt động tuyến quốc tế, có tổng dung tích từ 500 trở lên, được đóng hoặc hoán cải lớn từ ngày 01 tháng 07 năm 1998 như sau:

"Quy định II-2/26

11. ... Trên mỗi tàu mới phải trang bị hai két dầu trực nhật cho mỗi loại dầu sử dụng trên tàu cần thiết cho các hệ thống đẩy tàu và hệ thống quan trọng trên tàu hoặc bố trí tương đương; két phải có thể tích đủ cho ít nhất 8 giờ làm việc liên tục của máy đẩy tàu ở công suất liên tục lớn nhất và các tải hoạt động thông thường trên biển của máy phát điện...."

Liên quan đến việc bố trí két dầu trực nhật, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã có thông tư MSC/Circ.1176 (ngày 25 tháng 05 năm 2006) và MSC.1/Circ.1197 (ngày 06 tháng 06 năm 2006) hướng dẫn việc áp dụng Quy định II-1/26.11 của Công ước SOLAS 74. Căn cứ vào các thông tư nói trên của IMO, chúng tôi xin hướng dẫn việc bố trí két dầu trực nhật cho các tàu hàng hoạt động tuyến quốc tế, có tổng dung tích từ 500 trở lên, được đóng hoặc hoán cải lớn từ ngày 01 tháng 07 năm 1998 như sau:

1/ Két dầu trực nhật là két chỉ dùng để chứa dầu nhiên liệu với chất lượng của dầu sẵn sàng cho việc sử dụng, tức là dầu nhiên liệu có chủng loại và chất lượng thoả mãn các đặc tính do nhà sản xuất thiết bị sử dụng dầu đưa ra. Két trực nhật không được sử dụng cho bất kỳ mục đích nào khác.

2/ Việc sử dụng két lắng với hoặc không với thiết bị lọc dầu nhiên liệu, hoặc chỉ riêng thiết bị lọc dầu nhiên liệu, và một két dầu trực nhật không được chấp nhận là "bố trí tương đương" với hai két dầu trực nhật.

3/ Các ví dụ về bố trí két dầu trực nhật

3.1 Trường hợp máy chính, các máy phụ và nồi hơi (nếu có) của tàu chỉ sử dụng dầu diesel MDO (tàu chỉ sử dụng một loại dầu đốt là MDO):

01 két trực nhật MDO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Các máy phụ + Nồi hơi phụ	+	01 két trực nhật MDO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Các máy phụ + Nồi hơi phụ
--	---	--

3.2 Trường hợp máy chính, các máy phụ và nồi hơi (nếu có) của tàu sử dụng dầu nặng HFO (tàu chỉ sử dụng một loại dầu đốt là HFO):

3.2.1 Theo yêu cầu của Quy định II-2/26.11 của Công ước SOLAS 74

01 két trực nhật HFO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Các máy phụ + Nồi hơi phụ	+	01 két trực nhật HFO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Các máy phụ + Nồi hơi phụ	+	01 két MDO dùng cho việc khởi động ban đầu ở trạng thái nguội hoặc sửa chữa các máy và nồi hơi
--	---	--	---	--

3.2.2 Bố trí tương đương với Quy định II-2/26.11 của Công ước SOLAS 74

01 két trực nhật HFO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Các máy phụ + Nồi hơi phụ	+	01 két trực nhật MDO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Các máy phụ + Nồi hơi phụ
--	---	--

Bố trí nêu ở mục 3.2 chỉ áp dụng khi máy chính và các máy phụ có thể hoạt động bằng dầu nặng HFO ở tất cả các trạng thái tải trọng và, trong trường hợp máy chính, trong quá trình điều động.

Đối với đầu đốt môi (pilot burner) của nồi hơi phụ (nếu có), có thể cần bố trí thêm 01 két MDO đủ cho 8 giờ.

3.3 Trường hợp máy chính và nồi hơi phụ của tàu sử dụng dầu nặng HFO và các máy phụ sử dụng dầu diesel MDO:

3.3.1 Theo yêu cầu của Quy định II-2/26.11 của Công ước SOLAS 74

01 két trực nhật HFO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Nồi hơi phụ	+	01 két trực nhật HFO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Nồi hơi phụ	+	01 két trực nhật MDO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của máy phụ	+	01 két trực nhật MDO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của máy phụ
---	---	---	---	--	---	--

3.3.2 Bố trí tương đương với Quy định II-2/26.11 của Công ước SOLAS 74

01 kết trực nhật HFO với thể tích tối thiểu đủ cho 8 giờ hoạt động của: Máy chính + Nồi hơi phụ	+	01 kết trực nhật MDO với thể tích bằng trị số lớn hơn trong hai trị số sau: • 4 giờ hoạt động của máy chính + máy phụ + nồi hơi phụ; hoặc: • 8 giờ hoạt động của máy phụ + nồi hơi phụ	+	01 kết trực nhật MDO với thể tích bằng trị số lớn hơn trong hai trị số sau: • 4 giờ hoạt động của máy chính + máy phụ + nồi hơi phụ; hoặc: • 8 giờ hoạt động của máy phụ + nồi hơi phụ
--	---	--	---	--

Bố trí nêu ở mục 3.2.2 và 3.3.2 được sử dụng với điều kiện là hệ thống động lực đẩy tàu và các hệ thống quan trọng sử dụng hai loại nhiên liệu có thể chuyển đổi nhanh chóng và có thể hoạt động ở tất cả các điều kiện hoạt động thông thường trên biển với hai loại nhiên liệu (MDO và HFO).

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan, kèm theo Thông báo kỹ thuật này, nội dung của thông tư MSC/Circ.1176 và MSC.1/Circ.1197 liên quan đến hướng dẫn bố trí kết dầu trực nhật theo Quy định II-2/26.11 của Công ước SOLAS 74.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong thư mục: *Tàu biển/ Thông báo kỹ thuật* 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, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải



IMO

E

Ref. T4/3.01

MSC/Circ.1176
25 May 2005

**UNIFIED INTERPRETATIONS TO SOLAS CHAPTERS II-1 AND XII AND TO
THE TECHNICAL PROVISIONS FOR MEANS OF ACCESS
FOR INSPECTIONS**

1 The Maritime Safety Committee, at its eightieth session (11 to 20 May 2005), approved unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII and the Technical provisions for means of access for inspections, as set out in the annex, following the recommendations made by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment at its forty-eighth session, with a view to ensuring a uniform approach towards the application of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII.

2 Member Governments are invited to use the annexed interpretations when applying relevant provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, and to bring them to the attention of all parties concerned.

Technical background

In the bilge hopper tank the sloping plating is above the opening, while the movement of the surveyor is along the bottom of the tank. Therefore the measurement of 1 m should be taken from the bottom of the tank.

3 SOLAS REGULATION II-1/26 - GENERAL

3.1 SOLAS REGULATION II-1/26.4, DEAD SHIP CONDITION

Interpretation

1 Dead ship condition for the purpose of regulation II-1/26.4 should be understood to mean a condition under which the main propulsion plant, boilers and auxiliaries are not in operation and in restoring the propulsion, no stored energy for starting and operating the propulsion plant, the main source of electrical power and other essential auxiliaries is assumed to be available.

2 Where the emergency source of power is an emergency generator which complies with regulation II-1/44, IACS SC185 and IACS SC124, this generator may be used for restoring operation of the main propulsion plant, boilers and auxiliaries where any power supplies necessary for engine operation are also protected to a similar level as the starting arrangements.

3 Where there is no emergency generator installed or an emergency generator does not comply with regulation II-1/44, the arrangements for bringing main and auxiliary machinery into operation should be such that the initial charge of starting air or initial electrical power and any power supplies for engine operation can be developed on board ship without external aid. If for this purpose an emergency air compressor or an electric generator is required, these units should be powered by a hand-starting oil engine or a hand-operated compressor. The arrangements for bringing main and auxiliary machinery into operation should have capacity such that the starting energy and any power supplies for engine operation are available within 30 minutes of a dead ship condition.

3.2 SOLAS REGULATION II-1/26.11, MACHINERY INSTALLATIONS – SERVICE TANK ARRANGEMENTS

Interpretation

Arrangements complying with this regulation and acceptable “equivalent arrangements”, for the most commonly utilized fuel systems, are shown below.

A service tank is a fuel oil tank which contains only fuel of a quality ready for use i.e. fuel of a grade and quality that meet the specification required by the equipment manufacturer. A service tank should be declared as such and not to be used for any other purpose.

Use of a setting tank with or without purifiers, or purifiers alone, and one service tank is not acceptable as an “equivalent arrangement” to two service tanks.

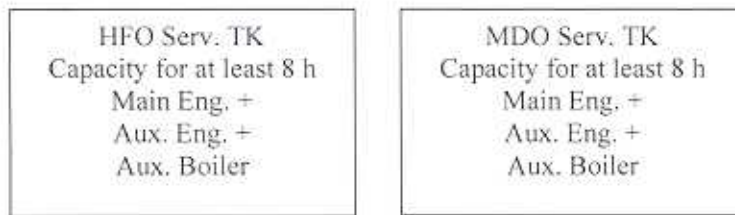
Examples of application for the most common systems

1 Main, auxiliary engines, and boilers operating with heavy fuel oil (HFO) (one fuel ship)

1.1 Requirement according to SOLAS



1.2 Equivalent arrangement



This interpretation only applies where main and auxiliary engines can operate with heavy fuel oil under all load conditions and, in the case of main engines, during manoeuvring.

For pilot burners of auxiliary boilers if provided, an additional MDO tank for 8 hours may be necessary.

4 SOLAS REGULATIONS II-1/40 – GENERAL - AND II-1/41 - MAIN SOURCE OF ELECTRICAL POWER AND LIGHTING SYSTEMS

Interpretation

Essential services and arrangements of sources of power, supply, control and monitoring to the different categories of essential services

1 Classification of electrical services

1.1 Essential services are those services essential for propulsion and steering, and safety of the ship, which are made up of “Primary Essential Services” and “Secondary Essential Services”. Definitions and examples of such services are given in 2 and 3 below.

1.2 Services to ensure minimum comfortable conditions of habitability are those services defined in 4 below.

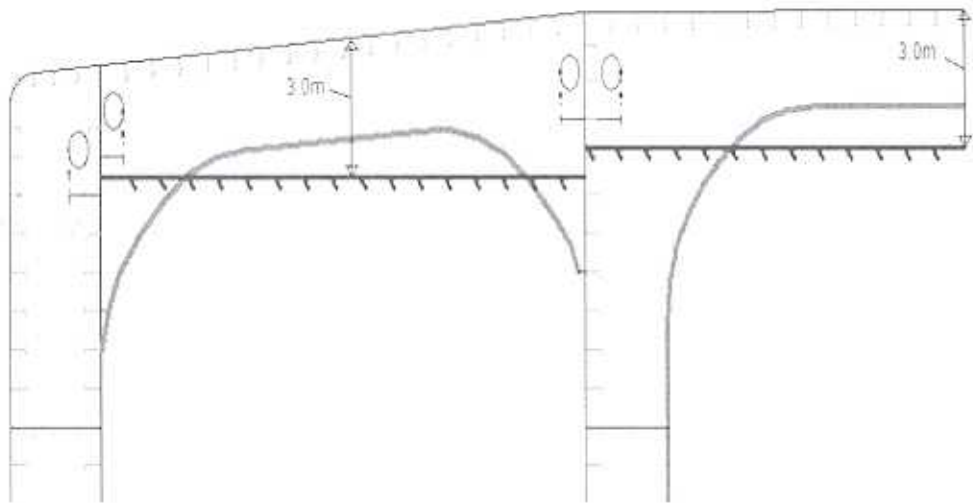


Ref. T4/3.01

MSC.1/Circ.1197
6 June 2006

**AMENDMENTS TO THE UNIFIED INTERPRETATIONS TO SOLAS CHAPTERS II-1
AND XII APPROVED BY MSC/CIRC.1176**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its eightieth session (11 to 20 May 2005), approved unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII and the Technical provisions for means of access for inspections (MSC/Circ.1176), following the recommendations made by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment at its forty-eighth session, with a view to ensuring a uniform approach towards the application of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII.
- 2 The Committee, at its eighty-first session (10 to 19 May 2006), following the recommendations made by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment at its forty-ninth session, approved amendments to the above mentioned unified interpretations, set out in the annex.
- 3 Member Governments are invited to use the annexed amendments to the interpretations contained in MSC/Circ.1176 when applying relevant provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, and to bring them to the attention of all parties concerned.



3.2 SOLAS REGULATION II-1/26.11, MACHINERY INSTALLATIONS – SERVICE TANK ARRANGEMENTS

Examples of application for the most common systems

3 The existing headings 1 and 1.1 are replaced by the following:

“1 *Example 1*

1.1 *Requirement according to SOLAS – Main and auxiliary engines and boiler(s) operating with heavy fuel oil (HFO) (one fuel ship)”*

4 The following new section 2 is added at the end of the existing interpretation:

“2 *Example 2*

2.1 *Requirement according to SOLAS - Main engine(s) and auxiliary boiler(s) operating with HFO and auxiliary engine operating with marine diesel oil (MDO)*

HFO Serv. TK Capacity for at least 8 h Main Eng. + Aux. Boiler	HFO Serv. TK Capacity for at least 8 h Main Eng. + Aux. Boiler	MDO Serv. TK Capacity for at least 8 h Aux. Eng.	MDO Serv. TK Capacity for at least 8 h Aux. Eng.
--	--	--	--

2.2 *Equivalent arrangement*

HFO Serv. TK Capacity for at least 8 h Main Eng. + Aux. Boiler	MDO Serv. TK Capacity for at least the highest of: • 4 h Main Eng. + Aux. Eng + Aux. Boiler or • 8 h Aux. Eng. + Aux Boiler	MDO Serv. TK Capacity for at least the highest of: • 4 h Main Eng. + Aux. Eng + Aux. Boiler or • 8 h Aux. Eng. + Aux Boiler
--	--	--

The arrangements in 1.2 and 2.2 apply, provided the propulsion and vital systems which use two types of fuel support rapid fuel change over and are capable of operating in all normal operating conditions at sea with both types of fuel (MDO and HFO).”

5.3 SOLAS REGULATION II-1/41.4, CONNECTING MEANS BY WHICH THE MAIN BUSBARS OF THE MAIN SOURCE OF ELECTRICAL POWER ARE NORMALLY CONNECTED

5 In the title of the section, the term “II-1/41.4” is replaced by the term “II-1/41.5.1.3”.

Interpretation

6 In subparagraph .1 of the existing interpretation the word “and” is replaced by the word “or”.

10.4 PERFORMANCE STANDARDS FOR WATER LEVEL DETECTORS ON BULK CARRIERS, PARAGRAPH 3.3.7

Interpretation

7 The existing text of the interpretation is replaced by the following:

“Fault monitoring should address faults associated with the system that include open circuit, short circuit, as well as arrangement details that would include loss of power supplies and CPU failure for computer based alarm/monitoring system, etc.”