



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: 02/03/2006

Số thông báo: 008KT/06TB

Nội dung: Hướng dẫn áp dụng một số sửa đổi, bổ sung quan trọng của Công ước SOLAS 74 sẽ có hiệu lực vào ngày 01/07/2006.

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

Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Một số sửa đổi, bổ sung quan trọng của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 (SOLAS 74) sẽ có hiệu lực áp dụng từ ngày 01/07/2006. Dưới đây, chúng tôi xin thông báo đến các Quý Cơ quan các sửa đổi, bổ sung này và hướng dẫn việc áp dụng như sau:

1/ Sửa đổi, bổ sung SOLAS 74 theo Nghị quyết MSC.142(77)

Tại Khoá họp thứ 77 (ngày 05/06/2003), Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị Quyết MSC.142(77) (đề nghị xem phần đính kèm) sửa đổi, bổ sung Công ước SOLAS 74. Quy định 28 của Chương V được sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết MSC.142(77) như sau:

"Quy định 28 - Ghi các hoạt động hành hải và báo cáo hàng ngày"

1/ Tất cả các tàu hoạt động tuyến quốc tế phải lưu giữ trên tàu bản ghi các hoạt động hành hải và các sự cố quan trọng đối với an toàn hành hải, và phải bao gồm đủ các chi tiết để phục hồi toàn bộ hồ sơ của chuyến hành trình, lưu ý đến các khuyến nghị do Tổ chức đưa ra. Nếu các thông tin này không được ghi nhận trong nhật ký của tàu, thì chúng phải được ghi nhận dưới hình thức khác được Chính quyền Hàng hải chấp nhận.

2/ Mỗi tàu có tổng dung tích từ 500 trở lên, thực hiện các chuyến đi quốc tế trên 48 giờ, phải gửi báo cáo hàng ngày về công ty ("công ty" theo định nghĩa tại Quy định IX/1). Công ty phải lưu giữ báo cáo này và các báo cáo hàng ngày tiếp theo cho toàn bộ chuyến đi. Các báo cáo hàng ngày có thể được gửi bằng bất kỳ phương tiện nào, với điều kiện là chúng phải được gửi về công ty một cách sớm nhất có thể được sau khi xác định được vị trí của tàu để nêu trong báo cáo. Có thể sử dụng các hệ thống báo cáo được tự động hóa, với điều kiện các hệ thống này phải có chức năng ghi nhận báo cáo truyền đi và giao diện của chúng với thiết bị

xác định vị trí của tàu phải được thuyền trưởng kiểm tra thường xuyên. Báo cáo phải bao gồm các thông tin sau:

.1 Vị trí của tàu;

.2 Hướng và tốc độ hành trình của tàu;

.3 Các chi tiết của bất kỳ điều kiện bên trong và bên ngoài nào ảnh hưởng đến hành trình hoặc hoạt động an toàn thông thường của tàu."

So với trước đây, Quy định V/28 đã được sửa đổi tên (tên cũ của Quy định này là "**Ghi các hoạt động hành hải**") và thêm mục 2/ liên quan đến chế độ báo cáo hàng ngày.

Theo quy định của Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng hải Việt Nam, các hoạt động hành hải của tàu biển Việt Nam phải được ghi nhận vào các loại nhật ký theo mẫu do Cục Hàng hải Việt Nam phát hành.

Từ ngày 01/07/2006, tất cả các tàu có tổng dung tích từ 500 trở lên, thực hiện chuyến đi quốc tế trên 48 giờ, đều phải gửi báo cáo hàng ngày về công ty. Báo cáo này phải được lưu giữ trên tàu và là đối tượng kiểm tra của các Chính quyền cảng nhằm mục đích xác nhận tàu tuân thủ Quy định V/28.

2/ Sửa đổi, bổ sung SOLAS 74 theo Nghị quyết MSC.152(78)

Tại Khoá họp thứ 78 (ngày 20/05/2004), MSC đã thông qua Nghị Quyết MSC.152(78) (đề nghị xem phần đính kèm) sửa đổi, bổ sung Công ước SOLAS 74 như sau:

2.1 Sửa đổi, bổ sung Quy định III/19 (đề nghị xem thêm Thông báo kỹ thuật số 005KT/05TB ngày 27/01/2005)

Mục 3.3.3 của Quy định 19 được sửa đổi như sau:

"Quy định 19 - Huấn luyện và thực tập sự cố

...

3.3.3 Trừ các trường hợp nêu ở các mục 3.3.4 và 3.3.5, mỗi xuồng cứu sinh phải được hạ xuống nước, và điều động trên mặt nước bởi các thuyền viên được chỉ định làm nhiệm vụ vận hành xuồng, tối thiểu 3 tháng một lần tại đợt thực tập bỏ tàu."

Như vậy, tại các đợt thực tập hạ xuồng cứu sinh của tàu từ ngày 01/07/2006, không cần có các thuyền viên được chỉ định làm nhiệm vụ vận hành xuồng ở trên xuồng trong quá trình xuồng được hạ từ trên tàu xuống đến mặt nước (tức là không cần có người trên xuồng). Sau khi xuồng đã được hạ xuống nước, các thuyền viên được chỉ định làm nhiệm vụ vận hành xuồng mới lên xuồng để thử điều động xuồng. MSC đưa ra quy định này do thực tế đã xảy ra một số vụ tai nạn đối với thuyền viên ở trong xuồng trong quá trình thực tập hạ xuồng xuống nước. Hướng

dẫn chi tiết áp dụng quy định này, đề nghị xem Thông báo kỹ thuật số 005KT/05TB ngày 27/01/2005.

2.2 Sửa đổi, bổ sung Quy định III/20

Quy định III/ 20 "***Sự sẵn sàng hoạt động, bảo dưỡng và kiểm tra***" có các sửa đổi, bổ sung quan trọng sau đây:

2.2.1 Mục 3

Mục 3 được thay mới như sau:

"3 Bảo dưỡng

3.1 Việc bảo dưỡng, thử và kiểm tra các trang thiết bị cứu sinh phải được thực hiện dựa trên hướng dẫn của Tổ chức và bằng phương pháp với sự lưu ý thích đáng để đảm bảo độ tin cậy của các trang thiết bị này.*

3.2 Phải có hướng dẫn bảo dưỡng trên tàu các trang thiết bị cứu sinh phù hợp với Quy định 36 và việc bảo dưỡng phải được thực hiện phù hợp với hướng dẫn này.

3.3 Chính quyền Hàng hải có thể chấp nhận, phù hợp với các yêu cầu của mục 3.2, chương trình bảo dưỡng theo kế hoạch trên tàu bao gồm các yêu cầu của Quy định 36.

** Tham khảo Hướng dẫn bảo dưỡng và bảo quản định kỳ xuống cứu sinh, trang bị hạ xuống và cơ cấu nhả khi có tải (Thông tư MSC/Circ.1093)."*

Như vậy, từ ngày 01/07/2006 việc bảo dưỡng, thử và kiểm tra xuống cứu sinh, trang bị hạ xuống và cơ cấu nhả khi có tải phải được thực hiện theo Thông tư MSC/Circ.1093 ngày 17/06/2003 của IMO (đề nghị xem phần đính kèm).

Trên tàu phải có kế hoạch và hướng dẫn bảo dưỡng các trang thiết bị cứu sinh phù hợp với Quy định 36 của Chương V, Công ước SOLAS 74.

2.2.2 Mục 6

Mục 6 được thay mới như sau:

"6 Kiểm tra hàng tuần

Việc thử và kiểm tra sau đây phải được tiến hành hàng tuần và báo cáo kiểm tra phải được ghi vào nhật ký:

- .1 Các phương tiện cứu sinh (bao gồm xuống cứu sinh và phao bè cứu sinh), xuống cấp cứu và trang bị hạ của chúng phải được kiểm tra bằng mắt để đảm bảo sự sẵn sàng sử dụng. Việc kiểm tra phải bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn ở đó, tình trạng của các móc, sự liên*

kết của các móc với xuống và cơ cấu nhả khi có tải được lắp đặt một cách toàn diện và thích hợp;

- .2 Tất cả các động cơ của các xuống cứu sinh và xuống cấp cứu phải được chạy trong thời gian tổng cộng không nhỏ hơn 3 phút, với điều kiện là nhiệt độ môi trường cao hơn nhiệt độ tối thiểu yêu cầu để khởi động và chạy động cơ. Trong thời gian đó, phải chứng tỏ rằng hộp số và bộ truyền động hộp số ăn khớp thoả mãn. Nếu các đặc tính kỹ thuật đặc biệt của động cơ lắp bên ngoài xuống cấp cứu không cho phép động cơ này chạy trong vòng 3 phút với chân vịt không ngập trong nước, thì nó phải được chạy trong khoảng thời gian được quy định trong sổ tay hướng dẫn của nhà sản xuất động cơ. Trong những trường hợp đặc biệt, Chính quyền Hàng hải có thể miễn áp dụng yêu cầu này cho các tàu đóng trước ngày 01/07/1986.*
- .3 Các xuống cứu sinh, ngoại trừ xuống cứu sinh hạ rơi tự do, của các tàu hàng phải được di chuyển từ vị trí cất giữ của chúng đến một phạm vi cần thiết để chứng tỏ sự hoạt động thoả mãn của trang bị hạ xuống, nếu điều kiện thời tiết và điều kiện biển cho phép làm như vậy. Trong khi di chuyển xuống, không được có người ở trên xuống; và*
- .4 Thử báo động sự cố chung."*

Các công việc thử và kiểm tra nói trên phải được thực hiện và ghi chép đầy đủ trong nhật ký tàu. Đây là đối tượng được Chính quyền cảng lưu ý kiểm tra kỹ lưỡng.

Đối với các xuống cứu sinh lắp đặt trên các tàu đóng trước ngày 01/07/1986, do đặc tính kỹ thuật của xuống, việc thử chạy 3 phút không thể thực hiện được, chủ tàu cần có văn bản đề nghị để Cục Đăng kiểm Việt Nam miễn thực hiện công việc này.

2.2.3 Mục 7

Mục 7 được thay mới như sau:

"7 Kiểm tra hàng tháng

7.1 Tất cả các xuống cứu sinh, ngoại trừ xuống cứu sinh hạ rơi tự do, phải được xoay ra khỏi vị trí cất giữ (turned out from the stowed position) nếu điều kiện thời tiết và điều kiện biển cho phép làm như vậy. Không được có người trên xuống trong khi thực hiện công việc này.

7.2 Việc kiểm tra các trang thiết bị cứu sinh, bao gồm cả thiết bị của xuống cứu sinh, phải được thực hiện hàng tháng bằng cách sử dụng danh mục kiểm tra theo yêu cầu của Quy định 36.1 để đảm bảo rằng chúng hoàn toàn đầy đủ và ở trạng thái tốt. Báo cáo kiểm tra phải được ghi vào nhật ký."

2.2.4 Mục 11

Mục 11 được thay mới như sau:

"11 Bảo dưỡng định kỳ trang bị hạ và cơ cấu nhả khi có tải

11.1 Trang bị hạ phải:

- .1 Được bảo quản phù hợp với hướng dẫn bảo quản trên tàu theo Quy định 36;
- .2 Được tổng kiểm tra (kiểm tra kỹ lưỡng - through examination) tại các đợt kiểm tra hàng năm theo Quy định I/7 hoặc I/8, nếu áp dụng; và
- .3 Sau khi hoàn thành việc kiểm tra nêu ở .2, được thử động phanh tời ở tốc độ hạ lớn nhất. Tải trọng thử là trọng lượng của xuống (không có người trên xuống). Ngoài trừ việc thử hàng năm này, tại các khoảng thời gian cách nhau không quá 5 năm việc thử phải được hiện với tải trọng thử bằng 1,1 lần tải trọng làm việc lớn nhất của tời.

11.2 Cơ cấu nhả khi có tải của xuống cứu sinh phải:

- .1 Được bảo quản phù hợp với hướng dẫn bảo quản trên tàu theo Quy định 36;
- .2 Được tổng kiểm tra (kiểm tra kỹ lưỡng - through examination) và thử hoạt động tại các đợt kiểm tra hàng năm theo Quy định I/7 và I/8 do những người được đào tạo đầy đủ, thành thạo với hệ thống này thực hiện; và
- .3 Được thử hoạt động với tải trọng bằng 1,1 lần trọng lượng tổng cộng của xuống với đủ người và trang thiết bị bất kỳ khi nào cơ cấu nhả được tháo ra. Việc tháo ra và thử như vậy phải được thực hiện tối thiểu 5 năm một lần."

Theo quy định trước đây, việc tổng kiểm tra (kiểm tra kỹ lưỡng - through examination) đối với trang bị hạ được thực hiện 5 năm một lần. Tuy nhiên, từ ngày 01/07/2006, công việc này phải được thực hiện một năm một lần. Thêm vào đó, phanh tời phải được thử động sau khi tổng kiểm tra. Đề nghị các đăng kiểm viên lưu ý thực hiện việc tổng kiểm tra và thử động này tại các đợt kiểm tra hàng năm hoặc chu kỳ trang thiết bị an toàn của tàu.

Việc tổng kiểm tra và thử hoạt động hàng năm cơ cấu nhả khi có tải của xuống cứu sinh phải được tiến hành bởi nhân viên kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc sỹ quan của tàu đã được huấn luyện đầy đủ.

Nói chung, việc thử động phanh tời của thiết bị hạ với tải trọng thử bằng 1,1 lần tải trọng làm việc lớn nhất của tời; việc tháo kiểm tra và thử hoạt động với tải trọng bằng 1,1 lần trọng lượng tổng cộng của xuống với đủ người và trang thiết bị

đối với cơ cấu nhả khi có tải của xuồng cứu sinh phải được thực hiện tại các đợt kiểm tra định kỳ trang thiết bị an toàn của tàu.

Việc tổng kiểm tra và thử nói trên phải được thực hiện theo hướng dẫn tại Thông tư MSC/Circ.1093.

3/ Sửa đổi, bổ sung SOLAS 74 theo Nghị quyết MSC.170(79)

Tại Khoá họp thứ 79 (ngày 09/12/2004), MSC đã thông qua Nghị Quyết MSC.170(79) (đề nghị xem phần đính kèm) sửa đổi, bổ sung Công ước SOLAS 74 như sau:

3.1 Sửa đổi, bổ sung Quy định V/19

Mục 2.5.1 của Quy định 19 được thay mới như sau:

"1 Một la bàn điện, hoặc phương tiện khác, để xác định và hiển thị hướng bằng biện pháp không có từ tính, phải được người lái tàu đọc được một cách rõ ràng tại vị trí lái chính. Phương tiện này cũng phải chuyển được thông tin về hướng tới đầu vào của các thiết bị nêu ở mục 2.3.2, 2.4 và 2.5.5;"

So với quy định hiện hành, Mục 2.5.1 của Quy định 19 đưa ra yêu cầu mới là người lái tàu ở tại vị trí lái chính phải có thể đọc được một cách rõ ràng thông tin về hướng mũi tàu của la bàn điện. Yêu cầu nêu trên áp dụng cho các tàu được đặt sống chính hoặc ở giai đoạn đóng mới tương đương từ ngày 01/07/2006 hoặc các la bàn điện được lắp đặt mới xuống tàu hiện có.

3.2 Sửa đổi, bổ sung Quy định XII/7

Quy định 7 được bổ sung thêm mục 2 như sau:

"Quy định 7 - Kiểm tra và bảo dưỡng tàu chở hàng rời

2 Các tàu chở hàng rời phải thỏa mãn các yêu cầu bảo dưỡng theo Quy định II-1/3-1 và Tiêu chuẩn đối với việc kiểm tra và bảo dưỡng nắp miệng hầm hàng tàu chở hàng rời của chủ tàu, được Tổ chức thông qua bởi Nghị quyết MSC.169(79). Tiêu chuẩn này có thể được Tổ chức sửa đổi, bổ sung, với điều kiện là những sửa đổi, bổ sung như vậy phải được thông qua, có hiệu lực và thực hiện phù hợp với các điều khoản của Điều VIII của Công ước hiện hành liên quan đến quy trình sửa đổi, bổ sung áp dụng đối với các phụ lục khác với Chương I."

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Công ty Nghị quyết MSC.169(79) về "Tiêu chuẩn đối với việc kiểm tra và bảo dưỡng nắp miệng hầm hàng tàu chở hàng rời của chủ tàu" và đề nghị các chủ tàu chở hàng rời áp dụng Tiêu chuẩn này từ ngày 01/07/2006.

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, CN, CTB, VRQC, MT

-Lưu TB

Nguyễn Vũ Hải

Tài liệu gửi kèm:

1/ Thông tư MSC/Circ.1093 ngày 17/06/2003

2/ Thông tư MSC/Circ.1093/hiệu đính.1 ngày 01/11/2004

3/ Nghị quyết MSC.142(77) ngày 05/06/2003

4/ Nghị quyết MSC.152(78) ngày 20/05/2004

5/ Nghị quyết MSC.169(79) ngày 09/12/2004

6/ Nghị quyết MSC.170(79) ngày 09/12/2004



Ref. T4/3.01

MSC/Circ.1093
17 June 2003

**GUIDELINES FOR PERIODIC SERVICING AND MAINTENANCE OF LIFEBOATS,
LAUNCHING APPLIANCES AND ON-LOAD RELEASE GEAR**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its sixty-second session (24 to 28 May 1993), approved Guidelines on inspection and maintenance of lifeboat on-load release gear, issued as MSC/Circ.614.
- 2 Recognizing the experience gained since the approval of the Guidelines by MSC 62 and that the implementation of expanded and improved guidelines could contribute towards a reduction of the incidence of accidents with lifeboats, the Maritime Safety Committee, at its seventy-seventh session (28 May to 6 June 2003), approved the Guidelines for periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear, set out in the annex, which could also be used for the periodic servicing and maintenance of liferafts, rescue boats and fast rescue boats and their launching appliances and on-load release gear.
- 3 Member Governments are invited to give effect to the annexed Guidelines as soon as possible and to bring them to the attention of shipowners, ship operators, ship personnel, surveyors, manufacturers and all others concerned with the inspection and maintenance of lifeboats, liferafts, rescue boats and fast rescue boats and their launching appliances and on-load release gear.
- 4 This circular supersedes MSC/Circ.614.

ANNEX

GUIDELINES FOR PERIODIC SERVICING AND MAINTENANCE OF LIFEBOATS, LAUNCHING APPLIANCES AND ON-LOAD RELEASE GEAR

General

- 1 The objective of these Guidelines is to establish a uniform, safe and documented performance of periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear.
- 2 These Guidelines relate to the application of the ISM Code to periodic servicing and maintenance of lifeboat arrangements and should therefore be reflected in procedures developed for a ship under that Code.
- 3 These Guidelines can also be used for the periodic servicing and maintenance of liferafts, rescue boats and fast rescue boats and their launching appliances and release gear.
- 4 Detailed guidance regarding some procedures covered by these Guidelines is provided in the appendix.

SOLAS regulations

- 5 The Guidelines relate to the requirements contained in:
 - .1 SOLAS regulation III/20 - Operational readiness, maintenance and inspections; and
 - .2 SOLAS regulation III/36 - Instructions for on-board maintenance.

Responsibility

- 6 The company* is responsible for servicing and maintenance onboard its ships in accordance with SOLAS regulation III/20 and for the establishment and implementation of health, safety and environment (HSE) procedures covering all activities during servicing and maintenance.
- 7 The personnel carrying out servicing and maintenance are responsible for the performance of the work as authorized in accordance with the system specified in paragraph 9.
- 8 The above personnel is also responsible for complying with HSE instructions and procedures.
- 9 Where satisfied with an organization's ability to carry out these functions, the Administration may authorize such organization to perform the functions of the manufacturer as assigned under these Guidelines, if the manufacturer is unable to provide the service.

Authorization

- 10 Where these Guidelines require certification of servicing personnel, such certification should be issued by the manufacturer in accordance with an established system for training and authorization.

* For the purpose of these Guidelines, "company" is as defined in SOLAS regulation IX/1.2.

Qualification levels

11 Weekly and monthly inspections, and routine maintenance as defined by the manufacturer, should be conducted under the direct supervision of a senior ship's officer in accordance with the instructions provided by the manufacturer.

12 All other inspections, servicing and repair should be conducted by the manufacturer's representative or a person appropriately trained and certified by the manufacturer for the work to be done.

Reports and records

13 All reports and checklists should be correctly filled out and signed by the person who carries out the inspection and maintenance work and should also be signed by the company's representative.

14 Records of inspections, servicing, repairs and maintenance should be updated and filed onboard the ship.

15 When repairs, thorough servicing and annual servicing are completed, a statement confirming that the lifeboat arrangements remain fit for purpose should be issued by the manufacturer's representative.

APPENDIX

SPECIFIC PROCEDURES FOR MAINTENANCE AND SERVICING

1 GENERAL

1.1 Any inspection, servicing and repair should be carried out according to the system for inspection and services developed by the manufacturer.

1.2 A full set of maintenance manuals and associated documentation issued by the manufacturer should be available on board for use in all operations involved in the inspection, maintenance, adjustment and re-setting of the lifeboat and associated equipment, such as davits and release gear.

1.3 The manufacturer's system for inspection and services should include the following items as a minimum.

2 THOROUGH EXAMINATION

2.1 As items listed in checklists for the weekly/monthly inspections also form the first part of the thorough examination, the inspection of these items should be performed by the ships' crew in the presence of the manufacturer's representative or a person appropriately trained and certified by the manufacturer for the work to be done.

2.2 Inspection and maintenance records of inspections and routine maintenance carried out by the ship's crew and the applicable certificates for the launching appliances and equipment should be available.

2.3 Repairs and replacement of parts should be carried out in accordance with the manufacturer's requirements and standards.

Lifeboat

2.4 The following items should be examined and checked for satisfactory condition and operation:

- .1 condition of lifeboat structure including fixed and loose equipment;
- .2 engine and propulsion system;
- .3 sprinkler system, where fitted;
- .4 air supply system, where fitted;
- .5 manoeuvring system;
- .6 power supply system; and
- .7 bailing system.

Release gear

2.5 The following should be examined for satisfactory condition and operation:

- .1 operation of devices for activation of release gear;
- .2 excessive free play (tolerances);
- .3 hydrostatic interlock system, where fitted;
- .4 cables for control and release; and
- .5 hook fastening.

Notes:

- 1 The setting and maintenance of release gear are critical operations with regard to maintaining the safe operation of the lifeboat and the safety of personnel in the lifeboat. All inspection and maintenance operations on this equipment should therefore be carried out with the utmost care.
- 2 No maintenance or adjustment of the release gear should be undertaken while the hooks are under load.
- 3 Hanging-off pennants may be used for this purpose but should not remain connected at other times, such as when the lifeboat is normally stowed and during training exercises.

2.6 Operational test of on-load release function:

- .1 position the lifeboat partially into the water such that the mass of the boat is substantially supported by the falls and the hydrostatic interlock system, where fitted, is not triggered;
- .2 operate the on-load release mechanism; and
- .3 reset the on-load release mechanism.

2.7 Operational test of off-load release function:

- .1 position the lifeboat fully waterborne;
- .2 operate the off-load release gear;
- .3 reset the on-load release gear; and
- .4 recover the lifeboat to the stowed position and prepare for operational readiness.

Note:

Prior to hoisting, check that the release gear is completely and properly reset. The final turning-in of the lifeboat should be done without any persons on board.

Davit

2.8 The following items should be examined for satisfactory condition and operation:

- .1 davit structure, in particular with regard to corrosion, misalignments, deformations and excessive free play;
- .2 wires and sheaves, possible damages such as kinks and corrosion;
- .3 lubrication of wires, sheaves and moving parts;
- .4 functioning of limit switches;
- .5 stored power systems; and
- .6 hydraulic systems.

Winch

2.9 The following items should be examined for satisfactory condition and operation:

- .1 open and inspect brake mechanism;
- .2 replace brake pads, if necessary;
- .3 remote control system; and
- .4 power supply system.

3 DYNAMIC WINCH BRAKE TEST

3.1 Annual operational testing should preferably be done by lowering the empty boat. When the boat has reached its maximum lowering speed and before the boat enters the water, the brake should be abruptly applied.

3.2 Five-yearly operational testing should be done by lowering the boat loaded to a proof load of 1.1 times the maximum working load of the winch, or equivalent load. When the boat has reached its maximum lowering speed and before the boat enters the water, the brake should be abruptly applied.

3.3 Following these tests, the brake pads and stressed structural parts should be re-inspected.

Note:

In loading the boat for this test, precautions should be taken to ensure that the stability of the boat is not adversely affected by free surface effects or the raising of the centre of gravity.

4 OVERHAUL OF ON-LOAD RELEASE GEAR

Overhaul of on-load release gear includes:

- .1 dismantling of hook release units;
- .2 examination with regard to tolerances and design requirements;
- .3 adjustment of release gear system after assembly;
- .4 operational test as per above and with a load according to SOLAS regulation III/20.11.2.3; and
- .5 examination of vital parts with regard to defects and cracks.

Note:

Non-destructive examination (NDE) techniques, such as dye penetrants (DPE), may be suitable.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



IMO

E

Ref. T4/3.01

MSC/Circ.1093/Corr.1
1 November 2004

**GUIDELINES FOR PERIODIC SERVICING AND MAINTENANCE OF LIFEBOATS,
LAUNCHING APPLIANCES AND ON-LOAD RELEASE GEAR**

Corrigendum

In the annex to the circular, paragraph 7, the reference “with the system specified in paragraph 9” should be amended to read “with the system specified in paragraph 10”.

RESOLUTION MSC.142(77)

(adopted on 5 June 2003)

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-seventh session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 2 - Definitions

1 The following new paragraph 4 is added after existing paragraph 3:

"4 *Length* of a ship means its length overall."

Regulation 22 - Navigation bridge visibility

2 The existing text of introductory paragraph 1 is replaced by the following:

"1 Ships of not less than 55 m in length, as defined in regulation 2.4, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:"

Regulation 28 - Records of navigational activities

3 The title of the regulation is replaced by the following:

"Records of navigational activities and daily reporting"

4 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

5 The following new paragraph 2 is added after paragraph 1:

"2 Each ship of 500 gross tonnage and above, engaged on international voyages exceeding 48 hours, shall submit a daily report to its company, as defined in regulation IX/1, which shall retain it and all subsequent daily reports for the duration of the voyage. Daily reports may be transmitted by any means, provided that they are transmitted to the company as soon as practicable after determination of the position named in the report. Automated reporting systems may be used, provided that they include a recording function of their transmission and that those functions and interfaces with position-fixing equipment are subjected to regular verification by the ship's master. The report shall contain the following:

.1 ship's position;

.2 ship's course and speed; and

.3 details of any external or internal conditions that are affecting the ship's voyage or the normal safe operation of the ship."

RESOLUTION MSC.152(78)
(adopted on 20 May 2004)

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-eighth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX
**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
 SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

**CHAPTER III
 LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS**

Regulation 19 . Emergency training and drills

1 The existing text of paragraph 3.3.3 is replaced by the following:

"3.3.3 Except as provided in paragraphs 3.3.4 and 3.3.5, each lifeboat shall be launched, and manoeuvred in the water by its assigned operating crew, at least once every three months during an abandon ship drill."

Regulation 20 . Operational readiness, maintenance and inspections

2 In paragraph 1, in the second sentence, the words .paragraphs 3 and 6.2. are replaced by the words "paragraphs 3.2, 3.3 and 6.2."

3 The existing text of paragraph 3 is replaced by the following:

"3 Maintenance

3.1 Maintenance, testing and inspections of life-saving appliances shall be carried out based on the guidelines developed by the Organization* and in a manner having due regard to ensuring reliability of such appliances.

3.2 Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances complying with regulation 36 shall be provided and maintenance shall be carried out accordingly.

3.3 The Administration may accept, in compliance with the requirements of paragraph 3.2, a shipboard planned maintenance programme, which includes the requirements of regulation 36."

4 The existing text of paragraph 6 is replaced by the following:

"6 Weekly inspection

The following tests and inspections shall be carried out weekly and a report of the inspection shall be entered in the log-book:

* Refer to the Guidelines for periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear (MSC/Circ.1093).

- .1 all survival craft, rescue boats and launching appliances shall be visually inspected to ensure that they are ready for use. The inspection shall include, but is not limited to, the condition of hooks, their attachment to the lifeboat and the on-load release gear being properly and completely reset;
- .2 all engines in lifeboats and rescue boats shall be run for a total period of not less than 3 min, provided the ambient temperature is above the minimum temperature required for starting and running the engine. During this period of time, it should be demonstrated that the gear box and gear box train are engaging satisfactorily. If the special characteristics of an outboard motor fitted to a rescue boat would not allow it to be run other than with its propeller submerged for a period of 3 min, it should be run for such a period as prescribed in the manufacturer's handbook. In special cases, the Administration may waive this requirement for ships constructed before 1 July 1986;
- .3 lifeboats, except free-fall lifeboats, on cargo ships shall be moved from their stowed position, without any persons on board, to the extent necessary to demonstrate satisfactory operation of launching appliances, if weather and sea conditions so allow; and
- .4 the general emergency alarm shall be tested."

5 In paragraph 7, the existing text is numbered as paragraph 7.2 and the following new paragraph 7.1 is added:

"7.1 All lifeboats, except free-fall lifeboats, shall be turned out from their stowed position, without any persons on board if weather and sea conditions so allow."

6 The existing text of paragraph 11 is replaced by the following:

".11 Periodic servicing of launching appliances and on-load release gear

11.1 Launching appliances shall be:

- .1 maintained in accordance with instructions for on-board maintenance as required by regulation 36;
- .2 subject to a thorough examination at the annual surveys required by regulations I/7 or I/8, as applicable; and .3 upon completion of the examination referred to in .2 subjected to a dynamic test of the winch brake at maximum lowering speed. The load to be applied shall be the mass of the lifeboat without persons on board, except that, at intervals not exceeding five years, the test shall be carried out with a proof load of 1.1 times the maximum working load of the winch.

11.2 Lifeboat on-load release gear shall be:

- .1 maintained in accordance with instructions for on-board maintenance as required by regulation 36;
- .2 subject to a thorough examination and operational test during the annual surveys required by regulations I/7 and I/8 by properly trained personnel familiar with the system; and
- .3 operationally tested under a load of 1.1 times the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment whenever the release gear is overhauled. Such overhauling and test shall be carried out at least once every five years.*"

Regulation 32 . Personal life-saving appliances

7 The existing text of paragraph 3 is replaced by the following:

.3 Immersion suits

3.1 This paragraph applies to all cargo ships. However, with respect to cargo ships constructed before 1 July 2006, paragraphs 3.2 to 3.5 shall be complied with not later than the first safety equipment survey on or after 1 July 2006.

3.2 An immersion suit complying with the requirements of section 2.3 of the Code shall be provided for every person on board the ship. However, for ships other than bulk carriers, as defined in regulation IX/1, these immersion suits need not be required if the ship is constantly engaged on voyages in warm climates** where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.

3.3 If a ship has any watch or work stations which are located remotely from the place or places where immersion suits are normally stowed, additional immersion suits shall be provided at these locations for the number of persons normally on watch or working at those locations at any time.

3.4 Immersion suits shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

3.5 The immersion suits required by this regulation may be used to comply with the requirements of regulation 7.3."

* Refer to the Recommendation on testing of life-saving appliances, adopted by the Organization by resolution A.689(17). For life-saving appliances installed on board on or after 1 July 1999, refer to the Revised Recommendations on testing of life-saving appliances, adopted by the Organization by resolution MSC.81(70).

** Refer to the Guidelines for assessment of thermal protection (MSC/Circ.1046).

CHAPTER IV RADIOCOMMUNICATIONS

Regulation 15 . Maintenance requirements

8 The existing text of paragraph 9 is replaced by the following:

"9 Satellite EPIRBs shall be:

- .1 annually tested for all aspects of operational efficiency, with special emphasis on checking the emission on operational frequencies, coding and registration, at intervals as specified below:
 - .1 on passenger ships, within 3 months before the expiry date of the Passenger Ship Safety Certificate; and
 - .2 on cargo ships, within 3 months before the expiry date, or 3 months before or after the anniversary date, of the Cargo Ship Safety Radio Certificate. The test may be conducted on board the ship or at an approved testing station; and
- .2 subject to maintenance at intervals not exceeding five years, to be performed at an approved shore-based maintenance facility."

RESOLUTION MSC.169(79)
(adopted on 9 December 2004)

**STANDARDS FOR OWNERS. INSPECTION AND MAINTENANCE OF
BULK CARRIER HATCH COVERS**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO SOLAS chapter XII on Additional safety measures for bulk carriers, which the 1997 SOLAS Conference adopted with the aim of enhancing the safety of ships carrying solid bulk cargoes,

RECALLING FURTHER that, having recognized the need to further improve the safety of bulk carriers in all aspects of their design, construction, equipment and operation, it examined the results of various formal safety assessment (FSA) studies on bulk carrier safety,

RECOGNIZING that, on the basis of the outcome of the aforementioned FSA studies, replacing hatch covers in existing bulk carriers would not be cost-effective and that, instead, more attention should be paid to hatch cover securing mechanisms and the issue of horizontal loads, especially with regard to maintenance and frequency of inspection,

RECALLING that, at its seventy-seventh session, in approving MSC/Circ.1071 - Guidelines for bulk carrier hatch cover surveys and owners. inspections and maintenance, it invited Member Governments to ensure that companies, as defined in the ISM Code, that operate bulk carriers flying their flag are made aware of the need to implement regular maintenance and inspection procedures for hatch cover closing mechanisms in existing bulk carriers in order to ensure proper operation and efficiency at all times,

NOTING resolution MSC.170(79) by which it adopted, *inter alia*, amendments to regulation XII/7 (Survey and maintenance of bulk carriers) of the Convention, where reference is made to mandatory Standards for owners. inspection and maintenance of bulk carrier hatch covers,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment at its forty-seventh session,

1. ADOPTS, for the purposes of the application of regulation XII/7 of the Convention, the Standards for owners. inspection and maintenance of bulk carrier hatch covers, set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the annexed Standards will take effect on 1 July 2006 upon the entry into force of the revised chapter XII of the Convention;

3. REQUESTS the Secretary-General to transmit certified copies of this resolution and the text of the annexed Standards to all Contracting Governments to the Convention;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit certified copies of this resolution and the text of the annexed Standards to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

STANDARDS FOR OWNERS. INSPECTION AND MAINTENANCE OF BULK CARRIER HATCH COVERS

1 Application

These Standards define requirements for the owners. inspection and maintenance of cargo hatch covers on board bulk carriers.

2 Maintenance of hatch covers and hatch opening, closing, securing and sealing systems

2.1 Lack of weathertightness may be attributed to:

- .1 normal wear and tear of the hatch cover system: deformation of the hatch coaming or cover due to impact; wear of the friction pads where fitted; wear and tear of the cleating arrangement; or
- .2 lack of maintenance: corrosion of plating and stiffeners due to breakdown of coatings; lack of lubrication of moving parts; cleats, joint gaskets and rubber pads in need of replacement, or replaced with incorrect specification parts.

2.2 Insecure hatch covers may be particularly attributed to damage or wear of securing devices, or incorrect adjustment, and incorrect pre-tension and load sharing, of cleating systems.

2.3 Ship owners and operators shall therefore institute a programme of maintenance. This maintenance shall be directed to:

- .1 protecting exposed surfaces of plating and stiffeners of hatch covers and coamings in order to preserve overall structural strength;
- .2 preserving the surface of trackways of rolling covers, and of compression bars and other steel work bearing on seals or friction pads, noting that surface smoothness and correct profile are important for reducing wear rates on these components;
- .3 maintaining hydraulic or mechanically powered opening, closing, securing or cleating systems in accordance with manufacturer's recommendations;
- .4 maintaining manual cleats in adjustment, with replacement when significant wastage, wear or loss of adjustment capability is identified;
- .5 replacing seals and other wear components in accordance with manufacturers' recommendations, noting the need to carry on board or obtain such spares of correct specification, and that seals are designed for a particular degree of compression, hardness, chemical and wear resistance; and

- .6 keeping all hatch cover drains and their non-return valves, where fitted, in working order, noting that any drains fitted to the inboard side of seal lines will have non-return valves for prevention of water ingress to holds in the event of boarding seas.

2.4 The equalization of securing loads shall be maintained following the renewal of components such as seals, rubber washers, peripheral and cross joint cleats.

2.5 Ship owners and operators shall keep a Maintenance Plan and a record of maintenance and component replacement carried out, in order to facilitate maintenance planning and statutory surveys by the Administration. Hatch cover maintenance plans shall form part of a ship's safety management system as referred to in the ISM Code.

2.6 Where the range of cargoes carried requires different gasket materials, a selection of gasket materials of the correct specifications shall be carried on board, in addition to other spares.

2.7 At each operation of a hatch cover, the cover and, in particular, bearing surfaces and drainage channels shall be free of debris and as clean as practicable.

2.8 Attention is drawn to the dangers of proceeding to sea without fully secured hatch covers. Securing of all covers shall always be completed before the commencement of a sea passage. During voyages, especially on loaded passages, cover securing devices and tightness of cleating and securing arrangements shall be checked, especially in anticipation of, and following periods of, severe weather. Hatch covers may only be opened on passage, when necessary, during favourable sea and weather conditions; imminent weather forecasts shall also be considered.

2.9 Operators shall consult the Cargo Securing Manual when planning the loading of containers or other cargo on hatch covers and confirm that they are designed and approved for such loads. Lashings shall not be secured to the covers or coamings unless these are suitable to withstand the lashing forces.

3 Inspection of hatch covers and hatch opening, closing, securing and sealing systems

3.1 Statutory surveys of hatch covers and their coamings are carried out by the Administration as part of the annual survey required by article 14 of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the 1988 Protocol relating thereto and in accordance with the requirements for Enhanced Surveys contained in resolution A.744(18), as amended. However, the continued safe operation is dependent on the shipowner or operator instituting a regular programme of inspections to confirm the state of the hatch covers in between surveys.

3.2 Routines shall be established to perform checks during the voyage, and inspections when the hatch covers are opened.

3.3 Voyage checks shall consist of an external examination of the closed hatch covers and securing arrangements in anticipation of, and after, heavy weather but in any event at

least once a week, weather permitting. Particular attention shall be paid to the condition of hatch covers in the forward 25% of the ship's length, where sea loads are normally greatest.

3.4 The following items, where provided, shall be inspected for each hatch cover set when the hatch covers are opened or are otherwise accessible on each voyage cycle, but need not be inspected more frequently than once per month:

- .1 hatch cover panels, including side plates, and stiffener attachments of opened covers for visible corrosion, cracks or deformation;
- .2 sealing arrangements of perimeter and cross joints (gaskets, flexible seals on combination carriers, gasket lips, compression bars, drainage channels and non-return valves) for condition and permanent deformation;
- .3 clamping devices, retaining bars and cleating for wastage, adjustment, and condition of rubber components;
- .4 closed cover locating devices for distortion and attachment;
- .5 chain or wire 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 inter-panel hinges, pins and stools where fitted.

As part of this inspection, the coamings with their plating, stiffeners and brackets shall be checked at each hatchway for visible corrosion, cracks and deformation, especially of the coaming tops and corners, adjacent deck plating and brackets.

RESOLUTION MSC.170(79)

(adopted on 9 December 2004)

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as .the Convention.), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-ninth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

...

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19 -Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

In paragraph 2.5, the existing text of subparagraph .1 is replaced by the following:

- ".1 a gyro compass, or other means, to determine and display their heading by shipborne non-magnetic means, being clearly readable by the helmsman at the main steering position. These means shall also transmit heading information for input to the equipment referred in paragraphs 2.3.2, 2.4 and 2.5.5;"

CHAPTER XII

ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

The existing text of chapter XII is replaced by the following:

...

"Regulation 7 - Survey and maintenance of bulk carriers

....

2 Bulk carriers shall comply with the maintenance requirements provided in regulation II-1/3-1 and the Standards for owners' inspection and maintenance of bulk carrier hatch covers, adopted by the Organization by resolution MSC.169(79), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I."