



# 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:** 23/02/2006

**Số thông báo:** 007KT/06TB

*Nội dung: Thử và bảo dưỡng thiết bị chỉ báo vị trí tai nạn qua vệ tinh (S.EPIRB).*

**Kính gửi: Các chủ tàu biển**

### **Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển**

Tại khoá họp lần thứ 78 (tháng 05/2004), Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MSC.152(78) về việc sửa đổi, bổ sung Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 (SOLAS 74). Sửa đổi, bổ sung nói trên sẽ có hiệu lực từ ngày 01/07/2006. Khoản 9, Quy định IV/15 của Sửa đổi, bổ sung yêu cầu việc thử và bảo dưỡng thiết bị chỉ báo vị trí tai nạn qua vệ tinh (S.EPIRB) như sau:

### **"Quy định 15 - Các yêu cầu về bảo dưỡng**

#### **9 Các S.EPIRB phải được:**

.1 *Thử hàng năm về hiệu quả hoạt động của tất cả các chức năng với sự quan tâm đặc biệt đến việc kiểm tra phát trên các tần số làm việc, mã hóa và đăng ký, tại các khoảng thời gian được quy định như sau:*

.1 *Đối với tàu khách, trong thời gian 3 tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận an toàn tàu khách; và*

.2 *Đối với tàu hàng, trong thời gian 3 tháng trước ngày hết hạn, hoặc trong thời gian 3 tháng trước hoặc sau ngày ấn định kiểm tra, của Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng.*

*Việc thử này có thể thực hiện ở trên tàu hoặc tại một cơ sở thử được công nhận; và*

.2 *Bảo dưỡng tại cơ sở bảo dưỡng được công nhận trong khoảng thời gian cách nhau không quá 5 năm."*

Việc thử hàng năm S.EPIRB được thực hiện theo Thông tư MSC/Circ.1040 và việc bảo dưỡng 5 năm được thực hiện theo Thông tư MSC/Circ.1039 của IMO.

Như vậy, từ ngày 01/07/2006, trên tàu phải có hai biên bản thử và bảo dưỡng S.EPIRB như sau:

1/ Biên bản thử hàng năm

2/ Biên bản bảo dưỡng do cơ sở bảo dưỡng trên bờ được công nhận.

Đồng thời trên thân S.EPIRB phải có nhãn bảo dưỡng của cơ sở bảo dưỡng trên bờ.

Liên quan đến việc bảo dưỡng 5 năm S.EPIRB, ngày 22/02/2006, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã có Công văn số 144/ĐK ngày 22/02/2006 hướng dẫn thực hiện công việc này.

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Cơ quan các tài liệu sau đây:

1/ Sửa đổi, bổ sung Quy định IV/15 của Công ước SOLAS 74 theo Nghị quyết MSC.152(78) của IMO;

2/ Thông tư MSC/Circ.1039 của IMO hướng dẫn việc bảo dưỡng trên bờ đối với S.EPIRB.

3/ Thông tư MSC/Circ.1040 của IMO hướng dẫn thử hàng năm đối với S.EPIRB.

4/ Công văn số 144/ĐK ngày 22/02/2006 của Cục Đăng kiểm Việt Nam hướng dẫn bảo dưỡng trên bờ S.EPIRB.

Đề nghị các Quý Cơ quan lưu ý thực hiện việc thử và bảo dưỡng S.EPIRB theo đúng quy định, hướng dẫn của IMO và hướng dẫn của Cục Đăng kiểm Việt Nam.

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**

**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."



Ref. T2/6.01

MSC/Circ.1039  
28 May 2002

## **GUIDELINES FOR SHORE-BASED MAINTENANCE OF SATELLITE EPIRBs**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its seventy-fifth session (15 to 24 May 2002), approved Guidelines for shore-based maintenance of satellite EPIRBs, for the purpose of establishing standardized procedures and minimum levels of service for the testing and maintenance of satellite EPIRBs to ensure maximum reliability whilst minimizing the risk of false distress alerts.
- 2 Member Governments are invited to bring the annexed Guidelines to the attention of shore-based maintenance providers, equipment manufacturers, classification societies, shipping companies, shipowners, ship operators, shipmasters and all other parties concerned.

\*\*\*





## ANNEX

### GUIDELINES FOR SHORE-BASED MAINTENANCE OF SATELLITE EPIRBs

#### 1 Introduction

1.1 The purpose of these guidelines is to establish standardised procedures and minimum levels of service for the testing and maintenance of satellite EPIRBs to ensure maximum reliability whilst minimising the risk of false distress alerting.

1.2 The guidelines are intended to be applicable both to 406 MHz EPIRBs and to L-band EPIRBs, as either type may be carried to comply with the requirements of SOLAS regulation IV/7.1.6. EPIRBs may include 121.5 MHz transmitters, or Global Navigation Satellite System (GNSS) receivers.

1.3 The guidelines also apply to service exchange EPIRBs which should be properly encoded to match the appropriate registration database.

#### 2 Shore-based maintenance (SBM) provider

2.1 The SBM provider should:

- .1 have a quality control system audited by a competent authority in respect of its servicing operation;
- .2 have access to adequate calibrated test equipment and facilities to carry out the SBM in accordance with these guidelines;
- .3 have access to batteries and other spare parts to the original equipment specification;
- .4 have access to up-to-date technical manuals, service bulletins and the latest software versions as provided by the original equipment manufacturer;
- .5 keep records of maintenance, available for inspection by the Administration as may be required;
- .6 ensure that all personnel responsible for supervising and for carrying out the maintenance procedures are adequately trained and fully competent to perform their duties; and
- .7 issue a shore-based maintenance report with a list of the test results and maintenance performed.

### **3 Prevention of false distress alerts**

- 3.1 Throughout the testing and maintenance process, **great care must be taken to avoid the transmission of false distress alerts.** The transmissions may be picked up by aircraft as well as satellites.
- 3.2 A radio-frequency-screened room or enclosure should be used for all maintenance procedures involving, or likely to involve, any transmission from an EPIRB.
- 3.3 Provision of a 121.5 MHz monitor receiver is required; this will pick up the homing transmitter and give a warning if the EPIRB is accidentally activated outside the screened enclosure.
- 3.4 If a distress signal is transmitted accidentally, the local RCC should be contacted immediately and informed of the co-ordinates of the test site.

### **4 Maintenance service interval**

- 4.1 406 MHz satellite EPIRBs should be inspected and tested in accordance with MSC/Circ.1040.
- 4.2 Shore-based maintenance of all satellite EPIRBs, as defined in paragraph 1.2, should be carried out in accordance with these guidelines at intervals specified by the flag Administration and not exceeding 5 years. It is recommended that the maintenance be performed at the time when the battery is to be changed.

### **5 Self-test**

- 5.1 Prior to carrying out any maintenance and, upon completion, a self-test should be performed, following the instructions on the equipment, and the results noted.
- 5.2 Attention is drawn to paragraph 3 on the prevention of false distress alerts. Avoidance of live transmissions is required to prevent unnecessary loading of the satellite channels.
- 5.3 It should be verified that the self-test mode operates properly. This check could be performed by holding the switch in self-test mode position for 1 min after the first self-test mode burst transmission. All transmissions should cease after releasing the self-test mode switch. Additionally, for 406 MHz satellite EPIRBs which received the COSPAS-SARSAT type approval after October 1998 (Type Approval Certificates 106 and higher) the number of self-test bursts should be verified to be no more than one.

### **6 Battery change**

- 6.1 The main battery should be changed in accordance with the manufacturer's recommendations, including the replacement of any other routine service parts (e.g. seals, memory battery, desiccant).

6.2 The removed batteries should be disposed of in accordance with the manufacturer's and/or national/local recommendations.

6.3 After having changed the battery, the new expiration date should be displayed on the exterior surface of the EPIRB.

## **7 Satellite distress transmission**

7.1 The satellite EPIRB should be activated in its normal transmitting mode (i.e. not just self-test). Attention is drawn to paragraph 3 on the prevention of false distress alerts. Where seawater contacts are fitted, these should be connected together to activate the EPIRB.

7.2 The transmitted signal should be checked with a suitable test receiver to verify the signal integrity and coding.

7.3 The frequency of the transmitted signal should be recorded and verified to be within the limits required by the specification to which it is approved.

7.4 The output power of the transmitter should be checked in the self-test mode. A simple method of the emission verification, such as a low sensitivity receiver placed at an unobstructed distance of at least 3 m from the EPIRB antenna, may be used for this check. The original equipment manufacturer may suggest an appropriate method to verify the output power. Attention is drawn to paragraph 3 on the prevention of false distress alerts.

## **8 121.5 MHz homing transmission**

8.1 The satellite EPIRB should be activated in its normal transmitting mode (i.e. not just self-test). Attention is drawn to paragraph 3 on the prevention of false distress alerts. Where seawater contacts are fitted, these should be connected together to activate the EPIRB.

8.2 The transmitted signal should be checked with a suitable test receiver for the characteristic swept tone modulation.

## **9 Global Navigation Satellite System (GNSS)**

9.1 Some satellite EPIRBs are designed to transmit a position derived from a GNSS receiver, which may be internal or external to the EPIRB.

9.2 The original equipment (EPIRB) manufacturer should be consulted for a method of testing the correct operation of this function, e.g.: by using a GNSS repeater/simulator or external input. This test may involve a live transmission from the EPIRB and should be performed in a screened room or enclosure in accordance with paragraph 3.2. Attention is drawn to paragraph 3 on the prevention of false distress alerts.

9.3 A test receiver should be used to verify that the signal transmitted by the satellite EPIRB contains the correctly encoded position data derived from the GNSS receiver. Attention is drawn to paragraph 3 on the prevention of false distress alerts.

## **10 Waterproof integrity**

10.1 The satellite EPIRB should be inspected for any signs of damage or cracks to the casing, or of water ingress. Any damaged item should be replaced in accordance with the manufacturer's recommended procedures.

10.2 The satellite EPIRB should be tested for waterproof integrity at the end of the SBM. The equipment manufacturer may suggest an appropriate method to test the integrity of the EPIRB.

10.3 One method involves immersing the equipment in hot water (20-30°C above ambient) for a period of 1 min. It can be readily seen if there are any problems with the seals, as the air inside the beacon expands and escapes as a stream of bubbles. This test should not be carried out with cool water, as the water may be drawn into the equipment without showing significant release of air bubbles.

10.4 Satellite EPIRBs equipped with seawater switches should have this function disabled during the immersion test to prevent activation, unless the complete test is performed inside a screened room. This disabling may be achieved by immersing the EPIRB complete with a mounting bracket if the bracket includes an interlock to prevent activation before release. In some cases the EPIRB contains an inversion switch, so it will not be activated if immersed in the inverted position. The manufacturer should be consulted for specific guidance.

## **11 Labelling**

11.1 As a minimum, the equipment external labelling should be checked for the following details:

- .1 manufacturer's serial number. This identifies the equipment, even if the programmed data (e.g. MMSI or callsign) is later changed;
- .2 the transmitted identification code:
  - for L-band EPIRBs, it will be the Inmarsat System Code; and
  - for 406 MHz EPIRBs, this will be the beacon 15 Hexadecimal Identification (15 Hex ID) and other encoded identification information (MMSI / callsign) as required by the Administration. It should be verified that the label matches the information decoded from the self-test mode transmission using the test receiver. For the COSPAS-SARSAT location protocol beacons, the 15 Hex ID should correspond to position data set to default values;
- .3 the expiration date of the battery; and
- .4 the date when the next shore-based maintenance is due (see paragraph 12.1).

11.2 The above checks also apply if a replacement EPIRB is provided by the SBM provider.

## **12 Shore-based maintenance report and other documentation**

12.1 The results of shore-based maintenance should be provided in the form of a shore-based maintenance report, a copy of which is to be kept on board, and a label affixed to the exterior of the beacon detailing the name of the SBM provider and the date when the next shore-based maintenance is due.

12.2 The SBM provider may affix a tamperproof seal or similar device on completion of the SBM.

12.3 Before returning the beacon to the owner, or when providing a replacement beacon, the SBM provider should check the registration details with the beacon registry, where practicable.

---

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611  
Fax: 020 7587 3210  
Telex: 23588 IMOLDN G



*E*

Ref. T2/6.01

MSC/Circ.1040  
28 May 2002

## **GUIDELINES ON ANNUAL TESTING OF 406 MHZ SATELLITE EPIRBs**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its seventy-fifth session (15 to 24 May 2002), approved the annexed Guidelines on annual testing of 406 MHz satellite EPIRBs, as required by new SOLAS regulation IV/15.9, which enters into force on 1 July 2002.
- 2 Member Governments are invited to bring these Guidelines to the attention of shipping companies, shipowners, ship operators, equipment manufacturers, classification societies, shipmasters and all parties concerned.
- 3 This circular supersedes MSC/Circ.882.

\*\*\*

## ANNEX

### **GUIDELINES ON ANNUAL TESTING OF 406 MHz SATELLITE EPIRBs**

- 1 The annual testing of 406 MHz satellite EPIRBs is required by new SOLAS regulation IV/15.9 entering into force on 1 July 2002.
- 2 The testing should be carried out using suitable test equipment capable of performing all the relevant measurements required in these guidelines. All checks of electrical parameters should be performed in the self-test mode, if possible.
- 3 The examination of the installed 406 MHz satellite EPIRB should include:
  - .1 checking position and mounting for float-free operation;
  - .2 verifying the presence of a firmly attached lanyard in good condition; the lanyard should be neatly stowed, and must not be tied to the vessel or the mounting bracket;
  - .3 carrying out visual inspection for defects;
  - .4 carrying out the self-test routine;
  - .5 checking that the EPIRB identification (15 Hex ID and other required information) is clearly marked on the outside of the equipment;
  - .6 decoding the EPIRB 15 Hexadecimal Identification Digits (15 Hex ID) and other information from the transmitted signal, checking that the decoded information (15 Hex ID or MMSI/callsign data, as required by the Administration) is identical to the identification marked on the beacon;
  - .7 checking registration through documentation or through the point of contact associated with that country code;
  - .8 checking the battery expiry date;
  - .9 checking the hydrostatic release and its expiry date, as appropriate;
  - .10 checking the emission in the 406 MHz band using the self-test mode or an appropriate device to avoid transmission of a distress call to the satellites;
  - .11 if possible, checking emission on the 121.5 MHz frequency using the self-test mode or an appropriate device to avoid activating the satellite system;
  - .12 checking that the EPIRB has been maintained by an approved shore-based maintenance provider at intervals required by the Administration;
  - .13 after the test, remounting the EPIRB in its bracket, checking that no transmission has been started; and
  - .14 verifying the presence of beacon operating instructions.



Số: 144/ĐK

V/v: *Bảo dưỡng trên bờ S.EPIRB*

*Hà nội, ngày 22 tháng 02 năm 2006*

**Kính gửi: Các chủ tàu biển**

**Các cơ sở cung cấp, lắp đặt và bảo dưỡng S.EPIRB**

**Các đơn vị đăng kiểm tàu biển**

Tại khoá họp lần thứ 78 (tháng 05/2004), Uỷ ban An toàn Hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MSC.152(78) về việc sửa đổi, bổ sung Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 (SOLAS 74). Sửa đổi, bổ sung nói trên sẽ có hiệu lực áp dụng từ ngày 01/07/2006. Khoản 9, Quy định IV/15 của Sửa đổi, bổ sung này yêu cầu thiết bị chỉ báo vị trí tai nạn qua vệ tinh (S.EPIRB) của tàu phải được bảo dưỡng tối thiểu 5 năm một lần tại cơ sở bảo dưỡng trên bờ được công nhận. Việc bảo dưỡng được thực hiện theo Thông tư MSC/Circ.1039 của IMO. Liên quan đến vấn đề này, chúng tôi xin gửi đến các Quý Công ty bản sao Nghị quyết MSC.152(78), Thông tư MSC/Circ.1039 của IMO và xin thông báo như sau:

1. Thông thường việc bảo dưỡng trên bờ S.EPIRB được thực hiện trong thời gian cách nhau không quá 5 năm (tính từ ngày trang bị lần đầu cho tàu, hoặc từ ngày thực hiện bảo dưỡng trên bờ trước đó).

2. Khi thay thế nguồn pin hay cài đặt lại dữ liệu, hoặc thực hiện bất kỳ sửa chữa, thay thế nào cho S.EPIRB, đều phải thực hiện công việc bảo dưỡng trên bờ đối với thiết bị này.

3. Để đảm bảo chất lượng bảo dưỡng và tránh tạo ra báo động sai theo quy định của Thông tư MSC/Circ. 1039, việc bảo dưỡng nói trên chỉ được thực hiện tại những cơ sở bảo dưỡng trên bờ đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra, đánh giá, công nhận hay thừa nhận.

4. Nội dung bảo dưỡng trên bờ S.EPIRB bao gồm:

- 4.1 Tiến hành thử ở chế độ tự thử (self - test);
- 4.2 Kiểm tra nguồn pin;
- 4.3 Phát tín hiệu cấp cứu qua vệ tinh (đo công suất phát, thẩm tra dữ liệu cài đặt, ...);
- 4.4 Phát tín hiệu dẫn đường tìm cứu 121.5 MHz;
- 4.5 Kiểm tra việc thu phát các dữ liệu thông tin về vị trí tai nạn qua hệ thống vệ tinh hàng hải toàn cầu GNSS (nếu có);
- 4.6 Kiểm tra bên ngoài và thử kín nước toàn bộ;
- 4.7 Kiểm tra các thông tin bên ngoài và nhãn hiệu của thiết bị; ``

4.8 Lập biên bản bảo dưỡng trên bờ và dán nhãn bảo dưỡng vào thiết bị (biên bản phải được lưu 01 bản trên tàu sẵn sàng cho việc kiểm tra của các cơ quan có thẩm quyền).

5. Triển khai việc bảo dưỡng S.EPIRB đối với đội tàu biển Việt nam:

5.1 Đối với các S.EPIRB trang bị lần đầu cho tàu vào hoặc sau ngày 15/03/2006, chủ tàu cần yêu cầu cơ sở bảo dưỡng trên bờ S.EPIRB dán nhãn bảo dưỡng vào S.EPIRB ngay khi lắp đặt trên tàu. Nhãn có ghi thời hạn bảo dưỡng trên bờ tiếp theo của S.EPIRB không quá 5 năm tính từ khi trang bị S.EPIRB cho tàu hoặc bằng thời hạn phải thay thế nguồn pin của thiết bị, lấy ngày nào đến trước. Kèm theo việc dán nhãn, nhà bảo dưỡng phải cấp biên bản vào dưỡng S.EPIRB cho tàu. Khi kiểm tra việc lắp đặt S.EPIRB trên tàu, đăng kiểm viên phải ghi ngày tháng, ký xác nhận và đóng dấu "Đăng kiểm viên" vào biên bản bảo dưỡng S.EPIRB.

5.2 Đối với các S.EPIRB trang bị cho tàu trước ngày 15/03/2006, đề nghị các chủ tàu rà soát lại để xác định ngày bảo dưỡng lần cuối của thiết bị. Ngày bảo dưỡng lần cuối có thể xác định là ngày lắp đặt lần đầu lên tàu, hoặc ngày thay pin gần nhất, hoặc ngày thay đổi dữ liệu cài đặt gần nhất của thiết bị, lấy ngày nào gần hơn. Ngày này được công nhận là ngày bảo dưỡng lần cuối nếu:

- a) Cách ngày 01/07/2006 không quá 5 năm; và
- b) Chủ tàu còn lưu giữ các biên bản, báo cáo thích hợp của cơ sở bảo dưỡng được công nhận.

Trong trường hợp này, đề nghị chủ tàu liên hệ với cơ sở bảo dưỡng để họ dán nhãn bảo dưỡng cho S.EPIRB. Thời hạn bảo dưỡng trên bờ tiếp theo của S.EPIRB không quá 5 năm tính từ ngày được công nhận bảo dưỡng lần cuối hoặc bằng thời hạn phải thay pin của thiết bị, lấy ngày nào đến trước. Công việc này cần hoàn thành trước ngày 01/07/2006 (đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế) hoặc ngày 01/07/2007 (đối với tàu không hoạt động tuyến quốc tế).

5.3 Đối với các S.EPIRB trang bị cho tàu trước ngày 15/03/2006 và không xác định được ngày bảo dưỡng lần cuối như nêu ở mục 5.2, chủ tàu cần đưa thiết bị đến cơ sở bảo dưỡng được công nhận để bảo dưỡng thiết bị theo quy định. Sau khi hoàn thành việc bảo dưỡng, cơ sở bảo dưỡng dán nhãn bảo dưỡng và cấp biên bản bảo dưỡng cho S.EPIRB. Khi kiểm tra tàu, đăng kiểm viên phải ghi ngày tháng, ký xác nhận và đóng dấu "Đăng kiểm viên" vào biên bản bảo dưỡng S.EPIRB. Công việc này cần hoàn thành trước ngày 01/07/2006 (đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế) hoặc ngày 01/07/2007 (đối với tàu không hoạt động tuyến quốc tế).

6. Hiện nay, các cơ sở bảo dưỡng trên bờ S.EPIRB được Cục Đăng kiểm Việt nam công nhận hoặc thừa nhận bao gồm:

6.1 Công ty Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam (VISHIPEL).

6.2 Công ty Cơ khí - Điện - Điện tử giao thông vận tải (VINAMAREL): được thực hiện việc bảo dưỡng các S.EPIRB do công ty này cung cấp và lắp đặt.

6.3 Cơ sở bảo dưỡng của nhà sản xuất S.EPIRB hoặc cơ sở khác được nhà sản xuất uỷ quyền thực hiện việc bảo dưỡng S.EPIRB, nếu cơ sở đó được một thành viên của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS) công nhận. Trong trường hợp cơ sở bảo dưỡng ở Việt Nam thì phải được Cục Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra, đánh giá và công nhận.

7. Đề nghị các đăng kiểm viên lưu ý kiểm tra việc bảo dưỡng S.EPIRB của các tàu tại các đợt kiểm tra được thực hiện sau ngày 15/03/2006.

Cục Đăng kiểm Việt Nam xin thông báo để các Quý Cơ quan lưu ý thực hiện.

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

KT. CỤC TRƯỞNG CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM  
PHÓ CỤC TRƯỞNG

Nơi nhận:

- Như trên
- QP, CN, CTB, VRQC
- Các Chi cục ĐK
- Lưu TB, VP

NGUYỄN HỮU THIỀU