



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI
ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI
DIỆN THOẠI/ TEL: +84 4 3 7684701
FAX: +84 4 3 7684779
EMAIL: vr-id@vr.org.vn
WEB SITE: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT TÀU BIỂN
TECHNICAL INFORMATION ON SEA-GOING SHIPS

Ngày 02 tháng 02 năm 2016

Số thông báo: 009TI/16TB

Nội dung: Thực hiện giải thích thống nhất SC 267 của Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS) liên quan đến hệ thống nhả và thu hồi xuồng cứu sinh.

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản tàu biển

Các cơ sở cung cấp và bảo dưỡng xuồng cứu sinh và thiết bị hạ xuồng

Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Giải thích thống nhất SC 267 của Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS) đưa ra các giải thích quan trọng đối với các yêu cầu liên quan đến hệ thống nhả và thu hồi xuồng cứu sinh được nêu tại mục 4.4.7.6 của Bộ luật quốc tế về trang bị cứu sinh của tàu (LSA Code).

Cụ thể, Giải thích thống nhất SC 267 quy định:

- Việc thử ăn mòn thích hợp phải được áp dụng đối với các hợp phần được nhận biết tại mục 4.4.7.6 của LSA Code.

- Cấp thép không gỉ được sử dụng.

- Tiêu chuẩn chống mòn gỉ thích hợp.

- Số tương đương chống rỗ (Pitting Resistance Equivalent Number - PREN) của các kim loại được sử dụng cho xuồng cứu sinh để chứng minh sự tuân thủ yêu cầu “chống mòn gỉ vật liệu trong môi trường biển mà không cần sơn hoặc mạ kẽm”.

Thêm vào đó, Giải thích thống nhất SC 267 Rev. 1 (được thực hiện đồng thời với Giải thích thống nhất SC 267) chỉ rõ là dây cáp điều khiển xuồng cứu sinh đã được bọc và lắp đặt bên trong xuồng cứu sinh, do đó, không bị phơi lộ ra môi trường bị ăn mòn, nên không cần áp dụng giải thích thống nhất này.

Chúng tôi xin gửi đến các Quý Đơn vị Giải thích thống nhất SC 267, và xin lưu ý như sau:

1. Tất cả các cơ cấu nhà được phê duyệt mới phải chứng minh tuân thủ Giải thích thống nhất SC 267 nếu giấy chứng nhận phê duyệt được cấp vào hoặc sau ngày 01/01/2016.

2. Đối với các cơ cấu nhà đã được phê chuẩn, nhà sản xuất tuân thủ Giải thích thống nhất SC 267 khi giấy chứng nhận phê duyệt hiện có được cấp mới sau ngày 01/01/2016.

3. Đối với các cơ cấu nhà đã được phê chuẩn, nhưng nhà sản xuất đề nghị sửa đổi giấy chứng nhận phê duyệt trong thời gian giấy chứng nhận vẫn còn hiệu lực, việc thực hiện Giải thích thống nhất SC 267 như sau:

- Đối với việc sửa đổi hạng mục thuộc phạm vi áp dụng Giải thích thống nhất SC 267, bắt buộc phải tuân thủ giải thích thống nhất này.

- Đối với việc sửa đổi hạng mục không thuộc phạm vi áp dụng Giải thích thống nhất SC 267, không bắt buộc phải tuân thủ giải thích thống nhất này.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo của VR/ Thông báo kỹ thuật TB* của trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>.

Nếu Quý Đơn vị cần thêm thông tin về vấn đề nêu trên, đề nghị vui lòng liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm, Hà Nội

Phòng Công nghiệp

Điện thoại: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 411)

Fax: +84 4 37684769

Thư điện tử: anhv@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Đơn vị lời chào trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Phòng QP, TB, TS, CN, HTQT;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Các chi cục đăng kiểm;
- Lưu TB./.

**SC
267**

(Jan
2015)
(Rev.1
Jan
2016)

Implementation of the requirements relating to lifeboat release and retrieval systems (LSA Code Paragraph 4.4.7.6 as amended by resolution MSC.320(89))

LSA Code, paragraph 4.4.7.6.9, as amended by resolution MSC.320(89):

.9 all components of the hook unit, release handle unit, control cables or mechanical operating links and the fixed structural connections in a lifeboat shall be of material corrosion resistant in the marine environment without the need for coatings or galvanizing. ...

Interpretation

All Interlocks (“mechanical protection” of on load release), which include hydrostatic components in the operating mechanism, shall also be of material corrosion resistant in the marine environment.

Where stainless steel having a Pitting Resistance Equivalent Number ($PREN = 1 \cdot \%Cr + 3.3 (\%Mo + 0.5 \cdot \%W) + 16 \cdot \%N$) of 25 or more is chosen, such stainless steel do not need to be subjected to ISO 9227:2012 or other equivalent recognized national standard.

Where stainless steel having a $PREN < 25$, or another corrosion resistant material/alloy is chosen, the material is to be qualified by corrosion test according to ISO 9227:2012 or other equivalent recognized national standard. When the test is carried out in accordance with ISO 9227:2012, neutral salt spray (NSS) is to be used, with 1000 hours test duration for components outside the lifeboat, and 160 hours for those inside the lifeboat. The salt spray tests may be conducted by using round specimens (diameter is 14mm) according to IACS UR W2.4.2.

After the salt spray test, the release mechanism shall be subjected to load and release test as described in resolution MSC.81(70), as amended by resolution MSC.321(89), part 1, paragraph 6.9.4.1 to demonstrate satisfactory operation. The load and release shall be repeated 10 times. Where specimens are used for the salt spray tests, tensile tests shall be conducted in lieu of the load and release test. The results from the tests shall be in order to verify that the reduction in the ultimate tensile strength and reduction in cross sectional area ratio is less than 5% between corrosion tested and non-corrosion tested specimens.

NOTE:

1. This Unified Interpretation is to be uniformly implemented by IACS Societies for approvals issued in accordance with SOLAS III/34 and the LSA Code on or after 1 January 2016.
2. Revision 1 of this Unified Interpretation is to be uniformly implemented by IACS Societies for approvals issued in accordance with SOLAS III/34 and the LSA Code no later than 1 July 2016.

**SC
267**

(cont)

Where austenitic stainless steels (e.g. 316L or 316) are used for welded structures, the risk of sensitisation to intergranular corrosion is to be addressed by the component manufacturer's quality control system.

Austenitic stainless steels 201, 304, 321, 347 are susceptible to pitting and crevice corrosion, and therefore unsuitable for these applications.

For operating cables covered with sheath and installed inside the lifeboat, inner cables made of austenitic stainless steels 304 are acceptable without the corrosion test above.

LSA Code, paragraph 4.4.7.6.7.2, as amended by resolution MSC.320(89):

... This release mechanism shall be provided with a hydrostatic interlock unless other means are provided to ensure that the boat is waterborne before the release mechanism can be activated. In case of failure or when the boat is not waterborne, there shall be a means to override the hydrostatic interlock or similar device to allow emergency release ...

LSA Code, paragraph 4.4.7.6.6, as amended by resolution MSC.320(89):

.6 if a hydrostatic interlock is provided, it shall automatically reset upon lifting the boat from the water.

Interpretation

The reset function as required by paragraph 4.4.7.6.6 is also to apply to the "other means" or "similar device" referred to in paragraph 4.4.7.6.7.2.

Where a safety pin is fitted to facilitate compliance with SOLAS regulation III/1.5 then, in line with paragraph 4 of the Annex to MSC.1/Circ.1327, the safety pin arrangement must be acceptable to the hook manufacturer (as defined in paragraph 9.9 of the Annex to MSC.1/Circ.1392).

LSA Code, paragraph 4.4.7.6.14, as amended by resolution MSC.320(89):

.14 the load-bearing components of the release mechanism and the fixed structural connections in the lifeboat shall be designed with a calculated factor of safety of 6 based on the ultimate strength of the materials used, and the mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons, fuel and equipment, assuming the mass of the lifeboat is equally distributed between the falls, except that the factor of safety for the hanging-off arrangement may be based upon the mass of the lifeboat when loaded with its full complement of fuel and equipment plus 1,000 kg; ...

Interpretation

The hanging off arrangement (including the connections to the lifeboat RRS and davit) shall be designed with a calculated factor of safety of 6 based on the ultimate strength of the materials used, and mass of the lifeboat when loaded with its full complement of fuel and equipment plus 1,000 kg equally distributed between the falls.

End of Document
