



**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM**  
**VIETNAM REGISTER**

*ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI*  
*ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI*  
*ĐIỆN 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: 008TI/16TB**

*Nội dung: Thông tư CCC.1/Circ.2 của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) về vận chuyển bôxít có thể hóa lỏng.*

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản tàu biển  
Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Tại khóa họp thứ 2 (từ ngày 14 đến ngày 18/9/2015), Tiểu ban Vận chuyển hàng hóa và Container (CCC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), sau xem xét báo cáo điều tra tai nạn chìm tàu Jupiter xảy ra trong tháng 01/2015 khi đang vận chuyển 46.400 tấn bôxít, đã ban hành Thông tư CCC.1/Circ.2 về vận chuyển bôxít có thể hóa lỏng.

Thông tư CCC.1/Circ.2 khuyến cáo thuyền trưởng không chấp nhận vận chuyển bôxít trừ khi:

- Độ ẩm của hàng nêu trong giấy chứng nhận nhỏ hơn giới hạn độ ẩm chỉ thị (the Indicative Moisture Limit) 10% và sự phân bố kích cỡ hạt như được mô tả chi tiết trong bảng kê đối với BAUXIT trong Bộ luật quốc tế về chở xô hàng rời rấn bằng đường biển (IMSBC Code).

- Hàng được công bố thuộc Nhóm A (hàng có thể hóa lỏng) và người gửi hàng công bố là Giới hạn độ ẩm vận chuyển (the Transportable Moisture Limit - TML) và độ ẩm của hàng phù hợp với mục 4.3.1 của IMSBC Code.

- Cơ quan có thẩm quyền đã đánh giá hàng và xác định là hàng cụ thể không biểu hiện các đặc tính Nhóm A. Người gửi hàng phải cung cấp cho Thuyền trưởng đánh giá như vậy theo yêu cầu tại mục 1.2.1 của IMSBC Code.

Thông tư CCC.1/Circ.2 lưu ý, hiện tại bôxít được phân loại thuộc Nhóm C (hàng không hóa lỏng và cũng không có nguy hiểm về hóa học) theo IMSBC Code, nhưng cần phải nâng cao nhận thức của các bên liên quan về hiểm họa hóa lỏng có thể xảy ra khi vận chuyển loại hàng này bằng tàu. Nếu hàng thuộc Nhóm A (hàng có thể hóa lỏng) được xếp lên tàu với độ ẩm vượt quá Giới hạn độ ẩm vận chuyển (TML), sẽ có rủi ro về dịch chuyển hàng có thể dẫn đến lật tàu. Một số lưu ý nhằm đảm bảo an

toàn khi vận chuyển hàng rời có thể hóa lỏng bằng tàu, trong đó báo gồm bôxít, được nêu trong Thông báo kỹ thuật tàu biển số 036TI/15TB ngày 11/12/2015 của Cục Đăng kiểm Việt Nam.

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này Thông tư CCC.1/Circ.2; đề nghị các Quý Đơn vị lưu ý thực hiện theo đúng khuyến cáo của IMO.

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 Tàu biển*

*Điện thoại: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 4 37684722*

*Thư điện tử: [taubien@vr.org.vn](mailto:taubien@vr.org.vn); [bangph@vr.org.vn](mailto:bangph@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./.

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

CCC.1/Circ.2  
20 October 2015

## CARRIAGE OF BAUXITE THAT MAY LIQUEFY

1 The Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC), at its second session (14 to 18 September 2015), considered submissions made by the Bahamas in document CCC 2/5/16 relating to the carriage of this cargo, including some initial considerations of the circumstances surrounding the loss of the 10-year-old Bahamas flag Supramax bulk carrier **BULK JUPITER** with the loss of 18 lives on 2 January 2015.

2 The cargo of bauxite was declared as a Group C cargo under the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code. However, the Sub-Committee noted the information in the Bahamas document CCC 2/5/16 that loss of the vessel may have been caused by liquefaction of the cargo. The Sub-Committee also considered proposals made by Australia and co-sponsors with respect to the properties of bauxite and the need for the cargoes material properties to be further examined in order to ensure that the cargo can be carried safely.

3 Pending the outcome of ongoing research, the Sub-Committee concluded that:

- .1 there is a need to raise awareness, despite the efforts to date made by the Member clubs of the International Group of P&I Clubs, of the possible dangers of liquefaction associated with carriage of bauxite;
- .2 the potential for bauxite to liquefy is not specifically addressed in the IMSBC Code, since it is only classified as Group C cargo;
- .3 if a Group A cargo is shipped with moisture content in excess of its transportable moisture limit (TML) there is a risk of cargo shift, which may result in capsizing;
- .4 the master should not accept this cargo for loading unless:
  - .1 the moisture content of the cargo indicated in the certificate is less than the indicative moisture limit of 10% and the particle size distribution as is detailed in the individual schedule for BAUXITE in the IMSBC Code; or

- .2 the cargo is declared as Group A and the shipper declares the TML and moisture content in accordance with paragraph 4.3.1 of the IMSBC Code; or
- .3 the competent authority has assessed the cargo and determines that the particular cargo does not present Group A properties. Such assessments shall be provided by the shipper to the master as required by paragraph 1.2.1 of the IMSBC Code;
- .5 if the master has reason to doubt that the cargo being loaded is consistent with the shipper's declaration then the master should stop loading and have the shipper verify the properties of the cargo<sup>1</sup>. If necessary, advice should be sought from the competent authority of the country of loading; and
- .6 if the cargo is declared as Group A, the master should refer to section 7 of the IMSBC Code, which warns about cargoes that may liquefy.

4 The International Maritime Organization is taking action to investigate the hazards and risks associated with the carriage of bauxite and, upon finalizing that investigation, would consider any necessary amendments to the IMSBC Code<sup>2</sup>.

5 Member Governments are invited to bring the above information to the attention of shippers, terminal operators, shipowners, ship operators, charterers, shipmasters and all other entities concerned, requesting that extreme care and appropriate action be taken, taking into account the provisions of relevant IMO instruments when handling and carrying bauxite in bulk.

---

---

<sup>1</sup> Refer to regulation 2 of chapter VI of SOLAS 1974, as amended.

<sup>2</sup> The CCC Sub-Committee has established a correspondence group (CG) and Member Governments and international organizations are invited to submit relevant information regarding the safe handling and carriage of this cargo, at their earliest convenience, to the Organization. The outcome of the CG will be considered by the Sub-Committee at its third session in September 2016.