



**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 24 37684701  
FAX: +84 24 37684779  
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 03 tháng 08 năm 2017**

**Số thông báo: 021TI/17TB**

*Nội dung: Hướng dẫn một số nội dung nêu trong Bảng câu hỏi sẽ được các Chính quyền cảng sử dụng trong chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn hành hải từ ngày 01/9/2017 đến ngày 30/11/2017.*

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

Như chúng tôi đã thông báo đến các Quý Đơn vị tại Thông báo kỹ thuật tàu biển số 016TI/17TB ngày 10/07/2017 và 020TI/17TB ngày 02/08/2017, Tổ chức các quốc gia và vùng lãnh thổ tham gia bản ghi nhớ về kiểm soát của chính quyền cảng khu vực Tây Âu-Bắc Đại Tây Dương (Paris MoU), khu vực Châu Á-Thái Bình Dương (Tokyo MoU), khu vực Biển Đen (Black Sea MoU), khu vực Ấn Độ Dương (Indian Ocean MoU) và khu vực Mỹ La Tinh (Vina del Mar) sẽ thực hiện Chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn hành hải (the Concentrated Inspection Campaign on Safety of Navigation) từ ngày 01/09/2017 đến ngày 30/11/2017.

Khi thực hiện kiểm tra tàu, PSCO sẽ sử dụng Bảng câu hỏi đính kèm bao gồm 12 câu hỏi để khẳng định các trang thiết bị hành hải của tàu tuân thủ quy định, thuyền trưởng và sỹ quan boong của tàu được có đủ năng lực và thành thạo trong việc sử dụng các trang thiết bị buồng lái, đặc biệt là hải đồ điện tử; các trang thiết bị hành hải của tàu được bảo quản, bảo dưỡng phù hợp và hoạt động thỏa mãn.

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này *Hướng dẫn một số nội dung nêu trong Bảng câu hỏi sẽ được các Chính quyền cảng sử dụng trong chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn hành hải từ ngày 01/9/2017 đến ngày 30/11/2017* để các Quý Đơn vị tham khảo và có sự chuẩn bị sẵn sàng cho Chiến dịch kiểm tra.

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*

*Phòng Tàu biển*

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

*Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 24 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, CN, HTQT;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Các chi cục đăng kiểm;
- Lưu TB./.

## QUESTIONNAIRE CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN ON SAFETY OF NAVIGATION (SOLAS CH.V) 2017

<b>Inspection Authority:</b>			
<b>Ship Name:</b>		<b>Flag:</b>	
<b>IMO Number:</b>		<b>Classification Society:</b>	
<b>Date of Inspection</b>		<b>Inspection Port:</b>	

No.	Item	Yes	No	N/A
Q.1*	Is ship's navigation equipment in accordance with its applicable safety certificate (SEC,PSSC, CSSC)? <b>(S74/CI/R12)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.2*	Does the ECDIS have the appropriate up-to-date electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back-up arrangement? <b>(S74/CV/R19.2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.3	Is there evidence that all watchkeeping officers comply with STCW requirements for ECDIS? <b>(STCW/A-II/1)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.4*	Can watchkeeping officers demonstrate familiarization with ECDIS? <b>(STCW/A-VIII/2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.5*	Can ship's VDR/SVDR record data fully? <b>(S74/CV/R18)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.6*	Is second and/or third stage remote audible alarm of BNWAS recognized? <b>(S74/CV/R19.2.2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.7	Is the ship's Automatic Identification System transmitting correct particulars? <b>(S74/CV/R19.2.4)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.8	Does the passage plan cover the whole voyage? <b>(S74/CV/R34,STCW/A-VIII/2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.9*	Does all crew know and respect the official working language as established and recorded in the ship's logbook? <b>(S74/CV/R14)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.10*	Is the crew familiar with the procedure of emergency operation of steering gear? <b>(S74/CII-1/R29, S74/CV/R26)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.11*	Are the exhibition of navigation/signal lights in accordance with the requirements of COLREG72? <b>(COLREG72/CIII: S74/CII-1/R42.2/R43.2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.12	Is the ship detained as a result of this CIC?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Notes: If "No" is selected, for questions marked with an "\*" PSCO should use his/her professional judgement regarding the seriousness of the deficiency as to whether the ship may be considered for detention. The detail of any deficiencies including serious deficiencies, if any, should be appropriately entered on the PSC Report Form B.  
Where there is no box in the N/A column, then either box "Yes" or "No" should be selected as appropriate.

**Hướng dẫn một số nội dung nêu trong Bảng câu hỏi sẽ được các Chính quyền cảng sử dụng  
trong Chiến dịch kiểm tra tập trung về an toàn hành hải  
từ ngày 01/9/2017 đến ngày 30/11/2017**

- 1. Trang thiết bị hành hải của tàu có phù hợp với giấy chứng nhận an toàn của tàu không (Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng, hoặc Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng, hoặc giấy chứng nhận an toàn tàu khách)?**

*Is ship's navigation equipment in accordance with its applicable safety certificate (SEC, PSSC, CSSC)?*

Trang thiết bị hành hải của tàu phải giống như được nêu trong giấy chứng nhận an toàn tương ứng của tàu (Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng, hoặc Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng, hoặc giấy chứng nhận an toàn tàu khách). Cần phải đặc biệt lưu ý đến thông tin về hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử (ECDIS) nêu trong giấy chứng nhận. Thông tư MSC.1/Circ.1496 ngày 21/11/2014 của IMO hướng dẫn về hạng mục này như sau:

*Navigational equipment should be as included in applicable safety certificate of the ship . Special care should be made on how to include ECDIS in the certificate. IMO MSC. 1/Circ. 1496 (21 November 2014) provides guidance on item as follows:*

1. Nautical Charts only

Item	Actual provision
2.1 Nautical charts/ <del>Electronic chart display and information system (ECDIS)</del>	"Provided"
2.2 Back-up arrangements for ECDIS	" - "

2. Two ECDIS only (no nautical charts)

Item	Actual provision
2.1 <del>Nautical charts</del> /Electronic chart display and information system (ECDIS)	"Provided"
2.2 Back-up arrangements for ECDIS	"ECDIS"

3. ECDIS + Nautical Charts

Item	Actual provision
2.1 Nautical charts/ <del>Electronic chart display and information system (ECDIS)</del>	"Provided"
2.2 Back-up arrangements for ECDIS	"ECDIS" or "Nautical Charts"*

\* Enter as appropriate.

Or

2.1 <del>Nautical charts</del> /Electronic chart display and information system (ECDIS)	"Provided"
2.2 Back-up arrangements for ECDIS	"Nautical Charts"

- 2. ECDIS có các hải đồ điện tử (ENC) cập nhật thích hợp cho chuyến đi dự kiến và bố trí dự phòng thích hợp hay không?**

*Does the ECDIS have the appropriate up-to-date electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back-up arrangement?*

Các hải đồ điện tử (ENC) được phê duyệt và cập nhật phải có sẵn trên tàu để hỗ trợ ECDIS. Về bố trí dự phòng (back-up arrangement), xem câu 1 ở trên. Bố trí dự phòng có thể là hải đồ giấy (được cập nhật và sẵn sàng cho việc sử dụng) hoặc ECDIS khác được hỗ trợ đầy đủ với các hải đồ được

cập nhật. Các ấn phẩm hành hải hỗ trợ cũng có thể dưới hình thức điện tử với lưu ý là chúng cũng phải được cập nhật như các ấn phẩm giấy liên quan.

*Approved and updated ENC's should be available on board to support the ECDIS equipment. For back-up arrangement see the previous question. The back-up arrangement may be Paper charts (up to dated and ready for use) or another ECDIS fully supported with updated charts. The supportive nautical publications may also be in electronic format noting that they also have to be updated as the relevant paper publications.*

**3. Có bằng chứng là sỹ quan boong trực ca tuần thủ các yêu cầu của Công ước STCW về ECDIS hay không?**

***Is there evidence that all watchkeeping officers comply with STCW requirements for ECDIS?***

Tất cả các sỹ quan được giao nhiệm vụ là sỹ quan chịu trách nhiệm trực ca hành hải phải có giấy chứng nhận tổng quát ECDIS dựa trên “Model course 1.27 for Operational use of ECDIS” của IMO. Theo chứng nhận dựa trên Model course này, mọi sỹ quan trực ca đều được huấn luyện để sử dụng (tác nghiệp, hiệu chỉnh, theo dõi và hiểu các báo động) các trang thiết bị cụ thể lắp đặt trên tàu.

*All officers assigned with duties as Officer in charge of navigational watch should be certified with ECDIS generic certificate based on IMO model course 1.27 for Operational use of ECDIS. As certification with the model course is the base, every OOW should be trained to use (plot, correct, follow and understand the alarms) the specific equipment that is installed on board.*

**4. Sỹ quan trực ca có chứng minh được việc thành thạo với ECDIS hay không?**

***Can watchkeeping officers demonstrate familiarization with ECDIS?***

Việc thành thạo của thuyền viên trên tàu là nội dung thuộc trách nhiệm của công ty quản lý tàu (mục 6.3 của Bộ luật ISM). Tất cả các sỹ quan đều phải được làm quen đầy đủ với các trang thiết bị lắp đặt trên tàu. Chỉ riêng giấy chứng nhận do nhà sản xuất cấp cho sỹ quan về sử dụng kiểu loại ECDIS cụ thể không thể đảm bảo là sỹ quan đó được làm quen đầy đủ với hệ thống. Công ty phải có các biện pháp an toàn bổ sung (thông qua huấn luyện, làm quen và đánh giá trên tàu) để cho mỗi sỹ quan có khả năng chứng minh được kiến thức của mình về hệ thống. Nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng có thể yêu cầu một số hoặc tất cả các sỹ quan chứng minh sự thành thạo của mình trong thực tế.

*Familiarization onboard is a managing Company's item (ISM Clause 6.3). All officers should be familiarized with installed equipment. The certificate issued by manufacturer for the officer regarding the specific type of ECDIS is one standalone evidence which does not ensure the Officer is full familiar with the system. Company should form additional safety measures (through on board training, familiarization and evaluation) in order each officer to be able to demonstrate the knowledge he has on the capabilities of the system. PSC officers will ask some or all of them to demonstrate familiarization on screen.*

**5. Thiết bị ghi dữ liệu hành trình/thiết bị ghi dữ liệu hành trình đơn giản của tàu có thể ghi được đầy đủ các dữ liệu hay không?**

***Can ship's VDR/SVDR record data fully?***

Thiết bị ghi dữ liệu hành trình (VDR)/thiết bị ghi dữ liệu hành trình đơn giản (SVDR) của tàu phải được kết nối với thiết bị và hệ thống thích hợp để cung cấp các dữ liệu được ghi theo yêu cầu. Theo quy định quốc tế, tàu phải được trang bị thiết bị ghi dữ liệu hành trình ở trạng thái hoạt động, và Chính quyền cảng có thể lưu giữ tàu nếu thiết bị ghi dữ liệu hành trình hoạt động không phù hợp. Thuyền trưởng phải có khả năng chứng minh sự hoạt động phù hợp của thiết bị ghi dữ liệu hành trình và khả năng truy xuất các dữ liệu thích hợp. Cần phải có ghi chép thích hợp trong hệ thống quản lý an toàn của tàu về việc sử dụng, ghi và khôi phục dữ liệu VDR/SVDR. Theo quy

định V/18.8 của Công ước SOLAS, thiết bị ghi dữ liệu hành trình phải được kiểm tra chức năng hàng năm. Người thực hiện việc kiểm tra hàng năm này phải được Cơ quan có thẩm quyền của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch công nhận và phải được nhà sản xuất thiết bị ghi dữ liệu hành trình ủy quyền thực hiện việc kiểm tra đối với kiểu loại thiết bị cụ thể.

*Ship's VDR/SVDR should be connected with the appropriate equipment and systems in order to provide recorded data as required. A ship required under international rules to carry a functioning voyage data recorder, and under routine PSC requirements a ship may be detained if the VDR is not functioning properly. Master should be able to demonstrate the appropriate functioning and the ability to recall data as appropriate. Special entry should be made to SMS regarding the use, recording and recovery of VDR/SVDR data. In accordance with SOLAS Chapter V Regulation 18.8; the VDR should be subject to an annual performance checks. The person carrying out the annual checks should be approved by the ship's Flag Administration and show evidence that he has been authorized by the VDR manufacturer to service the particular make and model of equipment.*

**6. Báo động âm thanh từ xa giai đoạn hai và/hoặc ba của hệ thống báo động trực ca hành hải bùồng lái (BNWAS) có được nhận biết hay không?**

*Is second and/or third stage remote audible alarm of BNWAS recognized?*

BNWAS là hệ thống giám sát sự nhận biết của sỹ quan trực ca và sẽ cảnh báo tự động sỹ quan trực ca khác hoặc thuyền trưởng của tàu nếu vì lý do nào đó mà sỹ quan trực ca không có khả năng thực hiện nhiệm vụ trực ca hành hải của mình. Hệ thống này phải được thử trong các khoảng thời gian theo yêu cầu của Chính quyền tàu mang cờ quốc tịch và phải được cài đặt để tạo ra báo động âm thanh trong bùồng lái và đến bùồng thuyền trưởng (và/hoặc các bùồng khác) khi không có động tác thích hợp trong bùồng lái.

*BNWAS as system monitors the awareness of the Officer of the Watch (OOW) and automatically alerts another qualified OOW or the Master if for any reason the OOW becomes incapable of performing the OOW's duties. It should be tested in intervals as per flag administration requirements and be set to produce auditable alarm to the bridge and to Master's compartment (and/or other compartments) when no movement is spotted in the wheelhouse.*

Mỗi hệ thống BNWAS có các chế độ hoạt động khác nhau như sau:

*Each BNWAS system has different operational modes as follows:*

Automatic	Automatically brought into operation whenever the ship's heading or track control system is activate and inhibited when this system is not activated. The Automatic mode is not suitable for use on a ship conforming with regulation SOLAS V/19.2.2.3 which requires the BNWAS to be in operation whenever the ship is underway at sea.
Manual ON	In operation constantly.
Manual OFF	Must not be in operation under any circumstances.

BNWAS chỉ có thể được kích hoạt và dừng hoạt động bằng cách sử dụng chìa khóa. Do đó, chỉ người có thẩm quyền (thuyền trưởng) có thể quyết định việc kích hoạt hay không hệ thống này.

*The BNWAS can only be activated and deactivated by use of a key. Therefore only authorized personnel (the Master) can decide if the bridge watch alarm is active or not.*

**7. Hệ thống nhận dạng tự động có phát đi các thông số thích hợp hay không?**

*Is the ship's Automatic Identification System transmitting correct particulars?*

Các dữ liệu do hệ thống nhận dạng tự động (AIS) phát ra rất quan trọng như thông tin nhận biết tàu, kế hoạch chuyến đi cơ bản (cảng rời/cảng đến) và mã MMSI có thể được sử dụng để gọi chọn số. Đặc biệt lưu ý là các dữ liệu có trong AIS phải chính xác và được cập nhật. Sỹ quan trực ca hành

hải chịu trách nhiệm kiểm tra dữ liệu và thực hiện việc thử tự chẩn đoán đối với AIS vào mỗi buổi trưa.

*The transmitted data of a Automatic Identification System (AIS) is very important as indicate the identity of vessel, the basic voyage plan (port of departure/port of arrival) and the MMSI which can be used for Digital Selective Calling. It is very important the data included in AIS to be updated and correct. The Officer of the watch is responsible to check the data and carry out the self diagnostic test every noon.*

**8. Kế hoạch chuyến đi có bao gồm toàn bộ chuyến đi hay không?**

*Does the passage plan cover the whole voyage?*

Kế hoạch chuyến đi phải là kế hoạch từ cầu đến cầu, trong đó có liệt kê tất cả các phương tiện hành hải sẵn có (ECDIS, hải đồ giấy, ...) bao gồm cả bố trí dự phòng. Sĩ quan trực ca phải có khả năng đi theo kế hoạch và chuyển sang bố trí dự phòng nếu được yêu cầu. Các bước của việc lập kế hoạch chuyến đi theo quy định của IMO bao gồm:

- a. Đánh giá
- b. Lập kế hoạch (bao gồm việc tạo tuyến đường và kiểm tra tuyến đường)
- c. Thực hiện
- d. Giám sát

*Passage plan should be a berth to berth plan, scheduled on all available means of navigation (ECDIS, paper charts, etc.) including back-up arrangements. OOW should be able to follow the plan and revert to the backup arrangement if required. The stages of passage planning as per IMO requirements are:*

- a. Appraisal
- b. Planning (includes Route Creation and Route Checking)
- c. Execution
- d. Monitoring

Trong trường hợp lập kế hoạch chuyến đi bằng ECDIS thì cần phải đặc biệt quan tâm đến các tham số an toàn.

*In case of ECDIS passage planning special care should be made to safety parameters.*

**9. Thuyền viên có biết và tôn trọng ngôn ngữ làm việc chính thức được thiết lập và ghi trong nhật ký tàu hay không?**

*Does all crew know and respect the official working language as established and recorded in the ship's logbook?*

Ngôn ngữ làm việc chung được thiết lập theo hệ thống quản lý an toàn phải được sử dụng trên tàu. Tất cả các ghi chép trong nhật ký, danh mục kiểm tra, báo cáo chính thức đều phải bằng ngôn ngữ đó. Cần phải đặc biệt quan tâm đến ngôn ngữ quốc tế được thuyền viên sử dụng khi có bên thứ ba trên tàu. Ví dụ, trở ngại chung lớn nhất trong giao tiếp là khi hoa tiêu lên tàu và thuyền viên lại giao tiếp bằng tiếng mẹ đẻ thay vì sử dụng ngôn ngữ được thiết lập theo hệ thống quản lý an toàn. Điều này đã dẫn đến các tai nạn hoặc sự cố không mong muốn.

*The common working language as established in SMS should be followed on board. All entries in official logs, checklists, reporting means should be in this language. Special care should be made on the internal language used by crew when third parties are on board. For Example the most common gap in communication is when the pilot is on board and the crew members are communicating with their native language instead of the one established in SMS. This practice has led to undesirable incidents or accidents.*

**10. Thuyền viên có thành thạo với quy trình vận hành sự cố máy lái hay không?**

*Is the crew familiar with the procedure of emergency operation of steering gear?*

Tất cả thuyền viên được phân công nhiệm vụ trực ca hành hải và/hoặc trợ giúp trực ca hành hải phải thành thạo với bố trí lái sự cố của tàu. Thủy thủ được phân công là người cầm lái phải có thể chứng minh được chức năng lái tay, lái tự động và quy trình chuyển chế độ lái và phương pháp lái thay thế (nút nhấn hoặc cần điều khiển). Thêm vào đó, thiết bị lái sự cố từ buồng máy lái sự cố phải được thử trong quá trình thực tập và phải có các bản ghi về việc này phục vụ cho công tác kiểm tra. Việc trao đổi thông tin giữa buồng máy lái sự cố và buồng lái phải được kiểm tra trước chuyến đi; việc thực tập máy lái phải được thực hiện thường xuyên và trước khi tàu đến cảng (ở vùng nước Hoa Kỳ là 12 giờ trước khi tàu đến).

*All crew members assigned with duties in charge for navigational watch and/or assisting navigational watch should be familiar with emergency steering arrangements. The ratings assigned with duties as helmsman, should be able to demonstrate the functions for hand steering, auto pilot steering and revert procedure and the alternate steering methods (button or joystick). Additionally, the emergency steering equipment from emergency steering gear room should be tested during drills and records to be available for inspection. Communication between emergency gear compartment and bridge should be checked prior voyage and steering gear drill to be performed frequently and prior arrival (in US waters 12 hours prior arrival).*

**11. Việc trưng các đèn hành hải/tín hiệu có phù hợp với yêu cầu của COLREG 72 hay không?**

*Are the exhibition of navigation/signal lights in accordance with the requirements of COLREG72?*

Tín hiệu/vật hiệu ban ngày phải sẵn sàng cho việc sử dụng khi có yêu cầu. Các đèn phải được kiểm tra trước khi hành trình và phải có các bản ghi chứng minh cho việc kiểm tra đó, Bố trí đèn 24 vôn phải có sẵn để cho đèn hoạt động khi mất nguồn điện chính. Ấc quy dự trữ hoặc bố trí dự phòng bổ sung phải có sẵn và được kiểm tra sẵn sàng cho việc sử dụng trong trường hợp sự cố. Sĩ quan trực ca phải thành thạo với việc sử dụng đèn (và bố trí dự phòng); phải biết nơi cất giữ và cách sử dụng các tín hiệu/vật hiệu ban ngày.

*The day signals/shapes should be available to be used as required. Lights should be checked prior sailing and records to be available to demonstrate the test. The 24dc arrangement to be available in order the lights to be operational during blackout. Spare batteries or additional backup arrangements should be available and checked ready for use in case of malfunction. OOWs should be familiar with the use of lights (and the backup arrangements) and should know when and how to use day signals/shapes.*

-----