



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 16 tháng 02 năm 2017

Số thông báo: 008TI/17TB

Nội dung: Áp dụng yêu cầu bổ sung đối với một số thiết bị của bộ trang bị cho người cứu hỏa cho tàu hàng có tổng dung tích từ 500 trở lên hoạt động tuyến quốc tế.

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

Như chúng tôi đã thông báo tới các Quý Đơn vị tại Thông báo kỹ thuật tàu biển số 003TI/14TB ngày 22/5/2014, Sửa đổi, bổ sung năm 2012 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS) theo Nghị quyết MSC.338(91) và Sửa đổi, bổ sung năm 2012 của Bộ luật quốc tế về các hệ thống an toàn chống cháy của tàu (FSS) theo Nghị quyết MSC.339(91) có hiệu lực từ ngày 01/7/2014. Các sửa đổi, bổ sung này đưa ra các quy định mới và quy định sửa đổi đối với dụng cụ thở của bộ trang bị dùng cho người cứu hỏa (fire-fighter's outfit breathing apparatus) và thiết bị vô tuyến điện thoại cầm tay hai chiều (two-way portable radiotelephone apparatus) dùng cho đội cứu hỏa trên tàu biển.

Ngày 25/11/2016, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã ban hành Thông tư MSC.1/Circ.1555 về giải thích thống nhất đối với Chương II-2 của Công ước SOLAS (văn bản đính kèm), trong đó đưa ra giải thích đối với quy định II-2/15.2.2.6 của Công ước SOLAS (được sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết MSC.338(91)) về *một số lượng thích hợp các bình chứa khí dự trữ được trang bị liên quan thực tập cứu hỏa trên tàu* như sau:

1. “Một số lượng thích hợp các bình chứa khí dự trữ” phải có trên tàu để thay thế cho những bình khí đã sử dụng cho việc thực tập cứu hỏa là tối thiểu một “bộ các bình khí” cho mỗi bộ dụng cụ thở bắt buộc phải trang bị cho tàu, trừ khi hệ thống quản lý an toàn của tàu (SMS) yêu cầu phải có các bình khí dự trữ bổ sung.

2. “Bộ các bình khí” nghĩa là số các bình khí theo yêu cầu để sử dụng bộ trang bị cho người cứu hỏa.

3. Không yêu cầu phải có các bình khí bổ sung cho việc thực tập cứu hỏa đối với các bộ dụng cụ thở được yêu cầu bởi quy định II-2/19 của Công ước SOLAS, Bộ luật

quốc tế về chở xô hàng rời rỗng bằng đường biển (IMSBC), Bộ luật quốc tế về kết cấu và trang thiết bị của tàu chở xô hóa chất nguy hiểm (IBC) hoặc Bộ luật quốc tế về kết cấu và trang thiết bị của tàu chở xô khí hóa lỏng (IGC).

Chúng tôi hướng dẫn việc áp dụng các nội dung nêu trên cho tàu hàng có tổng dung tích từ 500 trở lên hoạt động tuyến quốc tế như sau:

1. Phương tiện nạp lại khí cho các bình khí của dụng cụ thở được dùng trong thực tập và các bình khí dự trữ để thay thế cho các bình khí đã được sử dụng

- (1) Bổ sung cho các bình khí dự trữ theo yêu cầu tại quy định II-2/10 và II-2/18 của Công ước SOLAS, trên tàu phải trang bị phương tiện nạp lại khí cho các bình khí của dụng cụ thở được dùng trong thực tập hoặc trên tàu phải có một số lượng thích hợp các bình khí dự trữ để thay thế cho các bình khí đã được sử dụng. Yêu cầu này đã được áp dụng từ ngày 01/7/2014.
- (2) Theo giải thích mới tại Thông tư MSC.1/Circ.1555 về “một số lượng thích hợp các bình chứa khí dự trữ”, trong trường hợp nếu trên tàu không có phương tiện nạp lại khí cho các bình khí, thì phải trang bị tối thiểu một bộ các bình khí dự trữ dùng để thực tập cứu hỏa cho mỗi bộ dụng cụ thở bắt buộc phải trang bị cho tàu theo quy định II-2/10 và II-2/18 của Công ước SOLAS. “Bộ các bình khí” nghĩa là số các bình khí theo yêu cầu để sử dụng bộ trang bị cho người cứu hỏa.
- (3) Số bộ các bình khí dự trữ đối với mỗi dụng cụ thở của bộ trang bị dùng cho người cứu hỏa theo quy định được nêu tại Bảng 1. Nếu hệ thống quản lý an toàn của tàu (SMS) yêu cầu số lượng các bình khí dự trữ nhiều hơn số nêu tại Bảng 1, thì số lượng các bình khí dự trữ có trên tàu phải theo hệ thống quản lý an toàn.

Không yêu cầu phải có các bình khí bổ sung cho việc thực tập cứu hỏa đối với các bộ dụng cụ thở được yêu cầu bởi quy định II-2/19 của Công ước SOLAS, Bộ luật IMSBC, Bộ luật IBC và Bộ luật IGC.

Bảng 1: Số bộ các bình khí dự trữ quy định đối với mỗi dụng cụ thở của bộ trang bị dùng cho người cứu hỏa

	Các bình khí dự trữ theo quy định II-2/10 và II-2/18 của Công ước SOLAS	Số các bình khí dự trữ sử dụng cho việc thực tập cứu hỏa theo quy định II-2/15 của Công ước SOLAS*	Tổng số
Tàu không được trang bị phương tiện nạp lại khí cho các bình khí	2 bộ	1 bộ	3 bộ
Tàu được trang bị phương tiện nạp lại khí cho các bình khí	1 bộ	Không yêu cầu	1 bộ
* Không áp dụng cho các bộ dụng cụ thở được yêu cầu bởi quy định II-2/19 của Công ước SOLAS, Bộ luật IMSBC, Bộ luật IBC và Bộ luật IGC.			

2. Thiết bị vô tuyến điện thoại cầm tay hai chiều dùng cho đội cứu hỏa

- (1) Tối thiểu phải trang bị 02 thiết bị vô tuyến điện thoại cầm tay hai chiều phục vụ cho mục đích liên lạc của mỗi đội cứu hỏa. Các thiết bị vô tuyến điện thoại cầm tay hai chiều này phải là kiểu phòng nổ (explosion-proof) hoặc an toàn thực chất (intrinsically safe).
- (2) Ngoại trừ thiết bị vô tuyến điện thoại theo quy định III/6.2.1 và III/6.4.1 của Công ước SOLAS, các thiết bị vô tuyến điện thoại khác trang bị cho tàu có thể được sử dụng làm phương tiện liên lạc cho người cứu hỏa.
- (3) Thiết bị vô tuyến điện thoại làm phương tiện liên lạc cho người cứu hỏa không cần phải được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được ủy quyền phê duyệt.
- (4) Tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/7/2014 phải thỏa mãn quy định nói trên từ lúc bàn giao tàu. Tàu được đóng trước ngày 01/7/2014 phải tuân thủ quy định không muộn hơn đợt kiểm tra an toàn trang thiết bị đầu tiên sau ngày 01/7/2018.

3. Dụng cụ thở của bộ trang bị dùng cho người cứu hỏa

- (1) Dụng cụ thở sử dụng không khí nén phải được trang bị báo động âm thanh (audible alarm) và thiết bị quan sát được bằng mắt (visual device) hoặc thiết bị khác để đưa ra cảnh báo cho người sử dụng trước khi thể tích không khí trong bình chứa giảm xuống không ít hơn 200 lít.
- (2) Thiết bị chỉ báo áp suất mà qua đó người sử dụng có thể đọc được thể tích không khí còn lại trong bình chứa khí giảm xuống không ít hơn 200 lít, không cần thiết là có hay không nguồn sáng bổ sung, có thể được xem là “thiết bị quan sát được bằng mắt”.
- (3) Quy định nói trên áp dụng cho tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/7/2014. Tàu được đóng trước ngày 01/7/2014 phải tuân thủ yêu cầu này không muộn hơn ngày 01/7/2019.

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

Nếu các Quý Đơn vị cần thêm thông tin về nội dung nêu trên, đề nghị liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam,

Phòng Tàu biển (TB)

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

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

Fax: +4 37684722

Thư điện tử: taubien@vr.org.vn; bangph@vr.org.vn

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

Nơi nhận:

- Như trên;
- TB, QP, CN, CTB, VRQC, TTTH;
- Các chi cục Đăng kiểm tàu biển;
- Lưu TB./.

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

MSC.1/Circ.1555
25 November 2016

UNIFIED INTERPRETATIONS OF SOLAS CHAPTER II-2

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-seventh session (21 to 25 November 2016), with a view to providing more specific guidance on the definition of vehicle carrier; suitable connections for the supply of inert gas to double-hull spaces; ventilation provided by fan coil units and internal circulation fans; the fire integrity of the bulkheads between the wheelhouse and a toilet inside the wheelhouse; the suitable number of spare air cylinders to be provided in connection with drills; and sources of ignition on board ships carrying dangerous goods, approved unified interpretations of SOLAS chapter II-2, prepared by the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment at its third session (14 to 18 March 2016), as set out in the annex.

2 Member States are invited to use the annexed unified interpretations as guidance when applying SOLAS regulations II-2/3 to II-2/5, II-2/7, II-2/9, II-2/15, II-2/19 and II-2/20-1, and to bring the unified interpretations to the attention of all parties concerned.

ANNEX

UNIFIED INTERPRETATIONS OF SOLAS CHAPTER II-2

SOLAS REGULATIONS II-2/3.56 AND II-2/20-1, AS AMENDED BY RESOLUTION MSC.365(93)

Definition of vehicle carrier

The definition of vehicle carrier in SOLAS regulation II-2/3.56 is intended for pure car and truck carriers, and should exclude other types of ro-ro cargo ships or container/ro-ro ships, even when carrying empty cars and trucks as cargo.

SOLAS REGULATION II-2/4.5.5.1, AS AMENDED BY RESOLUTION MSC.365(93)

Inert gas supply to double-hull spaces

Double-hull spaces required to be fitted with suitable connections for the supply of inert gas as per SOLAS regulation II-2/4.5.5.1.4.1 are all ballast tanks and void spaces of double-hull and double-bottom spaces adjacent to the cargo tanks, including the forepeak tank and any other tanks and spaces under the bulkhead deck adjacent to cargo tanks, except cargo pump-rooms and ballast pump-rooms.

SOLAS REGULATIONS II-2/5.2.1.2, II-2/5.2.1.3 AND II-2/7.9.3

Ventilation by fan coil units and internal circulation fans

The fan in a heat, ventilation and air conditioning (HVAC) temperature control unit, or a circulation fan inside a cabinet/switchboard, is not considered to be a ventilation fan as addressed in SOLAS regulations II-2/5.2.1.2, II-2/5.2.1.3 and II-2/7.9.3, if it is not capable of supplying outside air to the space when the power ventilation is shut down (e.g. small units intended for recirculation of air within a cabin). Therefore, such fans need not be capable of being stopped from an easily accessible position (or a safe position) outside the space being served when applying SOLAS regulations II-2/5.2.1.2 or II-2/5.2.1.3, and need not be capable of being controlled from a continuously manned central control station for passenger ships carrying more than 36 passengers when applying SOLAS regulation II-2/7.9.3.

SOLAS REGULATION II-2/9

Bulkhead between the wheelhouse and toilet inside the wheelhouse

A bulkhead separating the wheelhouse and the toilet, installed completely within the wheelhouse, requires no fire rating.

SOLAS REGULATION II-2/15.2.2.6, AS INTRODUCED BY RESOLUTION MSC.338(91)

Suitable number of spare air cylinders to be provided in connection with drills

1 "A suitable number of spare cylinders" to be carried on board to replace those used for fire drills should be at least one "set of cylinders" for each mandatory breathing apparatus, unless additional spare cylinders are required by the shipboard safety management system (SMS).

2 "Set of cylinders" means the number of cylinders which are required to operate the breathing apparatus.

3 No additional cylinders are required for fire drills for breathing apparatus sets required by SOLAS regulation II-2/19, IMSBC Code, the IBC Code or IGC Code.

SOLAS REGULATION II-2/19.3.2

Certified safe type electrical equipment for ships carrying dangerous goods

1 Reference should be made to IEC 60092-506:2003 standard, Electrical installations in ships – Part 506: Special features – Ships carrying specific dangerous goods and materials hazardous only in bulk.

2 For pipes having open ends (e.g. ventilation and bilge pipes) in a hazardous area, the pipe itself should be classified as a hazardous area (see IEC 60092-506:2003 table B1, item B).

3 When carrying flammable liquids having flashpoints less than 23°C as Class 3, Class 6.1 or Class 8 in cargo spaces, the bilge pipes with flanges, valves, pumps, etc. constitute a source of release and the enclosing spaces (e.g. pipe tunnels, bilge pump-rooms) should be classified as an extended hazardous area (comparable with zone 2) unless these spaces are continuously mechanically ventilated with a capacity for at least six air changes per hour. Except where the space is protected with redundant mechanical ventilation capable of starting automatically, equipment not certified for zone 2 should be automatically disconnected following loss of ventilation while essential systems such as bilge and ballast systems should be certified for zone 2. Where redundant mechanical ventilation is employed, equipment and essential systems not certified for zone 2 should be interlocked so as to prevent inadvertent operation if the ventilation is not operational. Audible and visible alarms should be provided at a manned station if failure occurs.