



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 04 tháng 08 năm 2011

Số thông báo: 031TI/11TB

Nội dung: Giải thích thống nhất SC 245 của Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS) về đường ống hút của bơm cứu hỏa sự cố đi qua buồng máy (Quy định II-2/10.2.1.4.1 của Công ước SOLAS), và một số vấn đề liên quan.

Kính gửi: Các Chủ tàu/ Công ty quản lý tàu
Các Đơn vị thiết kế tàu biển
Các Nhà máy đóng tàu
Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển

Trong tháng sáu năm 2011, Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS) đã ban hành Giải thích thống nhất SC 245 về đường ống hút của bơm cứu hỏa sự cố đi qua buồng máy theo Quy định II-2/10.2.1.4.1 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC.99(73) do Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế thông qua tháng mười một năm 2000, như sau:

Quy định II-2/10.2.1.4.1 của Công ước SOLAS

“Bơm cứu hỏa sự cố, đầu lấy nước vào của bơm, các ống hút, cấp nước và van cách ly phải được bố trí bên ngoài buồng máy. Nếu không thể bố trí được như vậy, hộp thông biển có thể có thể được lắp đặt trong buồng máy nếu van được điều khiển từ xa từ vị trí ở trong cùng một khoang với bơm cứu hỏa sự cố, và đường ống hút phải gắn đến mức thực tế có thể thực hiện được. Các đoạn ngắn của đường ống hút hoặc cấp nước có thể đi trong buồng máy, với điều kiện chúng được bao bằng hộp thép có chiều dày thích đáng hoặc được bọc theo tiêu chuẩn cấp “A-60”. Các ống phải có chiều dày thích đáng, nhưng trong mọi trường hợp không được nhỏ hơn 11 mm, và phải được nối bằng phương pháp hàn, ngoại trừ liên kết bằng bích nối với van lấy nước biển.”

Quy định II-2/10.2.1.4.1 được áp dụng cho tàu đóng vào hoặc sau ngày 01 tháng bảy năm 2002.

Giải thích thống nhất SC 245 của IACS

.1 Từ ngữ “*van*” ở câu thứ hai có nghĩa là “*van lấy nước biển*”;

.2 Trong trường hợp đường ống hút hoặc cấp nước đi trong buồng máy được bọc theo tiêu chuẩn cấp “A-60”, thì không cần thiết phải bọc cho “*đoạn ống cách*”, “*van lấy nước biển*” và “*hộp thông biển*”.

.3 Phương pháp bọc ống theo “*tiêu chuẩn cấp A-60*” tức là ống được che chắn/ bảo vệ theo cách thực tế bằng vật liệu bọc được phê chuẩn là một phần của kết cấu cấp “A-60” phù hợp với Bộ luật quốc tế về áp dụng các quy trình thử cháy (FTP).

.4 Nếu van lấy nước biển trong buồng máy, thì nó không được là loại sự cố-đóng (fail-close, tức là khi bị sự cố van sẽ ở trạng thái đóng). Nếu van lấy nước biển trong buồng máy và không phải là loại sự cố - mở (fail-open, tức là khi bị sự cố van sẽ ở trạng thái mở), thì phải có biện pháp sao cho van có thể được mở khi xảy ra cháy, chẳng hạn như đường ống điều khiển, thiết bị kích hoạt và/ hoặc dây điện với khả năng bảo vệ chịu lửa tương đương với tiêu chuẩn cấp “A-60”.

.5 Trong trường hợp các bơm cứu hỏa chính được bố trí trong khoang ở ngoài buồng máy, và nếu đường ống hút nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong khoang này, thì giải thích nói trên phải được áp dụng cho đường ống hút nước đó.

Thời hạn áp dụng Giải thích thống nhất SC 245 của IACS

Giải thích thống nhất SC 245 của IACS được áp dụng cho tàu có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01 tháng bảy năm 2012.

Hướng dẫn bổ sung

Liên quan đến việc bố trí đường ống hút hoặc cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố trong buồng máy, chúng tôi xin có một số hướng dẫn bổ sung như sau:

1. Quy định II-2/4.6.3 của Bổ sung, sửa đổi năm 1981 của Công ước SOLAS (theo Nghị quyết MSC.1(XLV)) cho phép đường ống hút hoặc cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong buồng máy, và được áp dụng cho tàu đóng từ ngày 01 tháng chín năm 1984, như sau:

“... Trong trường hợp ngoại lệ, Chính quyền Hàng hải có thể cho phép các đoạn ngắn của của đường ống hút hoặc cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong buồng máy, nếu thực tế không thể đi ống bên ngoài với điều kiện tính nguyên vẹn của đường ống nước cứu hỏa được duy trì bằng cách bao bọc đường ống hút hoặc cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong buồng máy trong hộp thép có chiều dày thích đáng.”

Quy định này được thay thế bởi Quy định II-2/10.2.1.4.1 của Công ước SOLAS (sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết MSC.99(73)) như đã trình bày ở trên.

2. Tháng năm năm 1998, MSC đã ban hành Thông tư MSC/Circ.847 về giải thích một số nội dung và từ không rõ nghĩa trong Chương II-2 của Công ước SOLAS. Thông tư này áp dụng cho các hệ thống và trang thiết bị chống cháy lắp đặt trên tàu từ ngày 14 tháng năm năm 1998, đưa ra giải thích đối với Quy định II-2/4.6.3 như sau:

“Không chỉ bơm cứu hỏa sự cố, mà cả đầu lấy nước biển, ống hút và cấp nước cùng với các van, ... phải ở bên ngoài buồng có chứa bơm cứu hỏa chính. Tuy vậy, chỉ những đoạn ngắn của đường ống hút và cấp nước, trong những hoàn cảnh nhất định, mới có thể đi trong buồng máy, nếu chúng được bao bằng hộp thép có chiều dày thích đáng. Thay thế cho hộp thép, ống có thể được bọc theo tiêu chuẩn cấp A-60.

Ống phải có chiều dày thích đáng, trong mọi trường hợp không được nhỏ hơn 11 mm, và phải được nối bằng phương pháp hàn, ngoại trừ liên kết bằng bích nối với van lấy nước biển.

Hộp thông biển cùng với van và phần chính của đường ống hút nối chung phải ở ngoài buồng máy. Nếu không thể bố trí được như vậy, hộp thông biển có thể có thể được lắp đặt trong buồng máy với điều kiện là van được điều khiển từ xa từ vị trí ở gần bơm, trong cùng một khoang, và đường ống hút phải ngắn đến mức thực tế có thể thực hiện được.”

Giải thích nêu trên của Thông tư MSC/Circ.847 đối với Quy định II-2/4.6.3 đã được đưa vào Quy định II-2/10.2.1.4.1 của Công ước SOLAS (sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết MSC.99(73)).

3. Như vậy, đối với **tàu đóng từ ngày 01 tháng chín năm 1984**, nếu có đường ống hút và cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong buồng máy, thì các đường ống này phải:

- a. Ngắn đến mức thực tế có thể thực hiện được.
- b. Được bao bọc bảo vệ bằng hộp thép có chiều dày thích đáng hoặc bọc theo tiêu chuẩn cấp A-60.

Đối với đường ống hút và cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong buồng máy **lắp đặt trên tàu vào hoặc sau ngày 14 tháng năm năm 1998**, ngoài a. và b. nói trên, còn phải thỏa mãn yêu cầu sau (Thông tư MSC/Circ.847):

- c. Có chiều dày thích đáng, nhưng trong mọi trường hợp không được nhỏ hơn 11 mm, và phải được nối bằng phương pháp hàn, ngoại trừ liên kết bằng bích nối với van lấy nước biển.

Chúng tôi xin gửi kèm theo Thông báo kỹ thuật này Giải thích thống nhất SC 245 của IACS và đề nghị các Quý Cơ quan:

- Lưu ý áp dụng Giải thích thống nhất SC 245 của IACS cho các tàu có hợp đồng đóng mới từ ngày 01 tháng bảy năm 2012.

- Rà soát lại bố trí của đường ống hút và cấp nước của bơm cứu hỏa sự cố đi trong buồng máy để đảm bảo sự tuân thủ nội dung nêu trong **Hướng dẫn bổ sung** nói trên. Thực tế đã có khá nhiều tàu bị Chính quyền cảng nước ngoài (PSC) lưu giữ do không tuân thủ vấn đề 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 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: +84 4 37684701 (số máy lẻ: 530)

Fax: +84 4 37684722

Thư điện tử: bangph@vr.org.vn

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

KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG

Nơi nhận:

-Nhu trên;

-QP, TB, CTB, CN, VRQC, TTTH;

-Lưu QP, TB./.

Nguyễn Vũ Hải

SC 245

Suction piping of emergency fire pumps, which are run through the machinery space (SOLAS II-2/10.2.1.4.1)

(June 2011)

Regulation

SOLAS Ch. II-2 Reg. 10.2.1.4.1

The emergency fire pump, its seawater inlet, and suction and delivery pipes and isolating valves shall be located outside the machinery space. If this arrangement cannot be made, the sea-chest may be fitted in the machinery space if the valve is remotely controlled from a position in the same compartment as the emergency fire pump and the suction pipe is as short as practicable. Short lengths of suction or discharge piping may penetrate the machinery space, provided they are enclosed in a substantial steel casing, or are insulated to "A-60" class standards. The pipes shall have substantial wall thickness, but in no case less than 11 mm, and shall be welded except for the flanged connection to the sea inlet valve.

Interpretation

- .1 "the valve" in second sentence means "sea inlet valve";
- .2 in cases where suction or discharge piping penetrating machinery spaces are insulated to "A-60" class standards, it is not necessary to insulate "distance pieces", "sea inlet valves" and "sea-chests" to "A-60" class standards;
- .3 the method for insulating pipes to "A-60" class standards" is that they are to be covered/protected in a practical manner by insulation material which is approved as a part of "A-60" class divisions in accordance with the FTP Code; and
- .4 where the sea inlet valve is in the machinery space, the valve should not be a fail-close type. Where the sea inlet valve is in the machinery space and is not a fail-open type, measures should be taken so that the valve can be opened in the event of fire, e.g. control piping, actuating devices and/or electric cables with fire resistant protection equivalent to "A-60" class standards.
- .5 In cases where main fire pumps are provided in compartments outside machinery spaces and where the emergency fire pump suction piping penetrates such compartments, the above interpretation is to be applied to the piping.

Notes:

1. This Unified Interpretation is to be applied by IACS Societies on ships contracted for construction on or after 1 July 2012.
2. The "contracted for construction" date means the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For further details regarding the date of "contract for construction", refer to IACS Procedural Requirement (PR) No. 29.

End of Document
