

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI****BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 09/2025/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 12 tháng 02 năm 2025

**THÔNG TƯ****Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp  
và đóng tàu biển vỏ thép**

*Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 25 tháng 11 năm 2015;*

*Căn cứ Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật ngày 29 tháng 6 năm 2006;*

*Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Khoa học - Công nghệ và Môi trường và Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam;*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép.*

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Thông tư này Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép

Mã số đăng ký: QCVN 21:2025/BGTVT.

**Điều 2. Hiệu lực thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2025.

2. Bãi bỏ các nội dung sau:

(a) Khoản 1 Điều 1 của Thông tư số 11/2016/TT-BGTVT ngày 02 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu cao tốc, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị an toàn tàu biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra và đóng tàu biển vỏ gỗ;

(b) Khoản 2 Điều 1 của Thông tư số 08/2017/TT-BGTVT ngày 14 tháng 3 năm 2017

của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo động và chỉ báo trên tàu biển, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép Sửa đổi 1, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị nâng trên tàu biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giám sát và đóng tàu biển cỡ nhỏ;

(c) Khoản 2 Điều 1 của Thông tư số 15/2018/TT-BGTVT ngày 04 tháng 4 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Kiểm soát và quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn tàu biển, mã số đăng ký: QCVN 99:2017/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi 2:2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 2:2017 QCVN 21:2015/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Trang bị an toàn tàu biển - Sửa đổi 1:2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 1:2017 QCVN 42:2015/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phân cấp và đóng du thuyền - Sửa đổi 1:2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 1:2017 QCVN 81:2014/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật giàn cố định trên biển - Sửa đổi 1:2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 1:2017 QCVN 49:2017/BGTVT;

(d) Khoản 5 Điều 1 của Thông tư số 27/2019/TT-BGTVT ngày 07 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị áp lực trên phương tiện giao thông vận tải và phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác trên biển; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chế tạo và kiểm tra phương tiện, thiết bị xếp dỡ; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn lao động và kỹ thuật nôi hơi lắp đặt trên phương tiện, thiết bị thăm dò và khai thác trên biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi 3: 2018./.

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Xuân Sang**



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

**QCVN 21:2025/BGTVT**

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA  
VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP**

National Technical Regulation  
on the Classification and Construction of Sea-going Steel Ships

**TẬP 1**

**HÀ NỘI - 2025**

**Lời nói đầu**

QCVN 21:2025/BGTVT (Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép) do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Vụ Khoa học - Công nghệ và Môi trường trình duyệt, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 09/2025/TT-BGTVT ngày 12 tháng 02 năm 2025.

QCVN 21:2025/BGTVT thay thế QCVN 21:2015/BGTVT, Sửa đổi 1:2016 QCVN 21:2015/BGTVT, Sửa đổi 2:2017 QCVN 21:2015/BGTVT, Sửa đổi 3:2018 QCVN 21:2015/BGTVT.

Quy chuẩn này bao gồm 6 tập được phân chia như sau:

<b>Tập</b>	<b>Nội dung</b>
<b>TẬP 1</b>	I Quy định chung
	II Quy định kỹ thuật:
	Phần 1A Quy định chung
	Phần 1B Quy định chung về kiểm tra
	III Các quy định về quản lý
	IV Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân
	V Tổ chức thực hiện
<b>TẬP 2</b>	Phần 2A Kết cấu thân tàu và trang thiết bị tàu có chiều dài từ 90 mét trở lên
	Phần 2B Kết cấu thân tàu và trang thiết bị tàu có chiều dài dưới 90 mét
<b>TẬP 3</b>	Phần 3 Hệ thống máy tàu
	Phần 4 Trang bị điện
	Phần 5 Phòng, phát hiện và chữa cháy
<b>TẬP 4</b>	Phần 6 Hàn
	Phần 7A Vật liệu
	Phần 7B Trang thiết bị

<b>Tập</b>	<b>Nội dung</b>
TẬP 5	Phần 8A Sà lan vỏ thép
	Phần 8B Tàu công trình
	Phần 8C Tàu lặn
	Phần 8D Tàu chở xô khí hóa lỏng
	Phần 8E Tàu chở xô hóa chất nguy hiểm
	Phần 8F Tàu khách
	Phần 8G Tàu mang cấp gia cường đi các cực và gia cường chống băng
	Phần 8H Sà lan chuyên dùng
	Phần 8I Tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp
TẬP 6	Phần 9 Phân khoang
	Phần 10 Ổn định nguyên vẹn
	Phần 11 Mạn khô
	Phần 12 Tầm nhìn từ lâu lái
	Phần 13 Khu vực sinh hoạt thuyền viên
	Phần 14 Quy định đối với tàu vượt tuyến một chuyến

**QCVN 21:2025/BGTVT****QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA  
VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP****MỤC LỤC****I QUY ĐỊNH CHUNG**

- 1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng
- 1.2 Tài liệu viện dẫn và giải thích từ ngữ

**II QUY ĐỊNH KỸ THUẬT****PHẦN 1A QUY ĐỊNH CHUNG****Chương 1 Quy định chung**

- 1.1 Quy định chung
- 1.2 Giải thích từ ngữ

**Chương 2 Quy định về phân cấp và duy trì cấp**

- 2.1 Phân cấp
- 2.2 Duy trì cấp tàu

**Chương 3 Kiểm tra của đăng kiểm**

- 3.1 Quy định chung

**PHẦN 1B QUY ĐỊNH CHUNG VỀ KIỂM TRA****Chương 1 Quy định chung**

- 1.1 Kiểm tra
- 1.2 Tàu chuyên dụng và các hệ thống, các máy, các thiết bị chuyên dụng
- 1.3 Giải thích từ ngữ
- 1.4 Chuẩn bị kiểm tra và các nội dung khác
- 1.5 Các quy định khác

**Chương 2 Kiểm tra phân cấp**

- 2.1 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới
- 2.2 Kiểm tra phân cấp tàu không có kiểm tra của Đăng kiểm trong đóng mới

**QCVN 21:2025/BGTVT**

2.3 Thử nghiêng và thử đường dài

2.4 Thử chở hàng

2.5 Các thay đổi

**Chương 3 Kiểm tra hàng năm**

3.1 Quy định chung

3.2 Kiểm tra hàng năm thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng

3.3 Kiểm tra hàng năm hệ thống máy tàu

3.4 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở xô khí hóa lỏng

3.5 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

3.6 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu áp dụng Phần 13

3.7 Các yêu cầu đặc biệt đối với các tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp

3.8 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu hàng rời và tàu dầu

**Chương 4 Kiểm tra trung gian**

4.1 Quy định chung

4.2 Kiểm tra trung gian thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng

4.3 Kiểm tra trung gian hệ thống máy tàu

4.4 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở xô khí hóa lỏng

4.5 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

4.6 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp

4.7 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu hàng rời và tàu dầu

**Chương 5 Kiểm tra định kỳ**

5.1 Quy định chung

5.2 Kiểm tra định kỳ thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng

5.3 Kiểm tra định kỳ hệ thống máy tàu

5.3.5 Kiểm tra hệ thống giảm phát thải bằng chất xúc tác lựa chọn

5.4 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở xô khí hóa lỏng

5.5 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

5.6 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu áp dụng Phần 13

5.7 Các yêu cầu đặc biệt đối với tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp

**QCVN 21:2025/BGTVT****Chương 6 Kiểm tra trên đà**

6.1 Kiểm tra trên đà

**Chương 7 Kiểm tra nồi hơi**

7.1 Kiểm tra nồi hơi

**Chương 8 Kiểm tra trục chân vịt và trục trong ống bao trục**

8.1 Kiểm tra trục chân vịt và trục trong ống bao trục

**Chương 9 Kiểm tra máy tàu theo kế hoạch**

9.1 Kiểm tra máy tàu theo kế hoạch

**Chương 10 Kiểm tra sà lan vỏ thép**

10.1 Quy định chung

10.2 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới

10.3 Kiểm tra phân cấp sà lan không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới

10.4 Kiểm tra hàng năm

10.5 Kiểm tra trung gian

10.6 Kiểm tra định kỳ

10.7 Kiểm tra trên đà

10.8 Kiểm tra nồi hơi

**Chương 11 Kiểm tra tàu lặn**

11.1 Quy định chung

11.2 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới

11.3 Kiểm tra phân cấp tàu không có kiểm tra của Đăng kiểm trong đóng mới

11.4 Kiểm tra chu kỳ đối với tàu lặn không phải là tàu lặn chở khách

11.5 Kiểm tra chu kỳ đối với tàu lặn chở khách

**Chương 12 Kiểm tra sà lan chuyên dùng**

12.1 Quy định chung

12.2 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới

12.3 Kiểm tra hàng năm

12.4 Kiểm tra trung gian



12.5 Kiểm tra định kỳ

12.6 Kiểm tra trên đà

12.7 Kiểm tra nồi hơi và thiết bị hâm bằng dầu nóng

12.8 Kiểm tra máy tàu theo kế hoạch

### **Chương 13 Kiểm tra tàu công trình**

13.1 Quy định chung

13.2 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới

13.3 Kiểm tra hàng năm

13.4 Kiểm tra trung gian

13.5 Kiểm tra định kỳ

13.6 Kiểm tra trên đà

13.7 Kiểm tra nồi hơi và thiết bị hâm bằng dầu nóng

13.8 Kiểm tra trục chân vịt và trục chân vịt trong ống bao trục

13.9 Kiểm tra máy tàu theo kế hoạch

### **Chương 14 Kiểm tra tàu khách**

14.1 Quy định chung

14.2 Tàu và các hệ thống, các máy, các thiết bị chuyên dụng

14.3 Chuẩn bị kiểm tra và các vấn đề khác

14.4 Các vấn đề khác

14.5 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới

14.6 Kiểm tra phân cấp tàu không có kiểm tra của Đăng kiểm trong đóng mới

14.7 Thử nghiêng và thử đường dài

14.8 Các thay đổi

14.9 Kiểm tra trung gian

14.10 Kiểm tra định kỳ

14.11 Kiểm tra trên đà

14.12 Kiểm tra nồi hơi

14.13 Kiểm tra trục chân vịt và trục trong ống bao trục

14.14 Kiểm tra máy tàu theo kế hoạch

**QCVN 21:2025/BGTVT****III CÁC QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ****Chương 1 Sổ đăng ký kỹ thuật tàu biển Việt Nam**

- 1.1 Quy định chung
- 1.2 Đăng ký kỹ thuật tàu biển

**Chương 2 Thẩm định thiết kế, kiểm tra và cấp giấy chứng nhận**

- 2.1 Thẩm định thiết kế, duyệt tài liệu hướng dẫn
- 2.2 Kiểm tra
- 2.3 Giấy chứng nhận phân cấp
- 2.4 Giấy chứng nhận duy trì cấp tàu và các giấy chứng nhận khác
- 2.5 Thủ tục thẩm định thiết kế, kiểm tra và cấp các giấy chứng nhận tàu biển

**Chương 3 Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo điều ước quốc tế và luật quốc gia**

- 3.1 Quy định chung
- 3.2 Giấy chứng nhận và hiệu lực của giấy chứng nhận
- 3.3 Hiệu lực của Giấy chứng nhận theo công ước quốc tế
- 3.4 Thủ tục thẩm định thiết kế, kiểm tra và cấp các giấy chứng nhận tàu biển

**Chương 4 Rút cấp và mất hiệu lực của giấy chứng nhận phân cấp**

- 4.1 Mất hiệu lực cấp tàu
- 4.2 Phân cấp lại

**Chương 5 Quản lý hồ sơ**

- 5.1 Các hồ sơ do Đăng kiểm cấp
- 5.2 Quản lý hồ sơ

**IV TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN**

- 1.1 Trách nhiệm của chủ tàu, công ty khai thác tàu, các cơ sở thiết kế, đóng mới, hoán cải, phục hồi và sửa chữa tàu biển
- 1.2 Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam

**V TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

Phần 1A, Chương 1

QCVN 21:2025/BGTVT

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA  
VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP****I QUY ĐỊNH CHUNG****1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng****1.1.1 Phạm vi điều chỉnh**

1 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia này (sau đây gọi tắt là “Quy chuẩn”) quy định về kiểm tra phân cấp tàu biển (bao gồm cả các kết cấu nổi trên biển, sau đây gọi tắt là “tàu”). Quy chuẩn này cũng quy định về các hoạt động liên quan đến thiết kế, đóng mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa và khai thác tàu. Tàu thuộc phạm vi áp dụng của Quy chuẩn này bao gồm tàu mang và dự định mang cờ quốc tịch Việt Nam có đặc điểm như dưới đây, và các tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài (khi thấy cần thiết hoặc có yêu cầu):

(1) Tất cả các tàu (tự chạy hoặc không tự chạy) có chiều dài từ 20 mét trở lên;

(2) Tất cả các tàu tự chạy (không phụ thuộc vào chiều dài) có tổng công suất liên tục lớn nhất của máy chính từ 75 kW trở lên;

(3) Các tàu khách, tàu kéo, tàu hàng lỏng, tàu chở xô khí hóa lỏng, tàu chở xô hóa chất nguy hiểm và các tàu có công dụng đặc biệt khác không phụ thuộc vào chiều dài tàu và công suất của máy chính.

2 Mặc dù được quy định ở -1 trên, Quy chuẩn này không bắt buộc áp dụng đối với các tàu quân sự, tàu cá (tàu cá là tàu sử dụng để đánh bắt cá, cá voi, hải cẩu, hải mã hoặc các nguồn sống khác của biển, bao gồm cả các tàu chế biến sản phẩm do chính tàu đánh bắt được. Tàu cá không bao gồm các tàu chỉ sử dụng để: chế biến cá hoặc các nguồn sống khác của biển; chở cá; nghiên cứu và đào tạo).

3 Các tàu nêu ở -2 trên hoặc các tàu không thuộc phạm vi áp dụng nêu ở -1 trên có thể áp dụng một phần hay toàn bộ các yêu cầu của Quy chuẩn này nếu chủ tàu đề nghị hoặc được quy định ở các quy chuẩn, luật có liên quan khác.

4 Mặc dù được quy định ở -1 trên, các tàu không phải là tàu khách, có chiều dài để xác định mạn khô dưới 24 m, du thuyền hoặc các tàu phục vụ thể thao, giải trí khác có thể không cần áp dụng Quy chuẩn này nếu đã áp dụng quy chuẩn quy định

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1**

riêng cho các tàu đó. Quy chuẩn này cũng không áp dụng cho các tàu cao tốc đã áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển cao tốc, trừ trường hợp được quy định dẫn chiếu sang.

**1.1.2 Đối tượng áp dụng**

Quy chuẩn này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến các tàu thuộc phạm vi điều chỉnh nêu tại 1.1.1 trên là Cục Đăng kiểm Việt Nam (sau đây trong Quy chuẩn này viết tắt là “Đăng kiểm”); các chủ tàu; cơ sở thiết kế, đóng mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa và khai thác tàu biển; các cơ sở thiết kế, chế tạo vật liệu và trang thiết bị, máy móc lắp đặt lên tàu.

**1.2 Tài liệu viện dẫn****1.2.1 Các tài liệu viện dẫn sử dụng trong Quy chuẩn**

1 Các quy chuẩn liên quan (sau đây có thể viết tắt là quy chuẩn khác) bao gồm:

- (1) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị nâng trên tàu biển;
- (2) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu;
- (3) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị an toàn tàu biển;
- (4) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển cao tốc;
- (5) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng ụ nổi;
- (6) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu làm bằng chất dẻo cốt sợi thủy tinh;
- (7) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng sàn nâng tàu;
- (8) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống chuông lặn;
- (9) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống làm lạnh hàng;
- (10) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống điều khiển tự động và từ xa;
- (11) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống kiểm soát và duy trì trạng thái kỹ thuật máy tàu;
- (12) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống lầu lái;
- (13) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đo dung tích tàu biển;
- (14) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra sản phẩm công nghiệp dùng cho tàu biển;

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

(15) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đánh giá năng lực cơ sở chế tạo và cung cấp dịch vụ tàu biển;

(16) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm soát tiếng ồn trên tàu biển;

(17) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng du thuyền;

(18) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra và đóng tàu biển vỏ gỗ;

(19) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống chống hà tàu biển;

(20) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra và đóng tàu biển cỡ nhỏ.

**2** International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS, 1974) (Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS, 1974)).

**3** International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bởi Nghị định thư liên quan năm 1978 và năm 1997).

**4** International Convention on Load Lines, 1966, as Amended by the Protocol of 1988 (Load Lines, 1966/1988) (Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển, 1966, được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định thư 1988).

**5** Code of Safety for Special Purpose Ships (SPS Code) (Bộ luật về an toàn đối với các tàu có công dụng đặc biệt của Tổ chức Hàng hải quốc tế (International Maritime Organization (IMO))).

**6** International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code) (Bộ luật quốc tế về vận chuyển xô hàng rời rắn bằng đường biển của IMO).

**7** International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) (Bộ luật quốc tế về kết cấu và thiết bị của tàu chở xô khí hóa lỏng của IMO).

**8** Code for the Construction Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code) (Bộ luật về kết cấu và thiết bị của tàu chở xô khí hóa lỏng của IMO).

**9** International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) (Bộ luật quốc tế về kết cấu và thiết bị của tàu chở xô hóa chất nguy hiểm của IMO).

**10** International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels (IGF Code) (Bộ luật quốc tế về an toàn đối với tàu sử dụng nhiên liệu khí hoặc có điểm chớp cháy thấp của IMO).

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1**

**11** International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (Grain Code) (Bộ luật quốc tế về an toàn chở xô hàng hạt của IMO).

**12** International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP Code) (Bộ luật quốc tế về áp dụng các quy trình thử lửa của IMO).

**13** International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) (Bộ luật quốc tế về chở hàng nguy hiểm bằng đường biển của IMO).

**14** International Code for Ships Operating In Polar Waters (Polar Code) (Bộ luật quốc tế đối với các tàu hoạt động ở các vùng nước địa cực của IMO).

**15** Code For The Transport And Handling Of Hazardous And Noxious Liquid Substances In Bulk On Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code) (Bộ luật về vận chuyển và vận hành các chất lỏng độc và nguy hiểm chở xô trên các tàu dịch vụ ngoài khơi của IMO).

**16** International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention - (International Safety Management (ISM) Code) (Bộ luật quốc tế về vận hành an toàn tàu và ngăn ngừa ô nhiễm của IMO), được sửa đổi, bổ sung.

**17** International Code For Fire Safety Systems (FSS Code) (Bộ luật quốc tế về các hệ thống phòng chống cháy của IMO).

**18** International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) (Bộ luật quốc tế về an toàn tàu chở người công nghiệp của IMO).

**19** MSC.1/Circ. 1395/Rev.4 Lists of solid bulk cargoes for which a fixed Gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed Gas fire-extinguishing system is ineffective (Thông tư MSC.1/Circ. 1395/Rev.4 của Ủy ban an toàn hàng hải của IMO - Danh mục các hàng rời rắn có thể miễn hệ thống dập cháy cố định bằng khí hoặc hệ thống dập cháy cố định bằng khí không hiệu quả).

**20** MSC.235(82) - Adoption of the guidelines for the design and construction of offshore supply vessels, 2006 amended by resolution MSC.335(90) Nghị quyết 235(82) của Ủy ban An toàn hàng hải của IMO - Thông qua hướng dẫn thiết kế và đóng các tàu dịch vụ ngoài khơi, 2006, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị quyết MSC. 335(90).

**21** MEPC.2/Circ. - Provisional categorization of liquid substances in accordance with Marpol Annex II and the IBC Code (Phân loại tạm thời các chất lỏng phù hợp với Phụ lục II MARPOL và IBC của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của IMO).

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

**22** MSC/Circ.860 - Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (Thông tư 860 của Ủy ban an toàn Hàng hải của IMO - Hướng dẫn phê duyệt các thùng chứa được sử dụng ngoài khơi).

**23** MSC.288(87) - Performance Standard for Protective Coatings for Cargo Oil Tanks of Crude Oil Tankers (Nghị quyết 288(87) của Ủy ban An toàn hàng hải của IMO - Tiêu chuẩn chức năng của lớp phủ bảo vệ các két dầu hàng của các tàu chở dầu thô).

**24** MSC.289(87) - Performance Standard for Alternative Means of Corrosion Protection for Cargo Oil Tanks of Crude Oil Tankers (Nghị quyết 289(87) của Ủy ban An toàn hàng hải của IMO - Tiêu chuẩn chức năng đối với các phương pháp thay thế bảo vệ chống ăn mòn các két dầu hàng của các tàu chở dầu thô).

**25** MSC.215(82) - Performance Standard for Protective Coatings for Dedicated Seawater Ballast Tanks in all Types of Ships and Double-Side Skin Spaces of Bulk Carriers (Nghị quyết 215(82) của Ủy ban An toàn hàng hải của IMO - Tiêu chuẩn chức năng đối với lớp phủ bảo vệ các két chuyên dành bằng nước biển của tất cả các loại tàu và các khoang mạn kép của các tàu hàng rời).

**26** Thông tư số 40/2016/TT-BGTVT ngày 07 tháng 12 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam và Thông tư số 17/2023/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2016/TT-BGTVT ngày 7 tháng 12 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam và Thông tư số 51/2017/TT-BGTVT ngày 29 tháng 12 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng kiểm viên và nhân viên nghiệp vụ đăng kiểm tàu biển.

**27** Thông tư số 20/2022/TT-BGTVT ngày 29 tháng 7 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về các biểu mẫu giấy chứng nhận, sổ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cấp cho tàu biển, ụ nổi, kho chứa nổi, giàn di động, phương tiện thủy nội địa và sản phẩm công nghiệp sử dụng cho phương tiện thủy nội địa.

## **QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP**

### **II QUY ĐỊNH KỸ THUẬT**

#### **PHẦN 1A QUY ĐỊNH CHUNG**

#### **CHƯƠNG 1 QUY ĐỊNH CHUNG**

##### **1.1 Quy định chung**

###### **1.1.1 Quy định chung áp dụng cho tất cả các tàu**

1 Việc kiểm tra và đóng các tàu biển vỏ thép được phân cấp phù hợp với cấp tàu nêu ở Chương 2 của Phần này phải tuân thủ các quy định trong những phần liên quan của Quy chuẩn này.

2 Đăng kiểm có thể đưa ra các yêu cầu bổ sung đặc biệt theo hướng dẫn của quốc gia mà tàu mang cờ hoặc quốc gia có vùng nước mà tàu hoạt động.

3 Trong trường hợp Quy chuẩn này không quy định chi tiết về các tiêu chuẩn kỹ thuật, phương pháp tính, kiểm tra thì chủ tàu hoặc đại diện của chủ tàu có thể đề nghị Đăng kiểm áp dụng các quy định có liên quan trong các hướng dẫn, quy phạm của các tổ chức phân cấp thuộc Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS) và các hướng dẫn, bộ luật của IMO.

###### **1.1.2 Những quy định riêng áp dụng cho các tàu hàng rời và tàu dầu**

1 Các tàu hàng rời hoạt động không hạn chế tuyến quốc tế, có chiều dài bằng hoặc lớn hơn 90 m và được hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01 tháng 4 năm 2006 có thể áp dụng Quy phạm kết cấu chung về tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS). Trong trường hợp này, những nội dung không được quy định trong quy phạm đó phải thỏa mãn các quy định liên quan ở những Phần khác của Quy chuẩn này.

2 Các tàu dầu vỏ kép hoạt động không hạn chế tuyến quốc tế, có chiều dài bằng hoặc lớn hơn 150 m và được hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01 tháng 4 năm 2006 có thể dụng Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu của Hiệp hội



**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS). Trong trường hợp này, những nội dung không được quy định trong quy phạm đó phải thỏa mãn các quy định liên quan ở những Phần khác của Quy chuẩn này.

**3** Để áp dụng phù hợp với các quy định ở -1 và -2 trên, sử dụng các định nghĩa sau:

(1) Chiều dài tàu: khoảng cách, tính bằng mét, đo trên đường nước chở hàng mùa hè, từ mép trước của sòng mũi đến mép sau của trụ lái hoặc tâm trục lái nếu không có trụ lái. Chiều dài này phải không được nhỏ hơn 96% nhưng không cần vượt quá 97% chiều dài toàn bộ của đường nước chở hàng mùa hè.

(2) Tàu hàng rời: tàu biển tự chạy, thông thường có kết cấu boong đơn, đáy đôi, có các kết hông và các kết đỉnh mạn, có kết cấu mạn đơn hoặc mạn kép trong khu vực chiều dài chứa hàng và được dự định chủ yếu để chở hàng khô dạng rời, trừ các tàu chở quặng và tàu chở hàng hỗn hợp.

Các tàu có ít nhất một khoang hàng được kết cấu có kết hông và kết đỉnh mạn như nêu trên, áp dụng Quy phạm kết cấu chung về tàu hàng rời nêu ở -1 trên. Trong trường hợp này, độ bền kết cấu của các thành phần trong khoang hàng không có kết cấu có kết hông và/ hoặc kết đỉnh mạn phải phù hợp với tiêu chuẩn bền quy định ở Quy phạm kết cấu chung về tàu hàng rời nêu ở -1 trên.

(3) Tàu dầu: tàu được đóng hoặc hoán cải chủ yếu để chở xô dầu trong các khoang hàng, kể cả các tàu chở hàng hỗn hợp và bất kỳ tàu chở hóa chất nào nếu nó chở hàng hoặc một phần hàng là dầu dạng chở xô. Tàu dầu vỏ kép là tàu dầu mà các khoang hàng được bảo vệ bằng vỏ kép kéo dài suốt chiều dài vùng khoang hàng, bao gồm các không gian mạn kép và đáy đôi.

**4** Các tàu hàng rời có chiều dài bằng hoặc lớn hơn 90 m, các tàu dầu vỏ kép có chiều dài bằng hoặc lớn hơn 150 m hoạt động không hạn chế tuyến quốc tế và được hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01 tháng 7 năm 2015 có thể dụng Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu và tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS). Trong trường hợp này, những nội dung không được quy định trong quy phạm đó phải thỏa mãn các quy định liên quan ở những Phần khác của Quy chuẩn này.

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1**

**5** Để áp dụng phù hợp với các quy định ở -4 trên, sử dụng các định nghĩa sau:

(1) Chiều dài tàu là chiều dài được định nghĩa ở Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu và tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế.

(2) Tàu hàng rời: tàu thông thường có kết cấu boong đơn, đáy đôi, có các kết hông và các kết đỉnh mạn, có kết cấu mạn đơn hoặc mạn kép trong khu vực chiều dài chứa hàng và được dự định chủ yếu để chở hàng khô dạng rời.

Các tàu có ít nhất một khoang hàng được kết cấu có kết hông và kết đỉnh mạn như nêu trên, áp dụng Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu và tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế. Trong trường hợp này, độ bền kết cấu của các thành phần trong khoang hàng không có kết cấu có kết hông và/hoặc kết đỉnh mạn phải phù hợp với tiêu chuẩn bền quy định ở Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu và tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế.

Tuy nhiên, các loại tàu sau không yêu cầu áp dụng quy định Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu và tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế:

(a) Tàu chở quặng

(b) Tàu chở hàng hỗn hợp

(c) Tàu chở gỗ dăm;

(d) Các tàu chở xi măng, tro bay và đường nếu việc bốc, dỡ hàng không yêu cầu phải dùng gàu ngoạm nặng hơn 10 tấn, xẻng cơ giới và các phương tiện khác có thể làm hư hỏng kết cấu khoang;

(e) Tàu có kết cấu đáy trong được thiết kế để tự dỡ hàng.

(3) Tàu dầu: tàu được đóng hoặc hoán cải chủ yếu để chở xô dầu trong các khoang hàng, kể cả các tàu chở hàng hỗn hợp và bất kỳ tàu chở hóa chất nào nếu nó chở hàng hoặc một phần hàng là dầu dạng chở xô. Tàu dầu vỏ kép là tàu dầu mà các khoang hàng được bảo vệ bằng vỏ kép kéo dài suốt chiều dài vùng khoang hàng, bao gồm các không gian mạn kép và đáy đôi.

**6** Các tàu thuộc phạm vi áp dụng quy định 3-10 Chương II-1 của SOLAS, 1974 phải áp dụng Quy phạm kết cấu chung về tàu dầu và tàu hàng rời của Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế.

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT****1.2 Giải thích từ ngữ**

Trừ khi có các định nghĩa ở những phần khác của Quy chuẩn, các thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau.

**1.2.1 Tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp**

Tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp là các tàu sử dụng nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp được định nghĩa ở 2.2.1-28 Phần 8I.

**1.2.2 Tàu khách**

Tàu khách là tàu chở nhiều hơn 12 hành khách. Trong đó, hành khách là bất kỳ người nào không phải là:

(1) Thuyền trưởng, thuyền viên hoặc những người khác trên tàu được sử dụng hoặc tham gia vào bất cứ công việc kinh doanh nào của tàu, làm việc trên tàu; và

(2) Trẻ em dưới một tuổi.

Tàu khách được thiết kế và đóng để chở khách theo lịch trình thường xuyên giữa các cảng đã định thì được gọi là phà khách.

**1.2.3 Tàu hàng**

Tàu hàng là tàu không phải là tàu khách.

**1.2.4 Tàu hàng lỏng (Tanker)**

Tàu hàng lỏng là tàu hàng được đóng mới hoặc được hoán cải để chở xô hàng lỏng dễ cháy, trừ các tàu chở xô khí hóa lỏng hoặc các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm.

**1.2.5 Tàu có công dụng đặc biệt và tàu chở người công nghiệp**

1 Tàu có công dụng đặc biệt là tàu tự chạy mà do đặc điểm công dụng của tàu, có số người đặc biệt, bao gồm cả hành khách, nhiều hơn 12 người. Tàu có công dụng đặc biệt có thể bao gồm: các tàu nghiên cứu khoa học, thám hiểm và kiểm tra; tàu phục vụ đào tạo người đi biển; tàu chế biến hải sản và cá voi (không tham gia đánh bắt); tàu chế biến các nguồn sống trên biển khác (không tham gia đánh bắt) và các tàu khác có đặc trưng thiết kế và các loại hình khai thác tương tự.

Người đặc biệt nêu trên bao gồm tất cả những người (không phải là thuyền viên và hành khách) mà được chở trên tàu để thực hiện các công việc liên quan đến

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1**

công dụng đặc biệt của tàu đó hoặc do công việc đặc biệt đang được thực hiện trên tàu. Người đặc biệt bao gồm: các nhà khoa học hoặc kỹ thuật viên tham gia nghiên cứu hoặc kiểm tra về hải dương học hoặc thủy văn học hoặc thám hiểm (không phải là thám hiểm thương mại); những người đặt ống và đặt cáp, cứu hộ, lặn, vận hành cần cẩu; những người chế biến cá, cá voi hoặc các nguồn tài nguyên sống khác của biển đánh bắt được trên các tàu chế biến không tham gia đánh bắt; những người đào tạo thuyền viên trên biển và những người tương tự khác.

**2** Tàu chở người công nghiệp là tàu thỏa mãn Bộ luật quốc tế về an toàn tàu chở người công nghiệp, được IMO thông qua bởi Nghị quyết MSC.527(106) ngày 10 tháng 11 năm 2022. Trong đó, người công nghiệp là tất cả những người được vận chuyển hoặc bố trí ở trên tàu nhằm mục đích thực hiện các hoạt động công nghiệp ngoài khơi trên các tàu khác và/hoặc các cơ sở ngoài khơi.

**1.2.6 Tàu chở xô khí hóa lỏng**

Tàu chở xô khí hóa lỏng là tàu hàng được đóng mới hoặc hoán cải để chở xô khí hóa lỏng được quy định trong Phần 8D của Quy chuẩn này.

**1.2.7 Tàu chở xô hóa chất nguy hiểm**

Tàu chở xô hóa chất nguy hiểm là tàu hàng được đóng mới hoặc hoán cải để chở xô hóa chất nguy hiểm được quy định trong Phần 8E của Quy chuẩn này.

**1.2.8 Vịnh Bắc Bộ**

Vịnh Bắc Bộ là vịnh nửa kín được bao bọc ở phía Bắc bởi bờ biển lãnh thổ đất liền của hai nước Việt Nam và Trung Quốc, phía Đông bởi bờ biển bán đảo Lôi Châu và đảo Hải Nam của Trung Quốc, phía Tây bởi bờ biển đất liền Việt Nam và giới hạn phía Nam bởi đoạn thẳng nối liền từ điểm nhô ra nhất của mép ngoài cùng của mũi Oanh Ca - đảo Hải Nam của Trung Quốc có tọa độ địa lý là vĩ tuyến 18°31'19" Bắc, kinh tuyến 108°41'17" Đông, qua đảo Cồn Cỏ của Việt Nam đến một điểm trên bờ biển của Việt Nam có tọa độ địa lý là vĩ tuyến 16°57'40" Bắc và kinh tuyến 107°08'42" Đông.

**1.2.9 Tuyến quốc tế**

Tuyến quốc tế là tuyến hành trình từ một nước có áp dụng SOLAS, 1974, đến một cảng ngoài nước đó, hoặc ngược lại, hoặc giữa hai cảng ngoài quốc gia của nước mà tàu treo cờ.

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT****1.2.10 Tuyến nội địa**

Tuyến nội địa là tuyến hành trình mà cảng đi và cảng đến đều thuộc Việt Nam.

**1.2.11 Sà lan**

Sà lan là cấu trúc nổi, dự định chở hàng trong các khoang hàng, trên boong và/hoặc trong các kết liên với kết cấu thân tàu, không có thiết bị đẩy bằng cơ khí và phù hợp với các yêu cầu của Phần 8A của Quy chuẩn.

**1.2.12 Tàu đang đóng**

Tàu đang đóng là tàu nằm trong giai đoạn tính từ ngày đặt ky cho đến ngày nhận được Giấy chứng nhận phân cấp.

**1.2.13 Tàu hiện có**

Tàu hiện có là những tàu không phải là tàu đang đóng.

**1.2.14 Tàu có giai đoạn bắt đầu đóng mới**

Tàu có giai đoạn bắt đầu đóng mới là tàu có ky được đặt hoặc tàu đang ở trong giai đoạn đóng mới tương tự. "Giai đoạn đóng mới tương tự" ở đây có nghĩa là giai đoạn mà:

- (1) Kết cấu được hình thành đã có thể bắt đầu nhận dạng được con tàu; và
- (2) Việc lắp đặt con tàu đó đã bắt đầu được ít nhất 50 tấn hoặc 1% khối lượng dự tính của tất cả các vật liệu kết cấu, lấy giá trị nhỏ hơn.

**1.2.15 Hoán cải lớn**

Hoán cải lớn là hoán cải đối với tàu hiện có mà:

- (1) Thay đổi đáng kể kích thước hoặc khả năng chở của tàu, ví dụ như kéo dài tàu bằng cách thêm một phần mới thân tàu vào giữa tàu;
- (2) Thay đổi loại tàu, ví dụ như thay đổi từ tàu hàng lỏng sang tàu hàng khô;
- (3) Thay đổi kết cấu có ảnh hưởng đến yêu cầu cần thiết liên quan đến phân khoang tàu.

**1.2.16 Duyệt (hoặc thẩm định)**

Duyệt hoặc thẩm định nghĩa là việc Đăng kiểm thực hiện kiểm tra, soát xét lại các bản vẽ, tài liệu thiết kế, hướng dẫn sử dụng, các quy trình hoặc các nội dung

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1**

khác liên quan đến phân cấp, chỉ kiểm tra việc tuân thủ của chúng đối với các yêu cầu liên quan của quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc các tài liệu tham khảo khác nếu có yêu cầu.

**1.2.17 Nơi trú ẩn**

Nơi trú ẩn của tàu là vùng nước tự nhiên hoặc nhân tạo được bảo vệ mà ở đó tàu có thể trú ẩn trong trường hợp sự an toàn của tàu bị đe dọa.

**1.2.18 Đăng kiểm viên**

Đăng kiểm viên là người chuyên môn kỹ thuật của Đăng kiểm, được Đăng kiểm công nhận và ủy quyền để thực hiện các công việc liên quan đến kiểm tra, đánh giá trạng thái kỹ thuật và phân cấp.

**1.2.19 Chiều cao sóng đáng kể**

Chiều cao sóng đáng kể ( $H_s$ ) là chiều cao trung bình của nhóm 1/3 các chiều cao sóng lớn nhất trong phạm vi phổ sóng.

**1.2.20 Chiều dài tàu**

1 Chiều dài tàu ( $L$ ) là khoảng cách, tính bằng mét, đo trên đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất được định nghĩa ở 1.2.29-2, từ mặt trước sóng mũi đến mặt sau trụ bánh lái, trong trường hợp tàu có trụ bánh lái; hoặc đến đường tâm trục lái, nếu tàu không có trụ bánh lái. Tuy nhiên, nếu tàu có đuôi theo kiểu tuần dương hạm thì  $L$  được đo như trên hoặc bằng 96% toàn bộ chiều dài trên đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất, lấy giá trị nào lớn hơn.

2 Trong trường hợp trụ bánh lái không kéo dài đến gót ky thì tàu được coi là không có trụ bánh lái.

3 Trong trường hợp  $L$  được xác định bằng 96% toàn bộ chiều dài trên đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất, đầu sau của  $L$  phải là điểm ở một khoảng cách  $L$  tính từ mặt trước của sóng mũi song song với đường chuẩn.

4 Đối với các tàu không có trụ bánh lái và trục lái (ví dụ như tàu lắp chân vịt Voith-Schneider),  $L$  phải là 96% của toàn bộ chiều dài trên đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất.

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

**5** Nếu có sự khác biệt giữa chiều chìm tính toán sức bền ( $d_s$ ) và chiều chìm chở hàng thiết kế lớn nhất không quá 300 mm, chiều dài của tàu và chiều dài toàn bộ trên đường nước chở hàng phải là giá trị được đo theo chiều chìm chở hàng thiết kế lớn nhất. Nếu sự khác biệt này lớn hơn 300 mm thì phải lấy giá trị được đo theo  $d_s$ .

**1.2.21 Chiều dài tàu để xác định mạn khô**

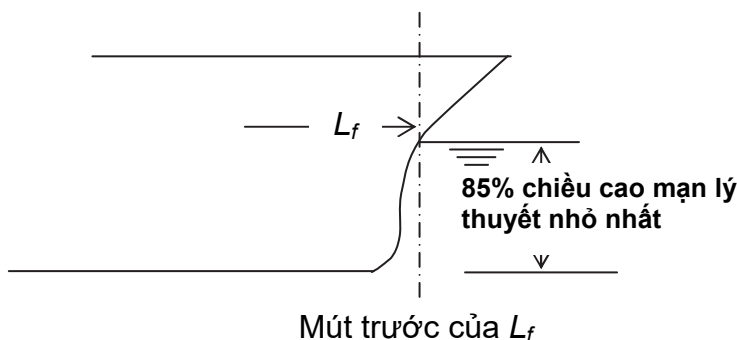
**1** Chiều dài tàu để xác định mạn khô ( $L_f$ ) là 96% chiều dài, tính bằng mét, đo từ mặt trước sống mũi đến mặt sau của tấm tôn bao cuối cùng của đuôi tàu, trên đường nước tại 85% chiều cao mạn lý thuyết nhỏ nhất ( $D_{min}$ ) tính từ mặt trên của dải tôn giữa đáy, hoặc chiều dài, tính bằng mét, đo từ mặt trước sống mũi đến đường tâm trục lái trên đường nước đó, lấy giá trị nào lớn hơn. Tuy nhiên, nếu đường bao sống mũi lõm vào ở phía trên đường nước tại 85% chiều cao mạn lý thuyết nhỏ nhất, thì điểm mút trước của chiều dài này phải được lấy tại hình chiếu đứng của điểm lõm đường bao mũi đối với đường nước này. Đối với tàu không có trục lái, chiều dài này được lấy bằng 96% của chiều dài đường nước tại 85% chiều cao mạn thiết kế nhỏ nhất. Đường nước để xác định chiều dài này phải song song với đường nước chở hàng được định nghĩa ở 1.2.29-1.

**2** Mút trước của chiều dài để xác định mạn khô phải được xác định như sau:

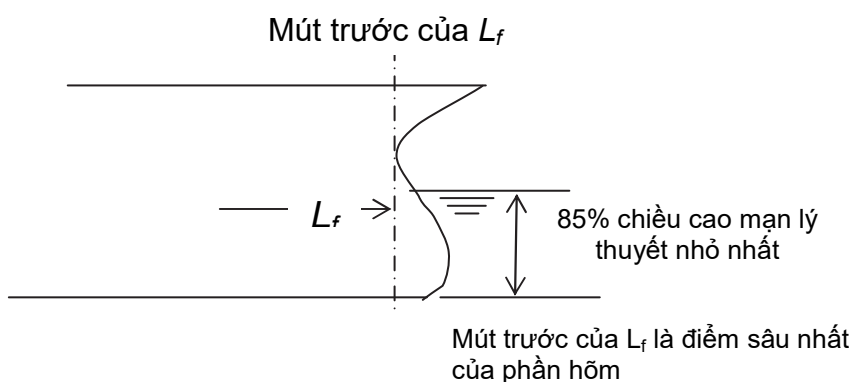
(1) Đối với các tàu có sống mũi không có phần hõm bên trên đường nước ở 85% chiều cao mạn lý thuyết nhỏ nhất tính từ mặt trên của dải tôn giữa đáy thì đầu trước của  $L_f$  là đường vuông góc ở điểm giao của đường nước ở 85% chiều cao mạn lý thuyết nhỏ nhất với mặt trước của sống mũi (xem Hình 1A/1.1).

(2) Đối với các tàu mà sống mũi có phần lõm trên đường nước ở 85% chiều cao mạn lý thuyết nhỏ nhất tính từ mặt trên của dải tôn giữa đáy thì đầu trước của  $L_f$  được xác định như Hình 1A/1.2.

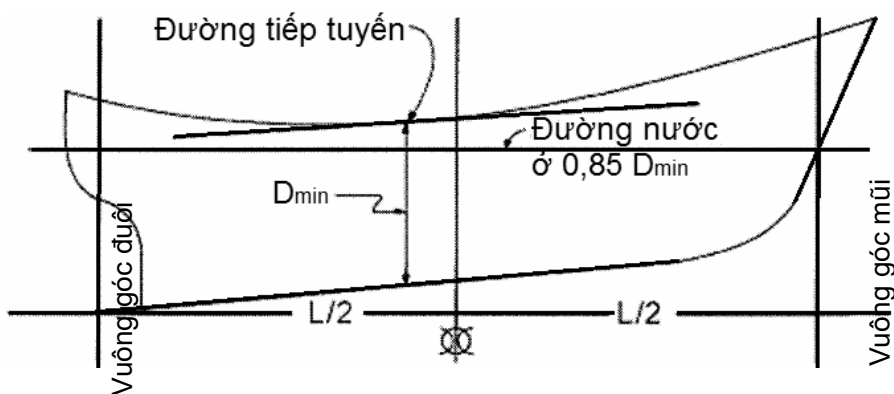
Đối với các tàu được thiết kế với đường ky nghiêng, đường nước mà sử dụng để đo chiều dài này phải song song với đường nước thiết kế ở 85% chiều cao mạn thiết kế nhỏ nhất ( $D_{min}$ ), được xác định bằng cách vẽ đường song song với đường ky của tàu (bao gồm cả tấm chia dòng) tiếp tuyến với đường cong lý thuyết của mép boong của boong mạn khô. Chiều cao mạn thiết kế nhỏ nhất là khoảng cách thẳng đứng đo từ đỉnh của ky đến đỉnh của xà boong mạn khô ở mạn tại điểm tiếp tuyến (xem Hình 1A/1.3).



Hình 1A/1.1



Hình 1A/1.2



Hình 1A/1.3

### 1.2.22 Chiều rộng tàu

Chiều rộng tàu ( $B$ ) là khoảng cách nằm ngang, tính bằng mét, đo từ mép ngoài của sườn mạn bên này đến mép ngoài của sườn mạn bên kia, tại vị trí rộng nhất của thân tàu.



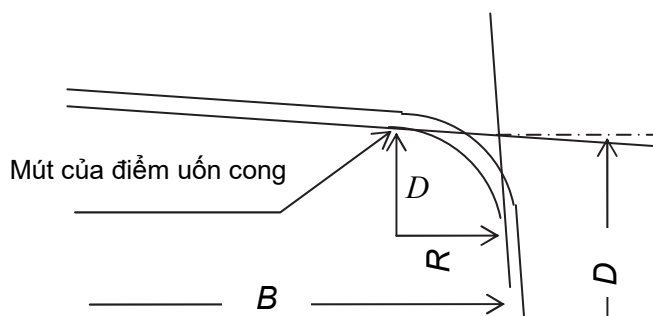
**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT****1.2.23 Chiều rộng tàu để xác định mạn khô**

Chiều rộng tàu để xác định mạn khô ( $B_f$ ) là khoảng cách nằm ngang lớn nhất, tính bằng mét, đo từ mép ngoài của sườn mạn bên này đến mép ngoài của sườn mạn bên kia, tại điểm giữa của chiều dài tàu để xác định mạn khô  $L_f$ .

**1.2.24 Chiều cao mạn tàu**

Chiều cao mạn tàu ( $D$ ) là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, đo từ mặt trên của dải tôn giữa đáy đến đỉnh xà boong mạn khô ở mạn, tại điểm giữa chiều dài tàu  $L$ . Trong trường hợp vách kín nước dâng lên đến boong cao hơn boong mạn khô và được ghi vào sổ đăng ký tàu, thì chiều cao mạn được đo đến boong vách đó.

Chiều cao mạn tàu của các tàu có mép boong lượn tròn phải là chiều cao mạn đo đến giao điểm kéo dài của hai đường giữa mặt dưới của boong và tôn mạn (xem Hình 1A/1.4)

**Hình 1A/1.4****1.2.25 Chiều cao mạn để tính sức bền**

Chiều cao mạn để tính sức bền tàu ( $D_s$ ) là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, đo từ mặt trên của dải tôn giữa đáy đến đỉnh xà boong thượng tầng ở mạn, nếu boong thượng tầng là boong tính toán, hoặc đến đỉnh xà boong mạn khô, đo tại điểm giữa chiều dài  $L$ , đối với các trường hợp khác. Nếu không có boong ở phần giữa tàu, thì chiều cao mạn được đo theo đường boong tưởng tượng kéo dài dọc theo đường boong tính toán đi qua điểm giữa chiều dài  $L$ .

Nếu điểm thấp nhất của đường cong dọc boong tính toán tại mạn không nằm ở phần giữa tàu thì chiều cao mạn để tính sức bền phải là chiều cao nhỏ nhất đến boong tính toán ở khu vực  $0,4L$  giữa tàu.

**Lưu ý:**  $L$ ,  $B$ ,  $D$ ,  $D_s$ ,  $d$  và các kích thước chính khác của tàu phải được làm tròn đến hai chữ số thập phân, trừ trường hợp  $D$  và  $d$  phải được làm tròn đến ba chữ số thập phân khi tính toán mạn khô.

## QCVN 21:2025//BGTVT

## Phần 1A, Chương 1

**1.2.26 Tốc độ của tàu**

Tốc độ của tàu (V) là tốc độ thiết kế, tính bằng hải lý/giờ mà tàu có đáy sạch có thể đạt được ở công suất liên tục lớn nhất của máy chính, chạy trên biển lặng, ở trạng thái ứng với đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất (sau đây, trong Quy chuẩn này gọi là "trạng thái toàn tải").

**1.2.27 Phần giữa tàu**

Phần giữa tàu là phần thuộc 0,4L ở giữa tàu, nếu không có quy định nào khác.

**1.2.28 Các phần mút tàu**

Các phần mút tàu là phần thuộc 0,1L tính từ mỗi mút tàu.

**1.2.29 Đường nước chở hàng và đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất**

1 Đường nước chở hàng là đường nước ứng với mỗi mạn khô tính theo các quy định của Phần 11 của Quy chuẩn này.

2 Đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất là đường nước ứng với trạng thái toàn tải. Thông thường, đường nước ứng với trạng thái toàn tải là đường nước tương ứng với mạn khô mùa hè thiết kế.

**1.2.30 Chiều chìm chở hàng và chiều chìm chở hàng thiết kế lớn nhất**

1 Chiều chìm chở hàng là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, đo từ mặt trên của dải tôn giữa đáy đến đường nước chở hàng.

2 Chiều chìm chở hàng thiết kế lớn nhất (d) là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng m, đo từ mặt trên của dải tôn giữa đáy đến đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất, tại điểm giữa của chiều dài L.

**1.2.31 Lượng chiếm nước toàn tải**

Lượng chiếm nước toàn tải (W) là lượng chiếm nước thiết kế, tính bằng tấn, ứng với trạng thái toàn tải.

**1.2.32 Hệ số béo thể tích**

Hệ số béo thể tích ( $C_b$ ) là hệ số tính được khi chia thể tích chiếm nước tương ứng với W cho tích số LBd.

**1.2.33 Boong mạn khô**

1 Boong mạn khô thường là boong liên tục cao nhất. Tuy nhiên, nếu có lỗ khoét mà không có thiết bị đóng kín thường xuyên tại những chỗ lộ ở trên boong liên tục cao nhất hoặc nếu có lỗ khoét mà không có thiết bị đóng kín nước thường xuyên ở mạn phía dưới boong liên tục cao nhất, thì boong mạn khô là boong liên tục dưới boong liên tục cao nhất đó.

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

**2** Đối với tàu có boong mạn khô không liên tục (ví dụ boong mạn khô có bậc) thì boong mạn khô được xác định như sau:

(1) Nếu phần hõm của boong mạn khô kéo tới cả hai mạn tàu và dài quá 1 m, thì đường thấp nhất của boong lộ thiên và liên tục của đường đó song song với phần trên của boong không liên tục này được coi là boong mạn khô;

(2) Nếu phần hõm của boong mạn khô không kéo tới mạn tàu và không dài quá 1 m, thì phần trên của boong không liên tục này được coi là boong mạn khô;

(3) Nếu các phần hõm không kéo từ mạn này đến mạn kia ở một boong được dự kiến là boong mạn khô phù hợp với quy định -3 dưới đây, thì boong lộ thiên có thể không cần quan tâm, với điều kiện là tất cả các lỗ khoét ở boong lộ thiên đó đều có thiết bị đóng kín thời tiết cố định.

**3** Nếu tàu có nhiều boong, thì một boong thực tế thấp hơn boong phù hợp với boong mạn khô được định nghĩa ở -1 hoặc -2 trên, có thể được thừa nhận là boong mạn khô, và đường nước chở hàng được kẻ tương ứng với boong mạn khô đó theo đúng yêu cầu của Phần 11 của Quy chuẩn. Tuy nhiên, boong thấp hơn này phải liên tục theo hướng mũi và lái ít nhất là ở vùng giữa buồng máy và các vách mút của tàu và phải liên tục theo hướng ngang tàu. Trong vùng khoang hàng, phải là boong có kết cấu khung sườn thích hợp hoặc các sống có chiều cao thỏa đáng và liên tục theo hướng mũi và lái tại các mạn và hướng ngang tại từng vách ngang kín nước mà vách đó kéo tới boong cao nhất. Nếu boong thấp hơn này có bậc thì đường thấp nhất của boong này và đoạn kéo dài của nó song song với phần trên của boong được coi là boong mạn khô.

**1.2.34 Boong vách**

Boong vách là boong cao nhất mà các vách ngang đảm bảo kín nước dâng lên đến nó, trừ vách mút mũi và vách mút đuôi.

**1.2.35 Boong tính toán**

Boong tính toán tại một phần nào đó theo chiều dài tàu là boong cao nhất mà tôn bao tại phần đó dâng lên tới. Tuy nhiên, trong khu vực thượng tầng, trừ thượng tầng có bậc, nếu thượng tầng có chiều dài không lớn hơn 0,15 L, thì boong tính toán là boong nằm ngay dưới boong thượng tầng. Theo nhà thiết kế tự chọn, boong ngay dưới boong thượng tầng có thể được coi là boong tính toán ngay cả ở khu vực thượng tầng dài hơn 0,15 L.

**1.2.36 Boong dâng**

Boong dâng là boong thượng tầng có bậc mà dưới nó không có boong nào khác. Boong dâng cũng là boong thượng tầng có chiều cao nhỏ hơn chiều cao tiêu chuẩn của thượng tầng.

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1****1.2.37 Thượng tầng**

1 Thượng tầng là cấu trúc có boong trên boong mạn khô, kéo dài từ mạn này sang mạn kia hoặc có vách bên nằm tại vị trí không lớn hơn  $0,04 B_f$  kể từ mép mạn.

Thượng tầng được phân loại như sau:

(1) Thượng tầng giữa là một thượng tầng không kéo dài tới đường vuông góc mũi hoặc đường vuông góc lái;

(2) Thượng tầng đuôi là một thượng tầng kéo dài từ đường vuông góc lái về phía trước tới một điểm ở sau đường vuông góc mũi. Thượng tầng đuôi có thể bắt đầu từ một điểm nằm sau đường vuông góc đuôi;

(3) Thượng tầng mũi là một thượng tầng kéo dài từ đường vuông góc mũi về phía sau tới một điểm nằm trước đường vuông góc lái. Thượng tầng mũi có thể bắt đầu từ một điểm nằm trước đường vuông góc mũi;

(4) Thượng tầng toàn phần là một thượng tầng kéo dài ít nhất từ đường vuông góc mũi đến đường vuông góc lái.

**1.2.38 Thượng tầng kín**

1 Thượng tầng kín là thượng tầng thỏa mãn những điều kiện sau đây:

(1) Những lỗ khoét để đi lại ở vách mút của thượng tầng phải có cửa phù hợp với quy định ở 16.3.1 Phần 2A của Quy chuẩn này;

(2) Tất cả các lỗ khoét khác ở vách bên hoặc ở vách mút của thượng tầng phải có phương tiện đóng đảm bảo kín thời tiết;

(3) Nếu các lỗ khoét ở vách bị đóng kín, thì phương tiện để đi lại phải sẵn sàng để thuyền viên có thể đến được buồng máy và các buồng làm việc khác thuộc phạm vi lầu lái hoặc thượng tầng đuôi xuất phát từ một điểm bất kỳ trên boong lộ thiên hoàn toàn cao nhất hoặc cao hơn.

**1.2.39 Áp suất làm việc đã được duyệt của nồi hơi và bình áp lực**

Áp suất làm việc đã được duyệt của nồi hơi hoặc bình áp lực là áp suất lớn nhất trong thân nồi hoặc thân bình mà cơ sở chế tạo hoặc người sử dụng đã quy định và không được lớn hơn giá trị nhỏ nhất trong số những áp suất cho phép được quy định ở Chương 9 và Chương 10 Phần 3 của Quy chuẩn.

**1.2.40 Áp suất danh nghĩa của nồi hơi có bộ quá nhiệt**

Áp suất danh nghĩa của nồi hơi có bộ quá nhiệt là áp suất hơi lớn nhất tại cửa ra của bộ quá nhiệt mà tại mức áp suất đó, Nhà sản xuất hoặc người sử dụng đã đặt cho van an toàn của bộ quá nhiệt.

**Chú thích:** Các động cơ, đường ống v.v... được nối với nồi hơi hoặc bình áp lực phải được thiết kế sao cho có thể chịu được áp suất không thấp hơn áp suất danh nghĩa (hoặc áp suất làm việc đã được duyệt, nếu nồi hơi hoặc bình áp lực không có bộ quá nhiệt).

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT****1.2.41 Công suất liên tục lớn nhất của động cơ**

Công suất liên tục lớn nhất của động cơ là công suất lớn nhất mà tại đó động cơ có thể chạy an toàn và liên tục trong điều kiện thiết kế (đối với động cơ là máy chính, điều kiện thiết kế là điều kiện động cơ chạy toàn tải).

**1.2.42 Vòng quay liên tục lớn nhất**

Vòng quay liên tục lớn nhất là số vòng quay khi động cơ chạy đạt được công suất liên tục lớn nhất.

**Chú thích:** Việc tính toán sức bền của động cơ phải dựa vào công suất liên tục lớn nhất và vòng quay liên tục lớn nhất.

**1.2.43 Trục chân vịt loại 1 và trục chân vịt loại 2**

1 Trục chân vịt loại 1 là trục chân vịt được bảo vệ hiệu quả chống lại sự ăn mòn của nước (nước biển, nước ngọt bên ngoài tàu và nước ngọt bên trong tàu) do có áp dụng các biện pháp chống ăn mòn được Đăng kiểm duyệt, hoặc được chế tạo bằng vật liệu chống ăn mòn được Đăng kiểm duyệt. Các trục thỏa mãn các yêu cầu ở (1), (2), (3) và (4) sau đây sẽ được phân loại tương ứng thành trục chân vịt loại 1A, trục chân vịt loại 1B, trục chân vịt loại 1C và trục chân vịt loại 1W.

(1) Trục chân vịt loại 1A là trục chân vịt, ở đầu sau, được lắp với chân vịt bằng then (sau đây gọi là “nối có then”) hoặc không then (sau đây gọi là “nối không then”) hoặc bằng bích nối (sau đây gọi là “nối bích”) có ổ đỡ trong ống bao trục (bao gồm cả ổ đỡ trong giá đỡ trục, sau đây, trong chương này được gọi tương tự) được bôi trơn bằng nước biển hoặc ổ đỡ trong ống bao trục sử dụng nước ngọt bên ngoài tàu.

(2) Trục chân vịt loại 1B là trục chân vịt được nối có then, nối không then hoặc nối bích có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng dầu, trừ các trục thỏa mãn (3) dưới đây.

(3) Trục chân vịt loại 1C là trục chân vịt thỏa mãn những điều kiện ở (2) trên và những quy định ở 6.2.11 Phần 3 của Quy chuẩn này.

(4) Trục chân vịt loại 1W là trục chân vịt được nối có then, nối không then hoặc nối bích có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng nước ngọt, sử dụng nước ngọt bên trong tàu.

2 Trục chân vịt loại 2 là trục chân vịt khác với quy định ở -1 trên.

**1.2.44 Trục trong ống bao trục**

1 Trục trong ống bao trục là trục trung gian nằm trong ống bao trục (sau đây gọi là trục trong ống bao trục).

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1**

**2** Trục trong ống bao trục loại 1 là trục được bảo vệ hiệu quả chống lại sự ăn mòn của nước biển do có áp dụng các biện pháp chống ăn mòn được Đăng kiểm duyệt, hoặc được chế tạo bằng vật liệu chống ăn mòn được Đăng kiểm duyệt. Các trục được liệt kê ở (1), (2) hoặc (3) sau đây sẽ được phân loại tương ứng thành trục trong ống bao trục loại 1A, trục trong ống bao trục loại 1B và trục trong ống bao trục loại 1W .

(1) Các trục trong ống bao trục có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng nước biển hoặc ổ đỡ được bôi trơn bằng nước ngọt sử dụng nước ngọt ngoài tàu;

(2) Các trục trong ống bao trục có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng dầu;

(3) Các trục trong ống bao trục có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng nước ngọt, sử dụng nước ngọt bên trong tàu;

**3** Trục trong ống bao trục loại 2 là trục khác với quy định ở -2 trên.

**1.2.45 Trọng tải toàn phần**

Trọng tải toàn phần (DW) là hiệu số, tính bằng tấn, giữa lượng chiếm nước toàn tải (W) của tàu và khối lượng tàu không (LW).

**1.2.46 Khối lượng tàu không**

Khối lượng tàu không (LW) là lượng chiếm nước, tính bằng tấn, không kể hàng hóa, dầu đốt, dầu bôi trơn, nước dằn và nước ngọt chứa trong két, lương thực, thực phẩm, hành khách, thuyền viên và tư trang của họ. Khối lượng của các công chất ở trên tàu sử dụng cho các hệ thống chữa cháy cố định (ví dụ nước ngọt, CO<sub>2</sub>, bột hóa chất khô, chất tạo bọt...) phải được bao gồm vào khối lượng tàu không của tàu.

**1.2.47 Tốc độ lùi lớn nhất của tàu**

Tốc độ lùi lớn nhất của tàu là tốc độ thiết kế (hải lý/giờ) mà tàu có đáy sạch có thể đạt được ở công suất lùi lớn nhất của máy chính, chạy trên biển lặng và ở trạng thái toàn tải.

**1.2.48 Trạng thái tàu chết**

Trạng thái tàu chết là trạng thái trong đó máy chính, nồi hơi và các máy phụ không hoạt động do không có năng lượng.

**1.2.49 Buồng máy loại A**

**1** Buồng máy loại A là các không gian và các kênh thông với các không gian có chứa:

**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

- (1) Động cơ đốt trong dùng làm máy chính; hoặc
- (2) Động cơ đốt trong không phải là máy chính nhưng có tổng công suất của tổ máy không nhỏ hơn 375 kW; hoặc
- (3) Nồi hơi đốt dầu (kể cả máy tạo khí trợ) hoặc thiết bị dầu đốt (kể cả thiết bị đốt chất thải có sản lượng cháy lớn nhất lớn hơn 34,5 kW).

**1.2.50 Buồng máy**

Buồng máy là tất cả những buồng máy loại A và những không gian khác có đặt máy chính, nồi hơi, thiết bị dầu đốt, động cơ đốt trong và máy hơi nước, các máy phát điện và động cơ điện, các trạm nạp dầu, các máy làm lạnh, máy điều chỉnh giảm lắc của tàu, thiết bị thông gió và điều hòa không khí, các không gian tương tự và các kênh thông với các không gian đó.

**1.2.51 Khoang hàng**

Khoang hàng là tất cả các không gian dùng để chứa hàng (kể cả két dầu hàng) và lối đi dẫn đến các khoảng không gian đó.

**1.2.52 Khu vực hàng**

Khu vực hàng là một phần của tàu chứa các két hàng, két lửng, buồng bơm hàng kể cả buồng bơm, khoang cách ly, két dẫn và khoang trống kề với các két hàng và toàn bộ khu vực mặt boong chạy qua suốt chiều dài và chiều rộng của phần tàu chứa các khoảng không gian trên.

**1.2.53 Buồng sinh hoạt**

Buồng sinh hoạt là những không gian dùng vào mục đích công cộng, hành lang, khu vệ sinh, cabin, văn phòng, buồng y tế, phòng chiếu phim, phòng vui chơi và giải trí, phòng cắt tóc, phòng để thức ăn không có dụng cụ nấu nướng và các không gian tương tự.

**1.2.54 Buồng công cộng**

Buồng công cộng là phần của buồng sinh hoạt dùng làm hội trường, phòng ăn, câu lạc bộ và các không gian khép kín cố định tương tự.

**1.2.55 Buồng phục vụ**

Buồng phục vụ là những buồng sử dụng để làm bếp, buồng đựng thức ăn có các thiết bị nấu, các tủ, buồng thư tín, kho chứa, xưởng máy không nằm trong buồng máy, các buồng tương tự và các kênh thông các buồng đó.

**QCVN 21:2025//BGTVT****Phần 1A, Chương 1****1.2.56 Kín nước**

Kín nước là khả năng ngăn ngừa được nước tràn vào bất kỳ hướng nào dưới áp lực của cột nước (cột áp) giả định có thể xảy ra trong trạng thái nguyên vẹn và hư hỏng. Ở trạng thái hư hỏng, kể cả giai đoạn ngập nước trung gian, cột áp phải được xem xét trong tình trạng xấu nhất ở trạng thái tàu cân bằng.

**1.2.57 Kín thời tiết**

Kín thời tiết là trong bất kỳ điều kiện biển nào nước cũng không thể thâm nhập vào trong tàu.

**1.2.58 Đường ky tàu**

Đường ky tàu là đường song song với độ nghiêng của ky, đi qua giữa tàu trên mặt trên của ky tại đường tâm; hoặc đối với tàu vỏ kim loại là đường đi qua giao điểm của mặt trong tấm vỏ với ky nếu ky có dạng thanh kéo xuống dưới đường đó.

**1.2.59 Giới hạn độ ẩm có thể vận chuyển**

Giới hạn độ ẩm có thể vận chuyển là độ ẩm lớn nhất của hàng được coi là an toàn trong vận chuyển.

**1.2.60 Độ ẩm**

Độ ẩm là phần của một mẫu đại diện chứa nước, nước đá hoặc chất lỏng khác được biểu thị bằng phần trăm của tổng khối lượng ướt của mẫu.

**1.2.61 Ngày ký hợp đồng đóng tàu**

Ngày ký hợp đồng đóng tàu là ngày mà hợp đồng để đóng tàu được ký giữa chủ tàu và nhà máy đóng tàu. Ngày này, kèm theo số nhận dạng đóng tàu (số thân tàu) được nêu trong hợp đồng phải được bên tham gia hợp đồng thông báo cho Đăng kiểm.

Ngày ký hợp đồng đóng tàu đối với các tàu được đóng theo loạt, bao gồm cả các tàu có các lựa chọn riêng đã được nêu rõ, mà lựa chọn này về cơ bản được thực hiện, là ngày mà hợp đồng đóng tàu theo loạt được ký giữa chủ tàu và nhà máy đóng tàu.

Phục vụ mục đích của định nghĩa này, các tàu được đóng theo một hợp đồng đóng tàu được coi là “tàu đóng theo loạt” nếu chúng được đóng theo cùng các bản vẽ được thẩm định theo yêu cầu phân cấp. Tuy nhiên, các tàu trong loạt tàu có thể có các thay đổi về thiết kế so với thiết kế ban đầu, với điều kiện:

- Các thay đổi đó không ảnh hưởng đến các vấn đề liên quan đến phân cấp; hoặc
- Nếu các thay đổi đó liên quan đến các yêu cầu về phân cấp thì các thay đổi này phải tuân theo các yêu cầu về phân cấp có hiệu lực vào ngày ký hợp đồng thay



**Phần 1A, Chương 1****QCVN 21:2025/BGTVT**

đổi đó giữa chủ tàu dự kiến và nhà máy đóng tàu. Trong trường hợp không có hợp đồng về việc thay đổi này, thì các thay đổi này phải tuân theo các yêu cầu về phân cấp có hiệu lực vào ngày thiết kế thay đổi đó được trình cho Đăng kiểm thẩm định.

Các tàu có lựa chọn riêng sẽ được coi là phần của các tàu cùng loạt nếu lựa chọn riêng này được thực hiện không muộn hơn 1 năm sau ngày ký hợp đồng đóng loạt tàu.

Nếu hợp đồng đóng tàu sau đó được sửa đổi để bao gồm thêm tàu nữa hoặc thêm lựa chọn nữa thì ngày ký hợp đồng đóng tàu là ngày mà bổ sung, sửa đổi của hợp đồng được ký giữa chủ tàu và nhà máy đóng tàu. Bổ sung, sửa đổi đối với hợp đồng phải được coi là “hợp đồng mới” mà các quy định trên áp dụng.

Nếu hợp đồng đóng tàu được sửa đổi, bổ sung để thay đổi kiểu tàu thì ngày ký hợp đồng đóng tàu của các tàu sửa đổi này là ngày ký hợp đồng sửa đổi hoặc hợp đồng mới giữa chủ tàu (hoặc các chủ tàu) và nhà máy đóng tàu.

**1.2.62 Chủ tàu**

Chủ tàu là chủ tàu đăng ký; người hoặc công ty kiểm soát hoạt động thương mại trong khai thác tàu mà không sở hữu tàu (ví dụ người thuê tàu trần); người quản lý hoặc các bên liên quan khác có trách nhiệm duy trì khả năng đi biển của tàu, có quan tâm đặc biệt đến các quy định liên quan đến việc duy trì cấp tàu nêu ở 1.1.2 Phần 1B Mục II của Quy chuẩn.

**1.2.63 Công ty khai thác tàu**

Công ty khai thác tàu là chủ tàu hoặc tổ chức khác, hoặc những người như người quản lý, người thuê tàu trần mà nhận trách nhiệm khai thác tàu từ chủ tàu.

**1.2.64 Khuyến nghị**

Khuyến nghị, trừ trường hợp các khuyến nghị khác không phải là khuyến nghị của Đăng kiểm, là khuyết tật hoặc/và khiếm khuyết cần phải khắc phục để đảm bảo duy trì cấp tàu, trong một khoảng thời gian đã định. Khuyến nghị sẽ tồn tại cho đến khi nó được khắc phục xong, thông qua kiểm tra của Đăng kiểm hoặc dựa vào bằng chứng rằng các yêu cầu đã được thực hiện thỏa mãn Đăng kiểm. Khuyến nghị nếu không được khắc phục xong trong thời hạn đã định thì là khuyến nghị bị quá hạn. Khuyến nghị cũng có thể được đưa ra trong các trường hợp khác, mà theo Đăng kiểm là cần phải có sự lưu ý đặc biệt.

(Xem tiếp Công báo số 379 + 380)

---

---

## VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội  
Điện thoại liên hệ:  
- Nội dung: 080.44417; Fax: 080.44517  
- Phát hành: 080.48543  
Email: [congbao@chinhphu.vn](mailto:congbao@chinhphu.vn)  
Website: <http://congbao.chinhphu.vn>  
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng