PHẦN VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Thông tư số 82/2014/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2014 ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng du thuyền và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi lần 2 năm 2014

(Tiếp theo Công báo số 223 + 224)

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

SỬA ĐỔI 2:2014 QCVN 21:2010/BGTVT

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

Sửa đổi 2:2014

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

Amendment No. 2:2014

HÀ NỘI - 2014

Lời nói đầu

QCVN 21:2010/BGTVT (Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép) đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 12/2010/TT- BGTVT ngày 21 tháng 4 năm 2010.

Sửa đổi 1:2013 QCVN 21:2010/BGTVT đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 05/2013/TT-BGTVT ngày 02 tháng 5 năm 2013.

Sửa đổi 2:2014 QCVN 21:2010/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 82/2014/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2014.

Sửa đổi 2:2014 QCVN 21:2010/BGTVT chỉ bao gồm các nội dung sửa đổi, bổ sung của QCVN 21:2010/BGTVT và Sửa đổi 1:2013 QCVN 21:2010/BGTVT. Những nội dung không được nêu trong Sửa đổi 2:2014 QCVN 21:2010/BGTVT thì áp dụng theo QCVN 21:2010/BGTVT và Sửa đổi 1:2013 QCVN 21:2010/BGTVT.

QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA
QUY PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP
National Technical Regulationon Rules for the Classification and Construction of Sea-going Steel Ships

SỬA ĐỔI 2:2014

Mục lục

I QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

II QUY ĐỊNH KỸ THUẬT

PHẦN 1A QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT KỸ THUẬT

Chương 1 Quy định chung

1.2 Định nghĩa/Giải thích

Chương 2 Quy định về phân cấp

2.1 Quy định chung

2.2 Duy trì cấp tàu

Chương 3 Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế

3.2 Giấy chứng nhận và hiệu lực của Giấy chứng nhận

Chương 4 Giám sát kỹ thuật

4.1 Quy định chung

Chương 5 Hồ sơ kỹ thuật

5.1 Hồ sơ thiết kế trình duyệt

PHẦN 1B QUY ĐỊNH CHUNG VỀ PHÂN CẤP TÀU

Chương 1 Quy định chung

1.1 Kiểm tra

1.3 Giải thích từ ngữ

1.4 Chuẩn bị kiểm tra và các vấn đề 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 giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới

2.3 Thử nghiêng và thử đường dài

2.4 Thử chở hàng

Chương 3 Kiểm tra hàng năm

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

Chương 4 Kiểm tra trung gian

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

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

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

PHẦN 2A KẾT CẤU THÂN TÀU VÀ TRANG THIẾT BỊ TÀU DÀI TỪ 90 MÉT TRỞ LÊN

Chương 1 Quy định chung

1.1 Quy định chung

Chương 11 Vách kín nước

11.3 Cửa kín nước

Chương 18 Miệng khoang, miệng buồng máy và các lỗ khoét khác ở boong

18.1 Quy định chung

18.2 Miệng khoang

Chương 23 Tráng xi măng và sơn

23.2 Sơn

Chương 25 Trang thiết bị

25.1 Thiết bị lái

25.2 Trang thiết bị

Chương 27 Tàu dầu

27.7 Các chi tiết kết cấu

Chương 29 Tàu hàng rời

29.1 Quy định chung

Chương 30 Tàu công-te-nơ

30.2 Độ bền dọc

30.3 Kết cấu đáy đôi

30.4 Kết cấu mạn kép

30.6 Kết cấu boong

Chương 33 Phương tiện tiếp cận

33.2 Các yêu cầu riêng đối với các tàu dầu và tàu hàng rời

PHẦN 2B KẾT CẤU THÂN TÀU VÀ TRANG THIẾT BỊ TÀU DÀI TỪ 20 MÉT ĐẾN DƯỚI 90 MÉT

Chương 1 Quy định chung

1.1 Phạm vi áp dụng và thay thế tương đương

1.3 Vật liệu, kích thước, mối hàn và liên kết mút của cơ cấu

Chương 11 Vách kín nước

11.3 Cửa kín nước

Chương 17 Miệng khoang, miệng buồng máy và các lỗ khoét khác ở boong

17.1 Quy định chung

17.2 Miệng khoang

Chương 19 Mạn chắn sóng, lan can, bố trí thoát nước, cửa hàng hóa và các cửa tương tự khác, lỗ khoét ở mạn, ống thông gió và cầu boong

19.6 Ống thông gió

Chương 20 Ván sàn, ván thành, tráng xi măng và sơn

20.4 Sơn

Chương 21 Trang thiết bị

21.1 Thiết bị lái

21.2 Thiết bị neo

Chương 22 Tàu dầu

22.9 Các chi tiết kết cấu

Chương 25 Tàu được phân cấp hoạt động ở vùng biển hạn chế

25.1 Quy định chung

25.3 Kích thước các cơ cấu thân tàu

25.5 Nắp miệng khoang

25.6 Trang thiết bị

25.8 Giảm nhẹ đối với các tàu không hoạt động tuyến quốc tế

PHẦN 3 HỆ THỐNG MÁY TÀU

Chương 1 Quy định chung

1.1Quy định chung

1.3 Những yêu cầu chung về hệ thống máy tàu

Chương 2 Động cơ Đi-ê-den

2.6 Thử nghiệm

Chương 6 Hệ trục

6.2 Vật liệu, kết cấu và độ bền

Chương 10 Bình chịu áp lực

10.3 Yêu cầu về thiết kế

Chương 12 Ống, van, phụ tùng ống và máy phụ

12.1 Quy định chung

12.2. Chiều dày ống

12.3 Kết cấu các van và phụ tùng ống

Chương 13 Hệ thống đường ống

13.8 Ống đo

13.16 Đường ống khí thải

Chương 14 Hệ thống đường ống của tàu chở hàng lỏng

14.2 Bơm dầu hàng, hệ thống ống dầu hàng, hệ thống ống trong két dầu hàng v.v...

Chương 15 Thiết bị lái

15.1 Quy định chung

Chương 16 Tời neo và tời chằng buộc

16.2 Tời neo

Chương 18 Điều khiển tự động và điều khiển từ xa

18.2 Thiết kế hệ thống

Chương 20 Yêu cầu riêng cho hệ thống máy tàu được lắp đặt trên các tàu có vùng hoạt động hạn chế và các tàu nhỏ

20.2 Những yêu cầu được sửa đổi

PHẦN 4 TRANG BỊ ĐIỆN

Chương 1 Quy định chung

1.1 Quy định chung

Chương 2 Trang bị điện và thiết kế hệ thống

2.1 Quy định chung

2.4 Máy quay

2.5 Các bảng điện, các bảng phân nhóm và các bảng phân phối

2.7 Khí cụ điều khiển

2.9 Cáp điện

2.13 Thiết bị chiếu sáng

2.17 Trang bị điện áp cao

Chương 3 Thiết kế trang bị điện

3.2 Nguồn điện chính và hệ thống chiếu sáng

3.3 Nguồn điện sự cố

Chương 4 Yêu cầu bổ sung đối với tàu chở hàng đặc biệt

4.2 Tàu dầu, tàu chở xô khí hóa lỏng và tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

Chương 6 Yêu cầu riêng đối với tàu có vùng hoạt động biển hạn chế, tàu nhỏ

6.1 Quy định chung

PHẦN 5 PHÒNG, PHÁT HIỆN VÀ CHỮA CHÁY

Chương 3 Các định nghĩa

3.2 Các định nghĩa

Chương 4 Khả năng cháy

4.2 Bố trí thiết bị dầu đốt, dầu bôi trơn và các dầu dễ cháy khác

4.4 Các quy định khác về các nguồn gây cháy và tính dễ cháy

4.5 Khu vực hàng của các tàu chở hàng lỏng

Chương 5 Nguy cơ phát cháy

Chương 7 Phát hiện và báo động

7.1 Quy định chung

7.4 Bảo vệ các buồng máy

7.5 Bảo vệ các buồng sinh hoạt, buồng phục vụ và trạm điều khiển

Chương 8 Hạn chế sự lan truyền khói

8.3 Thoát khói

Chương 9 Kết cấu phòng chống cháy

9.2 Vách chống cháy

9.4 Bảo vệ các cửa khoét trên kết cấu chống cháy

9.7 Hệ thống thông gió

Chương 10 Chữa cháy

10.2 Hệ thống cấp nước

10.5 Các thiết bị dập cháy trong buồng máy

10.6 Thiết bị dập cháy trong các trạm điều khiển, buồng sinh hoạt và buồng phục vụ

10.9 Bảo vệ các buồng bơm hàng

10.10 Trang bị cho người chữa cháy

Chương 11 Tính nguyên vẹn kết cấu

11.6 Bảo vệ kết cấu két hàng tránh khỏi áp suất hoặc chân không

Chương 13 Phương tiện thoát nạn

13.2 Các yêu cầu chung

13.5 Phương tiện thoát nạn từ khoang ro-ro

Chương 14 Sẵn sàng hoạt động và duy trì hoạt động

14.2 Sẵn sàng hoạt động và duy trì hoạt động

Chương 15 Hướng dẫn huấn luyện và sơ đồ kiểm soát cháy

15.2 Các yêu cầu chung

Chương 18 Các thiết bị phục vụ cho máy bay lên thẳng

18.2 Phạm vi áp dụng

18.4 Thoát nạn

18.5 Chữa cháy

Chương 19 Chở hàng nguy hiểm

19.3 Những quy định đặc biệt

Chương 20 Phòng chống cháy các khoang chở ô tô và khoang ro-ro

20.5 Chữa cháy

Chương 21 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu nhỏ và hoạt động ở vùng hạn chế

21.1 Quy định chung

21.2 Những yêu cầu đặc biệt

Chương 23 Bảo vệ con người

23.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 24 Bình chữa cháy

24.1 Quy định chung

24.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 25 Hệ thống chữa cháy cố định bằng khí

25.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 26 Hệ thống chữa cháy cố định bằng bọt

26.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 27 Các hệ thống chữa cháy cố định bằng phun nước áp lực và phun sương nước

27.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 28 Hệ thống phát hiện, báo cháy và phun nước tự động.

28.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 29 Hệ thống phát hiện và báo cháy cố định

29.1 Quy định chung

29.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 32 Bơm chữa cháy sự cố cố định

32.2 Đặc tính kỹ thuật

Chương 33 Bố trí phương tiện thoát nạn

33.2 Bề rộng và độ dốc của phương tiện thoát nạn

Chương 34 Hệ thống bọt cố định trên boong

34.2 Đặc tính kỹ thuật

PHẦN 6 HÀN

Chương 2 Hàn

2.4 Quá trình hàn

Chương 4 Quy trình hàn và các thông số kỹ thuật liên quan

4.1 Quy định chung

4.2 Thử mối hàn giáp mép

4.4 Thử mối hàn chữ T ngấu toàn bộ

Chương 6 Vật liệu hàn

6.2 Que hàn để hàn hồ quang bằng tay đối với thép thường, thép có độ bền cao và thép làm việc ở nhiệt độ thấp

6.3 Vật liệu hàn dùng cho hàn tự động thép thường, thép có độ bền cao và thép làm việc ở nhiệt độ thấp

6.4 Vật liệu hàn dùng cho hàn bán tự động thép thường, thép có độ bền cao và thép làm việc ở nhiệt độ thấp

6.5 Vật liệu hàn dùng cho hàn điện xỉ và hàn điện dưới khí bảo vệ

6.6 Vật liệu hàn tự động một phía dùng cho thép thường, thép có độ bền cao và thép làm việc ở nhiệt độ thấp

PHẦN 7A VẬT LIỆU

Chương 1 Quy định chung

1.5 Đóng dấu mác thép và giấy chứng nhận thử

Chương 3 Thép cán

3.1 Thép cán dùng đóng thân tàu

3.5 Thép cán không gỉ

3.11 Những quy định bổ sung về tính đồng nhất theo chiều dày của thép

3.12 Những quy định bổ sung đối với đặc tính hạn chế gãy giòn

3.13 Các quy định bổ sung với thép chống ăn mòn dùng cho két dầu hàng

Chương 5 Thép đúc

5.3 Thép đúc không gỉ

Chương 6 Thép rèn

6.1 Thép rèn

6.2 Thép rèn không gỉ

Chương 8 Hợp kim nhôm

8.1 Hợp kim nhôm tấm và hình

PHẦN 7B TRANG THIẾT BỊ

Chương 1 Quy định chung

1.5 Đóng dấu mác trang thiết bị và giấy chứng nhận thử

Chương 2 Neo

2.1 Neo

Chương 3 Xích

3.1 Xích

3.2 Xích giàn khoan

PHẦN 8A SÀ LAN THÉP

Chương 1 Quy định chung

1.2 Định nghĩa

Chương 12 Độ bền dọc

12.1 Độ bền dọc

Chương 13 Tôn bao

13.4 Tôn bao của đoạn mũi và đuôi của sà lan

13.6 Gia cường cục bộ tôn bao

Chương 19 Trang thiết bị

19.1 Neo, xích neo và dây cáp

Chương 20 Các máy

20.2 Động cơ đốt trong

20.4 Các thiết bị phụ và hệ thống đường ống

20.5 Yêu cầu chung về thiết bị điện

20.6 Nối đất

20.7 Bảo vệ thiết bị điện

20.8 Nguồn năng lượng điện

20.9 Cáp điện

20.11 Cơ cấu điều khiển

20.16 Thử nghiệm

Chương 21 Sà lan dạng pông tông

21.2 Kết cấu

PHẦN 8B TÀU CÔNG TRÌNH VÀ SÀ LAN CHUYÊN DÙNG

Chương 1 Quy định chung

1.1 Quy định chung

1.2 Các định nghĩa

Chương 3 Tải trọng thiết kế

3.2 Tải trọng thiết kế

Chương 4 Ổn định

4.1 Quy định chung

Chương 5 Vách kín nước

5.2 Thiết bị đóng kín

Chương 9 Trang thiết bị

9.4 Trang thiết bị chuyên dùng

Chương 11 Hệ thống máy

11.3 Tàu chữa cháy

Chương 13 Hệ thống máy, trang bị điện v.v... trong các khu vực nguy hiểm

13.1 Quy định chung

13.2 Hệ thống thông gió

13.3 Hệ thống máy trong các khu vực nguy hiểm

13.4 Trang bị điện trong các khu vực nguy hiểm

Chương 14 Phòng chống cháy và phương tiện thoát nạn

14.5 Các yêu cầu bổ sung đối với các tàu công trình

PHẦN 8D TÀU CHỞ XÔ KHÍ HÓA LỎNG

Chương 5 Các bình áp lực để xử lý, hệ thống ống dẫn khí lỏng, hơi và hệ thống ống áp lực

5.4 Chế tạo đường ống và các chi tiết nối

5.6 Yêu cầu về van của hệ thống hàng

Chương 9 Kiểm soát môi trường

9.1.2 Giám sát việc thoát khí và làm sạch hơi hàng

Chương 18 Yêu cầu vận hành

18.1 Bản hướng dẫn vận hành

PHẦN 8E TÀU CHỞ XÔ HÓA CHẤT NGUY HIỂM

Chương 1 Quy định chung

1.2 Định nghĩa sự nguy hiểm

Chương 3 Bố trí tàu

3.7 Hệ thống nạp và xả hàng ở mũi hoặc đuôi tàu

Chương 4 Biện pháp chứa hàng

4.2 Thiết kế và kết cấu

Chương 5 Chuyển hàng

5.2 Chế tạo đường ống và các chi tiết nối ống

Chương 7 Kiểm soát nhiệt độ hàng

7.1 Quy định chung

Chương 8 Hệ thống thông hơi két hàng và thoát khí

8.2 Các kiểu hệ thống thông hơi két

8.3 Yêu cầu thông hơi cho từng loại sản phẩm

8.4 Thoát khí két hàng

Chương 10 Trang bị điện

10.1 Quy định chung

Chương 11 Phòng cháy và chữa cháy

11.1 Quy định chung

Chương 13 Các dụng cụ đo

13.1 Đo kiểm tra

Chương 15 Yêu cầu đặc biệt

15.1 Quy định chung

15.2 Dung dịch Ammonium Nitrate 93% hoặc nhỏ hơn theo khối lượng

15.3 Carbon Disulphide

15.4 Diethyl Ether

15.5 Dung dịch Hydrogen Peroxide

15.6 Hỗn hợp chống kích nổ cho nhiên liệu động cơ (chứa Ankyl chì)

15.7 Phosphorus vàng hoặc trắng

15.8 Propylene oxide hoặc các hỗn hợp của Ethylene oxide/Propylene oxide có hàm lượng Ethylene oxide không quá 30% theo khối lượng

15.9 Dung dịch natri clorat không lớn hơn 50% theo khối lượng

15.10 Lưu huỳnh nóng chảy

15.11 Các axit

15.12 Các sản phẩm độc

15.13 Hàng được bảo vệ bằng chất phụ gia

15.14 Hàng có áp suất hơi tuyệt đối lớn hơn 0,1013 MPa ở 37,8^{o}C

15.15 Nhiễm bẩn hàng

15.16 Yêu cầu thông gió tăng cường

15.17 Yêu cầu đối với buồng bơm hàng đặc biệt

15.18 Kiểm soát việc tràn hàng

15.19 Alkyl (C7-C9) nitrate, tất cả các đồng phân

15.20 Cảm biến nhiệt

15.21 Yêu cầu vận hành

Chương 16 Yêu cầu vận hành

16.2 Yêu cầu vận hành

Chương 17 Tóm tắt các yêu cầu tối thiểu

17.1 Quy định chung

Chương 18 Danh mục hóa chất mà phần này không áp dụng

18.1 Quy định chung

PHẦN 8F TÀU KHÁCH

Chương 1 Quy định chung

1.1 Quy định chung

1.2 Định nghĩa

Chương 2 Kiểm tra phân cấp

2.1 Quy định chung

2.2 Kiểm tra phân cấp

2.3 Kiểm tra trung gian

2.4 Kiểm tra định kỳ

Chương 3 Kết cấu thân tàu và trang thiết bị

3.1 Quy định chung

Chương 4 Phân khoang và ổn định

4.1 Quy định chung

Chương 5 Hệ thống máy tàu

5.2 Lỗ thoát nước, xả nước vệ sinh v.v..., hệ thống hút khô và dằn

5.4 Các yêu cầu đối với hệ thống máy lắp đặt trên tàu hoạt động ở vùng biển hạn chế II và III

Chương 6 Trang bị điện

6.2 Thiết kế trang bị điện

6.3 Các yêu cầu bổ sung đối với tàu chở hàng đặc biệt

6.4 Các yêu cầu riêng đối với tàu hoạt động ở vùng biển hạn chế II, III và tàu hoạt động trong cảng

Chương 7 Các biện pháp an toàn về phòng chống cháy

7.1 Quy định chung

7.2 Kết cấu chống cháy

7.3 Phương tiện thoát hiểm

7.4 Thiết bị phòng chống cháy

7.5 Sơ đồ kiểm soát cháy

PHẦN 8G TÀU MANG CẤP GIA CƯỜNG ĐI CÁC CỰC VÀ GIA CƯỜNG CHỐNG BĂNG

Chương 2 Vật liệu và hàn

2.1 Vật liệu

2.3 Bổ sung ăn mòn và mài mòn

Chương 3 Kết cấu thân tàu

3.4 Tải trọng băng thiết kế

3.5 Độ bền cục bộ

3.6 Độ bền chung

Chương 5 Tàu mang cấp gia cường chống băng

5.1 Quy định chung

5.2 Áp suất băng thiết kế

5.3 Kết cấu thân tàu và trang thiết bị

5.4 Yêu cầu cơ bản về máy móc

5.5 Tải trọng thiết kế của các thiết bị đẩy

5.6 Thiết kế hệ chân vịt và hệ trục đẩy

PHẦN 9 PHÂN KHOANG

Chương 1 Quy định chung

1.5 Điều kiện thỏa mãn yêu cầu phân khoang

Chương 2 Đánh giá phân khoang bằng xác suất

2.4 Tính toán xác suất ngập khoang

2.9 Yêu cầu về ổn định tai nạn đối với tàu chở gỗ trên boong

Chương 3 Tư thế chúi và ổn định tai nạn

3.3 Các yêu cầu đối với đặc tính tư thế chúi và ổn định tai nạn

Phụ lục A Cách xác định hệ số b trong 2.4.1

PHẦN 10 ỔN ĐỊNH NGUYÊN VẸN

Chương 1 Quy định chung

1.1 Phạm vi áp dụng

1.2 Định nghĩa và giải thích

1.4 Các yêu cầu kỹ thuật chung

1.5 Thử nghiêng và đo trọng lượng tàu không

Chương 3 Các yêu cầu bổ sung về ổn định

3.8 Tàu có chiều dài nhỏ hơn 24 mét

Chương 4 Yêu cầu ổn định của cần cẩu nổi, tàu cẩu, phao chuyển tải, ụ nổi và bến nổi

4.2 Phao chuyển tải (pông tông)

4.3 Ụ nổi

PHẦN 11 MẠN KHÔ

Chương 1 Quy định chung

1.1 Phạm vi áp dụng

1.4 Khối lượng giám sát và các giấy chứng nhận

Chương 3 Điều kiện ấn định mạn khô đối với các tàu chạy tuyến quốc tế

3.2 Bố trí các phương tiện đóng kín của các lỗ trên thân tàu và thượng tầng

3.4 Điều kiện ấn định đặc biệt đối với tàu loại "A"

Chương 6 Dấu mạn khô của tàu có chiều dài bằng hoặc lớn hơn 24 m không chạy tuyến quốc tế

6.3 Các điều kiện để định mạn khô

Chương 7 Mạn khô của các tàu có chiều dài nhỏ hơn 24 mét

7.1 Phạm vi áp dụng

7.2 Dấu mạn khô

7.4 Ấn định mạn khô tối thiểu

PHẦN 13 KHU VỰC SINH HOẠT THUYỀN VIÊN

Chương 1 Quy định chung

1.1 Quy định chung

Chương 2 Các yêu cầu kỹ thuật

2.5 Yêu cầu đối với buồng ngủ, phòng ăn, khu vệ sinh, khu chăm sóc y tế, phòng giặt, phòng giải trí

PHẦN 14 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI TÀU VƯỢT TUYẾN MỘT CHUYẾN

Chương 1 Quy định chung

1.1 Quy định chung

Chương 2 Các yêu cầu

2.1 Quy định chung

2.2 Yêu cầu đối với hồ sơ thiết kế

2.3 Yêu cầu kỹ thuật

Chương 3 Kiểm tra

3.1 Quy định chung

3.2 Cấp Giấy chứng nhận

3.3 Xác định lại tình trạng tàu sau hành trình vượt tuyến một chuyến

III CÁC QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ

3.4 Thủ tục thẩm định thiết kế, kiểm tra và chứng nhận

IV TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN

4.1 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.

QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA
QUY PHẠM 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 được bổ sung -2 và -3 như sau:

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 hoạt động giám sát kỹ thuật/kiểm tra phân cấp tàu biển và các công trình nổi trên biển (sau đây gọi tắt là "tàu biển"). 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 biển. Tàu biển thuộc phạm vi áp dụng của Quy chuẩn này bao gồm tàu biển Việt Nam, các tàu 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 vỏ thép (tự chạy hoặc không tự chạy) có chiều dài từ 20 mét trở lên;

(2) Tất cả các tàu vỏ thép tự chạy (không phụ thuộc vào chiều dài) có công suất liên tục lớn nhất của máy chính từ 37 kW trở lên;

(3) Các tàu khách, tàu kéo, tàu chở 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 cá, tàu quân sự.

3 Các tàu nêu ở -2 trên có thể áp dụng một phần hay toàn bộ các yêu cầu của Quy chuẩn này nếu chủ tàu đề nghị.

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

II QUY ĐỊNH KỸ THUẬT

PHẦN 1A QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT KỸ THUẬT

CHƯƠNG 1 QUY ĐỊNH CHUNG

1.2 Định nghĩa/Giải thích

1.2.1 được sửa đổi như sau:

1.2.1 Tàu biển

Tàu biển là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển và các vùng nước liên quan với biển.

1.2.5 Tàu dầu (Oil Tanker)

1.2.5-2 được sửa đổi như sau:

1 Tàu dầu

Tàu dầu là tàu được đóng mới hoặc hoán cải để chở xô dầu, bao gồm cả tàu chở hóa chất được dự định chở xô dầu và các tàu chở hàng hỗn hợp được thiết kế để chở xô hoặc là dầu hoặc hàng rắn, như các tàu chở quặng/dầu và tàu chở quặng/hàng rời/dầu.

2 Tàu dầu vỏ kép

Tàu dầu vỏ kép là tàu dầu như đã định nghĩa ở -1 nói trên, có các khoang hàng được bảo vệ bằng vỏ kép kéo dài suốt chiều dài khu vực hàng, gồm có các khoang mạn kép, các két đáy đôi để chở nước dằn hoặc các khoang trống, bao gồm cả tàu dầu vỏ kép hiện có không thỏa mãn với Quy định 3.2.4 Phần 3 của QCVN 26:2014/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu, nhưng có kết cấu vỏ kép.

1.2.8 Tàu chở hàng khô tổng hợp và tàu chở gỗ

1.2.8-1 được sửa đổi như sau:

1 Tàu chở hàng khô tổng hợp là các tàu được đóng mới hoặc hoán cải để chở hàng rắn khác với các tàu sau:

(1) Tàu chở hàng rời;

(2) Tàu chở công-te-nơ (là tàu dùng để chở hàng hóa được chứa trong các công-te-nơ theo tiêu chuẩn quốc tế);

(3) Tàu ro-ro;

(4) Tàu chở ô tô;

(5) Tàu chở hàng đông lạnh;

(6) Tàu chỉ chở gỗ xẻ;

(7) Tàu chỉ chở xi măng;

(8) Tàu có kết cấu 2 lớp vỏ, có 2 lớp vỏ kéo dài suốt chiều dài khu vực hàng và toàn bộ chiều cao của khoang hàng đến boong trên cùng.

2 Tàu chở gỗ là tàu hàng thuộc loại tàu hàng khô tổng hợp như đã định nghĩa ở -1 nói trên và có dấu hiệu đường nước chở gỗ phù hợp với các quy định ở Phần 11-Mạn khô và chủ yếu chở gỗ súc.

1.2.10 được sửa đổi như sau:

1.2.10 Tàu có công dụng đặc biệt

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 công dụng đặc biệt của tàu đó hoặc do công việc đặc biệt đang được thực hiện trên tàu, hoặc để thực hiện các công việc liên quan đến công trình biển. 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; những người thực hiện công việc vận hành phương tiện điều khiển từ xa nghiên cứu địa chấn, lặn và các kỹ thuật viên khác thực hiện công việc khai thác hiđrocacbon hoặc công nghiệp dầu khí khác; các kỹ thuật viên làm việc trên các tua bin gió và thủy chiều hoặc các công nghệ năng lượng mới khác.

1.2.15 được sửa đổi thành như sau:

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;

(2) Thay đổi loại tàu;

(3) Nhằm mục đích, theo quan điểm của Đăng kiểm, là để tăng đáng kể tuổi thọ của tàu.

1.2.59 đến 1.2.67 được bổ sung như sau:

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 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 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 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 và phân cấp.

1.2.65 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.

1.2.66 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:

(1) Chế biến cá hoặc các nguồn sống khác của biển;

(2) Chở cá;

(3) Nghiên cứu và đào tạo.

1.2.67 Duyệt (hoặc thẩm định)

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

CHƯƠNG 2 QUY ĐỊNH VỀ PHÂN CẤP

2.1 Quy định chung

2.1.2 Ký hiệu cấp tàu

2.1.2-4 được sửa đổi như sau:

4 Dấu hiệu bổ sung:

Đối với các tàu thỏa mãn các yêu cầu bổ sung và/hoặc được miễn giảm các yêu cầu liên quan đến các nội dung được nêu ở -4 này, phù hợp với các yêu cầu

trong Quy chuẩn này thì cấp tàu được bổ sung thêm các dấu hiệu thích hợp như dưới đây.

(1) Cấp thân tàu

Ký hiệu cấp thân tàu cơ bản có thể được bổ sung các dấu hiệu theo trình tự sau: dấu hiệu vùng hoạt động hạn chế như nêu ở (a) đến (c), dấu hiệu vật liệu kết cấu thân tàu và trang thiết bị như nêu ở (4)(c), dấu hiệu phân khoang như nêu ở (e), dấu hiệu kết cấu thân tàu và trang thiết bị như nêu ở (d) và (4)(a), (4)(b), dấu hiệu gia cường đi các cực và đi băng như nêu ở (f), dấu hiệu kiểm tra đặc biệt như nêu ở (g), dấu hiệu thiết kế mới như nêu ở (3), các dấu hiệu bổ sung khác như nêu ở (4)(d).

(a) Dấu hiệu vùng hoạt động hạn chế: I, II, III

Nếu tàu được phân cấp để hoạt động trong các vùng biển hạn chế, cấp tàu được bổ sung các dấu hiệu hạn chế I hoặc II hoặc III như sau:

i. Dấu hiệu I: Biểu thị tàu được phép hoạt động trong vùng biển hạn chế cách xa bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 200 hải lý.

ii. Dấu hiệu II: Biểu thị tàu được phép hoạt động trong vùng biển hạn chế cách xa bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 50 hải lý.

iii. Dấu hiệu III: Biểu thị tàu được phép hoạt động trong vùng biển hạn chế cách xa bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 20 hải lý với chiều cao sóng đáng kể nhỏ hơn 2,5 mét.

(b) Mặc dù đã quy định ở (a) nói trên, nếu muốn hạn chế hơn nữa vùng hoạt động của tàu theo trạng thái kỹ thuật hoặc trang thiết bị của tàu, thì khoảng cách hạn chế được ghi rõ trong dấu ngoặc đơn phía sau dấu hiệu hạn chế vùng hoạt động và khi cần thiết được ghi vào trong Sổ đăng ký kỹ thuật tàu biển.

(c) Đối với các tàu hoạt động trong vùng biển hạn chế khác với nêu trên, nếu áp dụng các quy định cần thiết khác được Đăng kiểm chấp nhận, cấp tàu có thể được bổ sung dấu hiệu hạn chế thích hợp khác.

(d) Dấu hiệu kết cấu thân tàu và trang thiết bị

i. Đối với các tàu dự định chở hàng lỏng trong các két liền vỏ và thỏa mãn các yêu cầu thích hợp của Chương 27 Phần 2A hoặc Chương 22 Phần 2B, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở hàng lỏng.

ii.Đối với các tàu thỏa mãn i. trên và các yêu cầu thích hợp nêu ở Phần 3 và Phần 4 của Quy chuẩn, dự địnhchở hàng lỏng dễ cháy không phải là dầu, có điểm chớp cháy nhỏ hơn hoặc bằng 60°C, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở hàng lỏng có điểm chớp cháy nhỏ hơn hoặc bằng 60°C (viết tắt là TFLB).

iii. Đối với các tàu thỏa mãn i. trên và các yêu cầu thích hợp nêu ở Phần 3 và Phần 4 của Quy chuẩn, dự định chở hàng lỏng dễ cháy không phải là dầu, có điểm chớp cháy trên 60°C, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở hàng lỏng có điểm chớp cháy trên 60°C (viết tắt là TFLA).

iv. Đối với các tàu thỏa mãn i. trên và các yêu cầu thích hợp nêu ở Phần 3 và Phần 4 của Quy chuẩn, dự định chở dầu có điểm chớp cháy nhỏ hơn hoặc bằng 60°C, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở dầu có điểm chớp cháy nhỏ hơn hoặc bằng 60°C (viết tắt là TOB).

v. Đối với các tàu thỏa mãn i. trên và các yêu cầu thích hợp nêu ở Phần 3 và Phần 4 của Quy chuẩn, dự định chở dầu có điểm chớp cháy trên 60°C, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở dầu có điểm chớp cháy trên 60°C (viết tắt là TOA)

vi. Bất kể các quy định ở từ i. đến v. trên, đối với các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm, phù hợp với các yêu cầu ở Phần 8E của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau:

- Tàu loại I: Tàu chở hóa chất loại I (viết tắt là CT I)
- Tàu loại II: Tàu chở hóa chất loại II (viết tắt là CT II)
- Tàu loại III: Tàu chở hóa chất loại III (viết tắt là CT III)
- Đối với các tàu phù hợp với cả tàu kiểu II và kiểu III, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở hóa chất loại II và III (viết tắt là CT II & III).

vii. Đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng, phù hợp với các yêu cầu ở Phần 8D của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau:

- Tàu loại 1G: Tàu chở khí hóa lỏng loại 1G (viết tắt là LGC 1G)
- Tàu loại 2G: Tàu chở khí hóa lỏng loại 2G (viết tắt là LGC 2G)
- Tàu loại 2PG: Tàu chở khí hóa lỏng loại 2PG (viết tắt là LGC 2PG)
- Tàu loại 3G: Tàu chở khí hóa lỏng loại 3G (viết tắt là LGC 3G).

viii. Đối với tàu dự định chở hàng lỏng trong các két độc lập (khác với vi. hoặc vii. trên), cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở két (viết tắt là TC). Trong trường hợp này, có thể bổ sung dấu hiệu tương ứng với loại hàng được chở như đã nêu ở từ ii. đến v. trên.

ix. Đối với các tàu dự định chở quặng hoặc hàng tương tự có khối lượng riêng cao tương đương, thông thường có hai vách dọc kín nước và đáy đôi kéo suốt vùng xếp hàng và phù hợp với các yêu cầu của Chương 28 Phần 2A, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở quặng (viết tắt là OC).

x. Đối với các tàu dự định chở xô hàng khô (hàng khô ở dạng rời), thông thường có boong đơn, đáy đôi, có các két hông và két đỉnh mạn trong vùng xếp hàng và phù hợp với các yêu cầu của Chương 29 Phần 2A, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở hàng rời (viết tắt là BC).

Bất kể quy định trên, đối với các tàu được nêu ở 29.1.2-1 Phần 2A, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu thích hợp tương ứng với kiểu tàu như nêu ở 29.1.2-1 Phần 2A như dưới đây. Đối với các tàu không có quy định xếp/dỡ hàng tại nhiều cảng, thì cấp tàu được bổ sung dấu hiệu “Không xếp/dỡ hàng tại nhiều cảng” (viết tắt là NO MP) kèm theo các dấu hiệu sau:

- Đối với các tàu chở hàng rời kiểu A: Tàu chở hàng rời kiểu A (viết tắt là BC-A);

- Đối với các tàu chở hàng rời kiểu B: Tàu chở hàng rời kiểu B (viết tắt là BC-B);

- Đối với các tàu chở hàng rời kiểu C: Tàu chở hàng rời kiểu C (viết tắt là BC-C).

xi. Đối với các tàu dự định chở công-te-nơ, thông thường có đáy đôi trong vùng xếp hàng và phù hợp với Chương 30 Phần 2A, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở công-te-nơ (viết tắt là CNC).

xii. Đối với các tàu có khoang hàng không được phân chia bình thường và thường kéo dài đến phần lớn chiều dài tàu hoặc toàn bộ chiều dài tàu mà trong đó hàng hóa có thể được xếp/dỡ theo phương ngang và phù hợp với các yêu cầu liên quan của Quy chuẩn này, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: RORO.

xiii. Đối với các cấu trúc nổi, dự định chở hàng trong các khoang hàng, trên boong và/hoặc trong các két liền vỏ, không có thiết bị đẩy cơ khí và phù hợp với các yêu cầu của Phần 8A của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Sà lan (viết tắt là B).

Tùy thuộc vào kết cấu thân tàu và loại hàng hóa chuyên chở, cấp tàu còn được bổ sung các dấu hiệu sau:

- Đối với sà lan kiểu ponton dự định chỉ chở hàng trên boong: Sà lan pông tông (viết tắt là BP);

- Đối với sà lan dự định chở hàng lỏng trong các két liền vỏ: Sà lan chở hàng lỏng (viết tắt là BT);

- Đối với sà lan chở xô khí hóa lỏng, phù hợp với các quy định của Phần 8D: Sà lan chở khí hóa lỏng (viết tắt là BLGC).

xiv. Đối với các tàu lặn phù hợp với các yêu cầu của Phần 8C, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu lặn (viết tắt là SBM). Trong trường hợp này, các điều kiện về thiết kế như chiều sâu lặn lớn nhất phải được bổ sung vào dấu hiệu cấp tàu.

xv. Đối với các tàu trang bị hệ thống hỗ trợ lặn (các tàu mẹ/tàu hỗ trợ) phù hợp với các yêu cầu của Phần 8C, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Được trang bị hệ thống hỗ trợ tàu lặn (viết tắt là EQ SS SMB).

xvi. Đối với các tàu được trang bị để chở hàng nguy hiểm và phù hợp với yêu cầu của Chương 19 Phần 5, 4.6 Phần 4 của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Được trang bị để chở hàng nguy hiểm (viết tắt là EQ C DG).

xvii. Đối với các tàu được trang bị để chở xe có động cơ (ô tô) có nhiên liệu trong két và phù hợp với yêu cầu của Chương 20 Phần 5,4.8 Phần 4 của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Được trang bị để chở ô tô (viết tắt là EQ C V).

xviii. Đối với các tàu được trang bị để chở than đá phù hợp với các yêu cầu của Chương 29 Phần 2A, 4.9 Phần 4 của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Được trang bị để chở than (viết tắt là EQ C C).

xix. Đối với các tàu được trang bị để chở gỗ súc phù hợp với các yêu cầu ở 1.1.3-2 Phần 2A, 3.3 Phần 10 của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Được trang bị để chở gỗ súc (viết tắt là EQ C LB).

xx. Đối với các tàu chở hàng rời như định nghĩa ở 29.10.1-2(1) Phần 2A của Quy chuẩn và phù hợp với các yêu cầu ở 32.2 Phần 2A; 13.5.10 và 13.8.5 Phần 3 và 3.2.6 Phần 10 của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: BC-XII.

xxi. Đối với các tàu được gia cường để xếp/dỡ hàng bằng gầu ngoạm, được Đăng kiểm cho là thích hợp, phù hợp với yêu cầu ở 29.10.5-2(1)(a) Phần 2A của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Gàu ngoạm.

xxii. Đối với các tàu tuân theo các yêu cầu ở 2.1.2.-4(1)(d)x. Phần 1A nhưng không thỏa mãn hoàn toàn là tàu chở hàng rời thông thường như nêu ở 29.1.1-3 Phần 2A của Quy chuẩn và dự định đăng ký như tàu chở hàng rời, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: Tàu chở hàng rời sửa đổi (viết tắt là BCM). Trong trường hợp này, các đặc trưng kết cấu của tàu phải được đưa thêm vào dấu hiệu bổ sung của cấp tàu.

xxiii. Đối với các tàu hoạt động chuyên dụng như nạo vét, nâng các hàng nặng, chữa cháy, cung cấp cho các công trình ngoài biển, kéo, v.v... và đối với những kết cấu được bố trí ở một khu vực biển trong một thời gian dài, hoặc nửa cố định, phù hợp với các yêu cầu của Phần 8B, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu thích hợp phù hợp với quy định ở Phần 8B.

xxiv. Đối với các tàu thỏa mãn các yêu cầu ở 23.2.2 Phần 2A, 20.4.2 Phần 2B, 3.5.1-2(2) Phần 2A-B hoặc 6.2.1-1(2) Phần 2A-T, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu: PSPC-WBT.

xxv. Đối với các tàu thỏa mãn các yêu cầu ở Phần 13, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: ACCOM.

xxvi. Đối với các tàu thỏa mãn các yêu cầu ở 23.2.3 Phần 2A, 20.4.3 Phần 2B, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu thích hợp tương ứng với cách bảo vệ chống ăn mòn như sau:

- Nếu việc sơn phủ phù hợp với Nghị quyết MSC. 288(87) của IMO: PSPC-COT;

- Nếu bảo vệ chống ăn mòn bằng thép không gỉ phù hợp với Nghị quyết MSC. 289(87) của IMO: PSCRS-COT;

- Nếu việc sơn phủ phù hợp với Nghị quyết MSC. 288(87) của IMO và bảo vệ chống ăn mòn bằng thép không gỉ phù hợp với Nghị quyết MSC. 289(87) của IMO: PSPC/PSCRS-COT.

xxvii. Đối với các tàu dự định chở hàng có độ ẩm vượt quá giới hạn độ ẩm có thể vận chuyển, phù hợp với các yêu cầu ở 1.1.3-5 Phần 2A, 1.1.3-2 Phần 2B, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu: Tàu hàng có kết cấu đặc biệt (viết tắt là SCCS).

xxviii. Đối với các tàu có công dụng đặc biệt (như định nghĩa ở 1.2.10 Phần 1A), cấp tàu được bổ sung dấu hiệu: SPS xxx (trong đó xxx biểu thị tổng số người trên tàu, bao gồm thuyền viên, người đặc biệt và hành khách (hành khách không được quá 12 người).

xxviv. Đối với các tàu có các đặc điểm riêng về kết cấu và loại hàng chuyên chở, nếu không có quy định khác với nêu trên, dấu hiệu bổ sung phù hợp sẽ được Đăng kiểm xem xét để bổ sung vào cấp tàu.

(e) Dấu hiệu phân khoang:

Nếu tàu thỏa mãn các yêu cầu thích hợp ở Phần 9 của Quy chuẩn này, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: [1] hoặc [2] hoặc [3] . Những số này biểu thị số khoang kề cận nhau bị ngập mà tàu vẫn thỏa mãn các yêu cầu ở Chương 3 Phần 9 của Quy chuẩn này.

(f) Dấu hiệu gia cường đi các cực và đi băng:

i. Đối với các tàu được gia cường để đi các cực (Nam/Bắc cực) thỏa mãn các yêu cầu ở Chương 1 Phần 8G của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau, tương ứng với các cấp cực nêu ở 1.2.2-1 Phần 8G:

- Cấp cực 1: PC1
- Cấp cực 2: PC2
- Cấp cực 3: PC3
- Cấp cực 4: PC4
- Cấp cực 5: PC5
- Cấp cực 6: PC6
- Cấp cực 7: PC7.

ii. Đối với các tàu được gia cường đi băng thỏa mãn các yêu cầu ở Chương 1 Phần 8G, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau, tương ứng với các cấp đi băng nêu ở 1.2.2-2 Phần 8G:

- Gia cường đi băng siêu cấp IA: IA SUPER
- Gia cường đi băng cấp IA: IA
- Gia cường đi băng cấp IB: IB
- Gia cường đi băng cấp IC: IC
- Gia cường đi băng cấp ID: ID.

iii. Đối với các tàu được đóng bằng thép tương ứng với nhiệt độ thiết kế (T_D) để hoạt động trong vùng nước có nhiệt độ thấp (ví dụ vùng Bắc cực hoặc Nam cực) phù hợp với các quy định ở 1.1.12-1 Phần 2A của Quy chuẩn, cấp tàu sẽ được bổ sung dấu hiệu: TD.

(g) Dấu hiệu kiểm tra đặc biệt:

i. Đối với các tàu dầu định nghĩa ở 1.2.5-1, các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm định nghĩa ở 1.2.7 và các tàu chở hàng rời định nghĩa ở 1.2.9-1, phải áp dụng chương

trình kiểm tra nâng cao trong các đợt kiểm tra duy trì cấp theo các quy định thích hợp trong Phần 1B của Quy chuẩn này, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: ESP.

ii. Đối với các tàu mà việc kiểm tra dựa vào hệ thống bảo dưỡng phòng ngừa được thực hiện phù hợp với các quy định ở 8.1.3 Phần 1B, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: PSCM.

iii. Đối với các tàu thỏa mãn để kiểm tra phần chìm thân tàu dưới nước phù hợp với các yêu cầu ở 6.1.2 Phần 1B, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau: IWS.

(2) Cấp hệ thống máy tàu

Ngoài những ký hiệu cấp cơ bản của hệ thống máy tàu, có thể bổ sung các dấu hiệu sau đây:

Dấu hiệu tự động hóa: MC, M0, M0.A, M0.B, M0.C, M0.D

Hệ thống máy tàu được trang bị hệ thống điều khiển tự động và từ xa phải thỏa mãn các yêu cầu tương ứng của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống điều khiển tự động và từ xa (QCVN 60:2013/BGTVT).

(3) Dấu hiệu bổ sung về thiết kế mới: EXP

Dấu hiệu này được bổ sung vào sau các dấu hiệu được nêu ở (1), (2) trên để chỉ loại thiết kế mới. Dấu hiệu này có thể được Đăng kiểm xóa sau khi kiểm tra định kỳ để phục hồi cấp tàu nếu Đăng kiểm đã xác định được đủ độ tin cậy cần thiết.

(4) Các dấu hiệu bổ sung khác:

Ngoài những dấu hiệu bổ sung trên, tùy theo kết cấu, trang thiết bị và vật liệu thân tàu, ký hiệu cấp thân tàu được bổ sung các dấu hiệu như dưới đây:

(a) Đối với các tàu chở hàng rời áp dụng Phần 2A-B như đã quy định ở 1.1.2-1, các dấu hiệu cấp liên quan đến kết cấu thân tàu và trang thiết bị được gắn vào ký hiệu cấp tàu phù hợp với các quy định của Phần 2A-B, thay thế cho các quy định 2.1.2-4(1)(d)x. và 2.1.2-4(1)(d)xxi. Trong trường hợp này, dấu hiệu CSR được gắn vào trước các dấu hiệu liên quan (ví dụ: CSR, BC-A);

(b) Đối với các tàu dầu vỏ kép áp dụng Phần 2A-T như đã quy định ở 1.1.2-2, dấu hiệu CSR được gắn với các ký hiệu phân cấp phù hợp với các quy định của Phần 2A-T, bổ sung vào trước các dấu hiệu liên quan nêu ở 2.1.2-4(1)(d) (ví dụ: CSR, TOB);

(c) Đối với các tàu dùng vật liệu không phải là thép để làm kết cấu thân tàu phù hợp với các yêu cầu ở 1.1.7-4 Phần 2A hoặc 1.3.1-3 Phần 2B của Quy chuẩn, cấp tàu được bổ sung dấu hiệu sau:

i. Đối với các tàu làm bằng hợp kim nhôm: Hợp kim nhôm (viết tắt là AL);

ii. Đối với các tàu làm bằng vật liệu khác với (1): Dấu hiệu phù hợp với vật liệu, được Đăng kiểm cho là thích hợp.

(d) Ký hiệu cấp tàu có thể được bổ sung các dấu hiệu phù hợp nếu tàu được áp dụng các biện pháp đặc biệt để bảo vệ môi trường biển, cải thiện môi trường làm việc của thuyền viên và cho các công dụng riêng khác.

2.2 Duy trì cấp tàu

2.2.1 được sửa đổi như sau:

2.2.1 Kiểm tra chu kỳ

Những tàu đã được Đăng kiểm trao cấp phải được Đăng kiểm kiểm tra chu kỳ hoặc kiểm tra bất thường nhằm duy trì cấp của chúng phù hợp với các yêu cầu của Quy chuẩn này. Tuy nhiên, theo yêu cầu của chủ tàu, khi có lý do xác đáng, Đăng kiểm có thể xem xét và quy định khoảng thời gian kiểm tra chu kỳ thích hợp.

CHƯƠNG 3 KIỂM TRA VÀ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN THEO CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ

3.2 Giấy chứng nhận và hiệu lực của Giấy chứng nhận

3.2.1 Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế

3.2.1-1 và -2 được sửa đổi như sau:

1 Định nghĩa

Trong Phần này của Quy chuẩn, thuật ngữ "Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế" có nghĩa là các Giấy chứng nhận sau đây được cấp theo quy định của các Công ước quốc tế, bao gồm cả các Giấy chứng nhận phù hợp với chúng và được lưu giữ trên tàu:

(1) Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế

(2) Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng

(3) Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng

(4) Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng

(5) Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng

(6) Giấy chứng nhận an toàn tàu khách

(7) Giấy chứng nhận miễn giảm

(8) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu

(9) Giấy chứng nhận phù hợp ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải

(10) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chất lỏng độc chở xô gây ra

(11) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô khí hóa lỏng

(12) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô hóa chất nguy hiểm

(13) Giấy chứng nhận sự phù hợp với Bộ luật quản lý an toàn quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm (ISM Code), bao gồm các Giấy chứng nhận sau đây:

(a) Giấy chứng nhận sự phù hợp (DOC)

(b) Giấy chứng nhận quản lý an toàn (SMC)

(c) Giấy chứng nhận sự phù hợp tạm thời (Interim DOC)

(d) Giấy chứng nhận quản lý an toàn tạm thời (Interim SMC)

(14) Giấy chứng nhận quốc tế về đảm bảo an ninh tàu (ISSC) và Giấy chứng nhận quốc tế về đảm bảo an ninh tàu tạm thời (Interim ISSC)

(15) Giấy chứng nhận phù hợp vận chuyển hàng nguy hiểm ở dạng đóng gói hoặc dạng rắn chở xô (CDG)

(16) Giấy chứng nhận phù hợp ngăn ngừa ô nhiễm không khí

(17) Giấy chứng nhận phù hợp cho hệ thống chống hà của tàu (AFS)

(18) Giấy chứng nhận dung tích quốc tế (1969)

(19) Giấy chứng nhận phù hợp sử dụng hiệu quả năng lượng (EE)

(20) Giấy chứng nhận lao động hàng hải (MLC).

2 Quan hệ giữa các Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế và Giấy chứng nhận phân cấp.

(1) Các Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế sau đây có thể được cấp cho những tàu sau khi đã được kiểm tra thỏa mãn các yêu cầu của Quy chuẩn này và đã mang cấp hoặc dự định mang cấp của Đăng kiểm như sau:

(a) Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế

(b) Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng

(c) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô khí hóa lỏng

(d) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô hóa chất nguy hiểm

(e) Giấy chứng nhận phù hợp vận chuyển hàng nguy hiểm ở dạng đóng gói hoặc dạng rắn chở xô.

(2) Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế có thể được cấp cho các tàu có lắp đặt thiết bị sau đây được Đăng kiểm kiểm tra hoặc dự định được Đăng kiểm kiểm tra:

(a) Thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm

(i) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu (IOPP)

(ii) Giấy chứng nhận phù hợp ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải (SPP)

(iii) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chất lỏng độc chở xô gây ra (NLS)

(iv) Giấy chứng nhận phù hợp ngăn ngừa ô nhiễm không khí (APP)

(v) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô hóa chất nguy hiểm (CHM)

(vi) Giấy chứng nhận phù hợp sử dụng hiệu quả năng lượng (EE)

(b) Trang bị an toàn

Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng

(c) Thiết bị vô tuyến điện

Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng

(d) Hệ thống chống hà

Giấy chứng nhận phù hợp cho hệ thống chống hà của tàu.

(3) Đối với tàu hàng, Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng có thể được cấp thay thế cho các Giấy chứng nhận sau được cấp riêng lẻ theo các quy định tương ứng (1)(b), (2)(b) và (2)(c) nêu trên.

- Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng
- Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng
- Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng

(4) Đối với tàu khách, Giấy chứng nhận an toàn tàu khách có thể được cấp cho các tàu khách được Đăng kiểm phân cấp hoặc dự định được Đăng kiểm phân cấp.

(5) Khi cần thiết, Đăng kiểm có thể cấp các Giấy chứng nhận miễn giảm liên quan đến các Giấy chứng nhận đưa ra ở (1)(b), (2)(b) và (2)(c), (3), và (4).

3.2.2 Hiệu lực của Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế

3.2.2-1 được sửa đổi như sau:

1 Hiệu lực của Giấy chứng nhận

Hiệu lực của các Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế được quy định theo loại Giấy chứng nhận dưới đây, trừ khi có quy định khác của nước mà tàu treo cờ:

(1) Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế: không quá 5 năm

(2) Giấy chứng nhận an toàn kết cấu tàu hàng: không quá 5 năm

(3) Giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị tàu hàng: không quá 5 năm

(4) Giấy chứng nhận an toàn vô tuyến điện tàu hàng: không quá 5 năm

(5) Giấy chứng nhận an toàn tàu hàng: không quá 5 năm

(6) Giấy chứng nhận an toàn tàu khách: không quá 1 năm

(7) Giấy chứng nhận miễn giảm: Giống như các Giấy chứng nhận theo Công ước tương ứng

(8) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm dầu: không quá 5 năm

(9) Giấy chứng nhận phù hợp ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải: không quá 5 năm

(10) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chất lỏng độc chở xô gây ra: không quá 5 năm

(11) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô khí hóa lỏng: không quá 5 năm

(12) Giấy chứng nhận phù hợp quốc tế cho việc chở xô hóa chất nguy hiểm: không quá 5 năm

(13) Giấy chứng nhận sự phù hợp với Bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM Code)

(a) Giấy chứng nhận sự phù hợp (DOC): không quá 5 năm

(b) Giấy chứng nhận quản lý an toàn (SMC): không quá 5 năm

(c) Giấy chứng nhận sự phù hợp tạm thời (Interim DOC): không quá 12 tháng

(d) Giấy chứng nhận quản lý an toàn tạm thời (Interim SMC): không quá 6 tháng

(14) Giấy chứng nhận quốc tế về đảm bảo an ninh tàu (ISSC) và Giấy chứng nhận quốc tế về đảm bảo an ninh tàu tạm thời (Interim ISSC):

(a) ISSC: Không quá 5 năm

(b) Interim: Không quá 6 tháng

(15) Giấy chứng nhận phù hợp vận chuyển hàng nguy hiểm ở dạng đóng gói hoặc dạng rắn chở xô: không quá 5 năm

(16) Giấy chứng nhận phù hợp ngăn ngừa ô nhiễm không khí: không quá 5 năm

(17) Giấy chứng nhận phù hợp sử dụng hiệu quả năng lượng (EE): không quá 5 năm

(18) Giấy chứng nhận lao động hàng hải (MLC): không quá 5 năm.

Ghi chú:

- Các Giấy chứng nhận dung tích quốc tế và AFS: không ấn định thời hạn;

- Trong trường hợp đặc biệt, Đăng kiểm có thể gia hạn hiệu lực của các Giấy chứng nhận cấp theo Công ước quốc tế phù hợp với các quy định của Công ước theo hướng dẫn của nước mà tàu treo cờ.

CHƯƠNG 4 GIÁM SÁT KỸ THUẬT

4.1 Quy định chung

4.1.1 Khối lượng giám sát kỹ thuật và phân cấp tàu biển

4.1.1-2 được sửa đổi như sau:

2 Đối tượng giám sát kỹ thuật của Đăng kiểm bao gồm:

(1) Tất cả các loại tàu biển quy định ở 1.1.1 Mục I - Quy định chung của Quy chuẩn này;

(2) Vật liệu đóng/sửa chữa tàu biển, chế tạo các sản phẩm/thiết bị lắp đặt lên tàu biển; kể cả thiết bị làm lạnh hàng lắp đặt lên tàu biển, thiết bị nâng hàng trên tàu biển và cần trục, các công-te-nơ vận chuyển và chứa hàng hóa.

4.1.2 Nguyên tắc giám sát kỹ thuật

4.1.2-2 được sửa đổi như sau:

1 Phương pháp giám sát chính của Đăng kiểm: Đăng kiểm thực hiện việc giám sát theo những trình tự được quy định trong các Hướng dẫn kiểm tra của Đăng kiểm, đồng thời Đăng kiểm cũng có thể tiến hành kiểm tra đột xuất bất cứ hạng mục nào phù hợp với Quy chuẩn này trong trường hợp Đăng kiểm thấy cần thiết.

2 Để thực hiện công tác giám sát, chủ tàu, các cơ sở đóng tàu phải tạo mọi điều kiện thuận lợi cho đăng kiểm viên tiến hành kiểm tra tàu, thử nghiệm vật liệu và các sản phẩm chịu sự giám sát của Đăng kiểm, kể cả việc đăng kiểm viên được tự do trong mọi thời điểm đến tàu, các cơ sở đóng tàu, cơ sở chế tạo, thử nghiệm vật liệu để tiến hành kiểm tra theo nội dung kiểm tra phân cấp và duy trì cấp tàu hoặc công việc kiểm tra khác theo quy định của Quy chuẩn này.

3 Các cơ quan thiết kế, chủ tàu, cơ sở đóng tàu và các cơ sở chế tạo sản phẩm công nghiệp phải thực hiện các yêu cầu của Đăng kiểm khi thực hiện công tác giám sát kỹ thuật.

4 Nếu dự định có những sửa đổi trong quá trình chế tạo liên quan đến vật liệu, kết cấu, máy móc, trang thiết bị và sản phẩm công nghiệp khác với các bản vẽ và tài liệu đã được duyệt thì các bản vẽ hoặc tài liệu sửa đổi phải được trình cho Đăng kiểm xem xét và duyệt thiết kế sửa đổi trước khi thi công.

5 Nếu có những bất đồng xảy ra trong quá trình giám sát giữa đăng kiểm viên và các cơ quan/xí nghiệp (chủ tàu, nhà máy đóng tàu, nhà chế tạo vật liệu và sản phẩm) thì các cơ quan/xí nghiệp này có quyền đề xuất ý kiến của mình trực tiếp với Lãnh đạo từng cấp từ thấp lên cao của Đăng kiểm để giải quyết.

Ý kiến giải quyết của Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam là quyết định cuối cùng.

6 Đăng kiểm có thể từ chối không thực hiện công tác giám sát, nếu nhà máy đóng tàu hoặc xưởng chế tạo vi phạm có hệ thống những yêu cầu của Quy chuẩn này hoặc vi phạm hợp đồng về giám sát với Đăng kiểm.

7 Trong trường hợp phát hiện thấy vật liệu hoặc sản phẩm có khuyết tật, tuy đã được cấp Giấy chứng nhận hợp lệ, Đăng kiểm vẫn có quyền yêu cầu tiến hành thử nghiệm lại hoặc khắc phục những khuyết tật đó. Trong trường hợp không thể khắc phục được những khuyết tật đó, Đăng kiểm có thể thu hồi và hủy bỏ Giấy chứng nhận đã cấp.

8 Hoạt động giám sát kỹ thuật của Đăng kiểm không làm thay đổi công việc cũng như không thay cho trách nhiệm của các tổ chức kiểm tra kỹ thuật/chất lượng của chủ tàu, nhà máy/cơ sở đóng, sửa chữa tàu, chế tạo vật liệu, máy móc và trang thiết bị lắp đặt lên tàu.

CHƯƠNG 5 HỒ SƠ KỸ THUẬT

5.1 Hồ sơ thiết kế trình duyệt

5.1.2, 5.1.3 và 5.1.4 được sửa đổi như sau:

5.1.2 Sửa đổi thiết kế đã duyệt

Sau khi thiết kế đã được Đăng kiểm duyệt, nếu người thiết kế muốn thay đổi thiết kế thì phải trình Đăng kiểm hồ sơ thiết kế sửa đổi để Đăng kiểm duyệt trước khi tiến hành thi công.

5.1.3 Trình hồ sơ thiết kế hoàn công

Trước khi Đăng kiểm trao cấp cho tàu, hồ sơ thiết kế hoàn công phải được trình Đăng kiểm phù hợp với 2.1.7 Phần 1B của Quy chuẩn.

5.1.4 Những yêu cầu đối với hồ sơ trình duyệt

1 Hồ sơ thiết kế trình Đăng kiểm duyệt phải thể hiện được đầy đủ các số liệu cần thiết để chứng minh được rằng, các quy định của Quy chuẩn này đã được thực hiện nghiêm túc và phù hợp với quy định về duyệt thiết kế của Đăng kiểm.

2 Bản tính toán để xác định các thông số và đại lượng theo Tiêu chuẩn được sử dụng phải phù hợp với các yêu cầu của Tiêu chuẩn đó, hoặc theo phương pháp được Đăng kiểm chấp nhận. Phương pháp tính toán đã áp dụng phải đảm bảo chính xác.

3 Hồ sơ thiết kế có liên quan đến các chi tiết, kết cấu, trang thiết bị và các tài liệu, hướng dẫn để sử dụng trên tàu thuộc phạm vi yêu cầu của Quy chuẩn, sau khi được Đăng kiểm duyệt, sẽ được đóng dấu của Đăng kiểm.

5.1.5, 5.1.6 được xóa bỏ.

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

PHẦN 1B QUY ĐỊNH CHUNG VỀ PHÂN CẤP TÀU

CHƯƠNG 1 QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Kiểm tra

1.1.3 Thời hạn kiểm tra duy trì cấp tàu

1.1.3-1 được sửa đổi như sau:

1 Kiểm tra chu kỳ phải được tiến hành phù hợp với các yêu cầu được đưa ra từ (1) đến (6) sau đây:

(1) Kiểm tra hàng năm

Các đợt kiểm tra hàng năm phải được tiến hành trong khoảng thời gian ba tháng trước hoặc ba tháng sau ngày ấn định kiểm tra hàng năm của lần kiểm tra phân cấp hoặc kiểm tra định kỳ trước đó.

(2) Kiểm tra trung gian

Các đợt kiểm tra trung gian phải được tiến hành như quy định ở (a) hoặc (b) dưới đây. Không yêu cầu tiến hành kiểm tra hàng năm khi đã thực hiện kiểm tra trung gian.

(a) Kiểm tra trung gian phải được thực hiện vào đợt kiểm tra hàng năm lần thứ 2 hoặc thứ 3 sau khi kiểm tra phân cấp trong quá trình đóng mới hoặc kiểm tra định kỳ; hoặc

(b) Thay cho (a) nói trên, kiểm tra trung gian đối với tàu chở hàng rời, tàu dầu và các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm trên 10 tuổi và các tàu chở hàng khô tổng hợp trên 15 tuổi có tổng dung tích bằng và lớn hơn 500, có thể được bắt đầu vào đợt kiểm tra hàng năm lần thứ 2 hoặc sau đó và được kết thúc vào đợt kiểm tra hàng năm lần thứ 2 hoặc lần thứ 3.

(3) Kiểm tra định kỳ

Kiểm tra định kỳ phải được tiến hành như quy định từ (a) đến (c) dưới đây.

(a) Kiểm tra định kỳ phải được tiến hành trong khoảng thời gian 3 tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phân cấp;

(b) Kiểm tra định kỳ có thể được bắt đầu vào hoặc sau đợt kiểm tra hàng năm lần thứ 4 và phải được kết thúc trong thời hạn 3 tháng trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phân cấp; hoặc

(c) Mặc dù đã có quy định ở (b), vẫn có thể tiến hành kiểm tra định kỳ trước đợt kiểm tra hàng năm lần thứ 4. Trong trường hợp này, phải kết thúc kiểm tra định kỳ trong vòng 15 tháng tính từ ngày bắt đầu kiểm tra định kỳ.

(4) Kiểm tra trên đà

Kiểm tra trên đà phải được tiến hành như quy định ở (a) và (b) dưới đây:

(a) Kiểm tra trên đà được tiến hành đồng thời với kiểm tra định kỳ;

(b) Kiểm tra trên đà được tiến hành trong vòng 36 tháng tính từ ngày kết thúc kiểm tra phân cấp hoặc tính từ ngày kết thúc đợt kiểm tra trên đà trước đó.

(5) Kiểm tra nồi hơi

Kiểm tra nồi hơi phải được thực hiện như quy định ở (a) và (b) dưới đây. Tuy nhiên, đối với các tàu chỉ được trang bị một nồi hơi chính, thì 8 năm sau khi tàu được đóng phải kiểm tra nồi hơi vào các đợt kiểm tra hàng năm, trung gian hoặc định kỳ.

(a) Kiểm tra nồi hơi đồng thời với kiểm tra định kỳ;

(b) Kiểm tra nồi hơi trong vòng 36 tháng kể từ ngày kết thúc kiểm tra phân cấp hoặc ngày kết thúc kiểm tra nồi hơi trước đó.

(6) Kiểm tra trục chân vịt và trục trong ống bao trục

Kiểm tra thông thường trục chân vịt và trục trong ống bao trục được tiến hành theo quy định từ (a) đến (f) sau đây:

(a) Kiểm tra thông thường trục chân vịt loại 1 hoặc trục trong ống bao trục loại 1 (sau đây trong Chương này gọi là trục loại 1) phải được tiến hành trong khoảng thời gian 5 năm tính từ ngày hoàn thành kiểm tra phân cấp hoặc kiểm tra thông thường trục chân vịt trước đó.

(b) Bất kể quy định ở (a) trên, kiểm tra thông thường trục chân vịt có lắp ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng dầu phải tuân theo các quy định từ (i) đến (iv) sau:

(i) Kiểm tra thông thường trục chân vịt loại 1B có thể được hoãn không quá 3 năm tính từ ngày hoàn thành kiểm tra từng phần nếu kiểm tra từng phần nêu ở 8.1.2-1 được thực hiện vào thời gian nêu ở (a) trên. Ngoài ra, nếu kiểm tra xác nhận được thực hiện trong phạm vi 3 năm tính từ ngày hoàn thành kiểm tra từng phần nêu trên và đảm bảo được rằng, việc bảo dưỡng đã được thực hiện tốt kể từ khi kiểm tra từng phần đó, kiểm tra thông thường có thể được hoãn không quá 2 năm tính từ ngày kiểm tra xác nhận nêu trên.

(ii) Kiểm tra thông thường trục chân vịt loại 1C có thể được hoãn không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành kiểm tra từng phần nếu kiểm tra từng phần nêu ở 8.1.2-1 được thực hiện vào thời gian nêu ở (a) trên.

(T) Kiểm tra xác nhận nêu ở (i) trên phải đảm bảo rằng ít nhất các nội dung nêu ở (ia) đến (ic) được giám sát và ghi lại, và các tình trạng về bôi trơn của hệ trục được duy trì tốt dựa trên các thông số được giám sát đó. Trong trường hợp này, việc giám sát và ghi phải được thực hiện cho đến đợt kiểm tra thông thường lần tiếp theo.

(ia) Lấy mẫu và phân tích dầu bôi trơn được thực hiện thường xuyên vào các khoảng thời gian không vượt quá 6 tháng (một đợt phân tích phải bao gồm hàm lượng nước, hàm lượng clorua, hàm lượng kim loại trục, hàm lượng hạt kim loại ổ đỡ và mức độ ô xi hóa dầu);

(ib) Tốc độ tiêu thụ dầu;

(ic) Nhiệt độ ổ đỡ.

(iv) Tiêu chuẩn đối với các thông số được giám sát nêu ở (iii) trên được quy định như sau:

(ia) Phân tích dầu:

- Các hạng mục và phương pháp phân tích

Có thể áp dụng các giá trị ở Bảng 1B/1.1sau. Tuy nhiên, có thể sử dụng các hạng mục và phương pháp phân tích khác nếu được Đăng kiểm thấy phù hợp.

Bảng 1B/1.1 Giá trị tiêu chuẩn

Hạng mục phân tích	Giá trị lớn nhất	Phương pháp phân tích
Fe (phần triệu)	50	ICP (SOAP)
Sn (phần triệu)	20	ICP (SOAP)
Pb (phần triệu)	20	ICP (SOAP)
Na (phần triệu	80	ICP (SOAP)
Ô xi hóa I-ri-đi(IR) @5,85 μm (đơn vị/cm)	10	FT-IR
Nước phân tách	1	Nhìn thấy (lắng 24 giờ)

- Giá trị tiêu chuẩn

Giá trị nằm trong các giá trị lớn nhất nêu ở Bảng 1B/1.1 tính từ các giá trị của dầu mới.

- Giá trị báo động

Giá trị nhỏ hơn 2 lần giá trị tiêu chuẩn (nếu thông số bất kỳ vượt quá giá trị báo động, dầu thử phải được lấy mẫu lại và phân tích lại đối với tất cả các hạng mục phải được thực hiện ngay).

(ib) Tốc độ tiêu thụ dầu bôi trơn

Nhỏ hơn hoặc bằng 2 lít/ngày.

(ic) Nhiệt độ ở ổ đỡ phía sau trong ống bao

Nhỏ hơn hoặc bằng 55°C.

(id) Độ sụt đối với ổ đỡ bôi trơn bằng dầu

Nhỏ hơn hoặc bằng 0,3 mm.

(c) Bất kể quy định ở (a) trên, trục chân vịt loại 1 áp dụng hệ thống bảo dưỡng phòng ngừa phù hợp với các yêu cầu 8.1.3, không cần phải rút trục ra trong đợt kiểm tra thông thường. Các trục phải được rút ra để kiểm tra vào lúc được yêu cầu dựa trên cơ sở kết quả bảo dưỡng phòng ngừa.

(d) Kiểm tra thông thường trục chân vịt loại 2 và trục trong ống bao trục loại 2 (sau đây trong Chương này gọi là trục loại 2) phải được tiến hành như quy định ở (i) và (ii) dưới đây:

(i) Kiểm tra được tiến hành đồng thời với đợt kiểm tra định kỳ;

(ii) Kiểm tra được tiến hành trong vòng 36 tháng tính từ ngày hoàn thành kiểm tra phân cấp hoặc kiểm tra thông thường hệ trục trước đó.

Tuy nhiên, nếu như phần kết cấu của trục ở trong ổ đỡ trong ống bao tương ứng với các trục loại 1 và kết cấu của trục giữa ống bao trục và giá đỡ trục tương ứng với trục loại 2, thì trục có thể được kiểm tra trong khoảng thời gian được đưa ra trong ở (a), với điều kiện là đã thực hiện việc kiểm tra từng phần tương ứng với trục loại 2 đúng theo thời gian được đưa ra ở (i) và (ii) nói trên.

(e) Kiểm tra thông thường trục chân vịt loại 1 và trục trong ống bao loại 1 có thể được hoãn lại cho đến đợt kiểm tra trên đà lần tới chỉ vì mục đích gộp hai đợt kiểm tra lại. Tuy nhiên, phải kiểm tra bất thường với các yêu cầu sau, và các phần được kiểm tra phải có tình trạng tốt. Ngoài ra, thời gian hoãn này không được vượt quá 6 tháng đối với các trục loại 1A và 12 tháng đối với các trục loại 1B và 1C.

(i) Các trục chân vịt hở ở trong buồng máy phải được kiểm tra bằng mắt;

(ii) Các báo cáo kiểm tra khe hở/độ sụt của đầu sau của ổ đỡ trong ống bao (hoặc đầu sau của ổ đỡ trong giá đỡ trục, nếu có) phải được kiểm tra;

(iii) Các báo cáo bảo dưỡng của thiết bị làm kín ống bao trục phải được kiểm tra;

(iv) Bằng chứng đảm bảo máy chính được vận hành bên ngoài dải vòng quay cấm do dao động xoắn;

(v) Các nội dung kiểm tra nêu ở 8, 9 và 10 trong Bảng 1B/8.1 Phần 1B phải được thực hiện.

(f) Hoãn kiểm tra thông thường trục chân vịt loại 1 và trục trong ống bao loại 1, được hỗ trợ bởi kiểm tra bất thường nêu ở (e) trên hoặc kiểm tra từng phần nêu ở (b) trên không được vượt quá các thời hạn dài nhất sau đây:

(i) 5 năm 6 tháng đối với các trục loại 1A;

(ii) 8 năm đối với các trục loại 1B (10 năm trong trường hợp tuân thủ các yêu cầu ở (b)(iii) trên);

(iii) 10 năm đối với các trục loại 1C.

1.1.7 Tàu chở hàng rời

1.1.7-4(1) được sửa đổi như sau:

4 Đối với các tàu được áp dụng yêu cầu ở 5.1.3 Phần 9 do kết quả kiểm tra quy định ở -1, thì phải tiến hành các đợt kiểm tra sau đây trong đợt kiểm tra chu kỳ để bổ sung vào các đợt kiểm tra được yêu cầu trong Chương này.

(1) Trong đợt kiểm tra hàng năm, bổ sung vào các quy định được yêu cầu ở Chương 3, đối với khoang gần mũi nhất phải tiến hành kiểm tra những hạng mục sau đây.

(a) Đối với các tàu trên 5 tuổi đến 15 tuổi:

(i) Kiểm tra toàn bộ các khoang hàng;

(ii) Kiểm tra tiếp cận các vách ngang và ít nhất 25% sườn khoang (kể cả các mã đầu và chân của chúng và tấm vỏ liền kề). Nếu từ kết quả kiểm tra, đăng kiểm viên thấy cần thiết, thì việc kiểm tra phải được mở rộng đến mức kiểm tra tiếp cận tất cả các sườn khoang (bao gồm cả các mã trên và dưới và tôn vỏ liền kề);

(iii) Các vùng nghi ngờ phát hiện ở lần kiểm tra trước.

(b) Đối với các tàu trên 15 tuổi:

(i) Kiểm tra toàn bộ các khoang hàng;

(ii) Kiểm tra tiếp cận các vách ngang và tất cả các sườn khoang (kể cả các mã đầu và chân của chúng và tấm vỏ liền kề);

(iii) Các vùng nghi ngờ phát hiện ở lần kiểm tra trước.

(c) Phải tiến hành đo chiều dày ít nhất ở phạm vi quy định tại (a)(ii) và (iii) hoặc (b)(ii) và (iii) nói trên, khi áp dụng. Có thể bỏ đo chiều dày này nếu Đăng kiểm viên thấy thỏa mãn từ kiểm tra tiếp cận rằng không có sự suy giảm kết cấu và sơn phủ bảo vệ, nếu có, vẫn còn hiệu quả. Tuy nhiên, nếu từ kết quả đo chiều dày phát hiện thấy ăn mòn đáng kể, thì phải tiến hành đo chiều dày bổ sung, phù hợp với Bảng 1B/5.16 đến 1B/5.20, đối với các thành phần kết cấu phát hiện thấy ăn mòn đáng kể đó.

(2) Thử chức năng báo động mức nước cao của giếng hút khô và chuông báo động nước xâm nhập vào khoang hàng như nêu ở 5.1.3-2 Phần 9, phải được tiến hành để bổ sung vào các yêu cầu tương ứng quy định ở 3.2.3, 4.2.3 và 5.2.3 của Phần này, trong các đợt kiểm tra chu kỳ. 1.3 được sửa đổi như sau:

1.3 Giải thích từ ngữ

1.3.1 Các thuật ngữ

1.3.1-1 được sửa đổi (4), (6) và bổ sung (12) đến (14) như sau:

1 Nếu không có các định nghĩa nào khác trong Quy chuẩn, các thuật ngữ trong Phần này được giải thích như dưới đây:

(1) "Két dằn" là két chỉ dùng để chứa nước dằn. Đối với két được dùng vừa để chở hàng vừa để chứa nước dằn, phải áp dụng các quy định (a) và (b) sau đây:

(a) Két được dùng vừa để chở hàng vừa để chứa nước dằn sẽ được coi là két dằn khi kiểm tra bên trong két đó thấy bị ăn mòn đáng kể;

(b) Đối với các tàu dầu và tàu chở xô hóa chất nguy hiểm, các két được dùng để chở hàng hoặc chứa nước dằn như một phần của quy trình khai thác tàu thông thường được coi như két dằn. Các khoang hàng mà trong đó nước dằn chỉ có thể được chứa trong từng trường hợp ngoại lệ (như nêu ở 18.3 Phụ lục I của MARPOL) được coi như khoang hàng.

(2) "Kiểm tra tiếp cận" là kiểm tra mà đăng kiểm viên có thể kiểm tra được các chi tiết của kết cấu trong tầm nhìn gần, có nghĩa là trong tầm tay sờ được;

(3) "Cơ cấu dọc trong mặt cắt ngang" bao gồm tất cả các cơ cấu dọc như tôn bao, dầm dọc, sống dọc boong, sống dọc mạn, sống đáy dưới, sống đáy trên và các vách dọc tại mặt cắt ngang đang xét;

(4) "Khoang/két đại diện" là khoang/két có khả năng phản ánh được trạng thái kỹ thuật của các khoang/két khác có kiểu và điều kiện làm việc tương tự và có hệ thống ngăn ngừa ăn mòn tương tự. Khi chọn số lượng khoang/két đại diện phải xét đến điều kiện làm việc, lịch sử sửa chữa và các khu vực kết cấu nguy hiểm và/hoặckhu vực có nghi ngờ đã định;

(5) "Khu vực có nghi ngờ" là những khu vực biểu hiện bị ăn mòn đáng kể và/hoặc những khu vực mà đăng kiểm viên thấy có chiều hướng ăn mòn nhanh;

(6) "Ăn mòn đáng kể" là ăn mòn có độ hao mòn vượt quá 75% giới hạn cho phép thông qua đánh giá biểu đồ ăn mòn, nhưng vẫn nằm trong giới hạn có thể chấp nhận. Bất kể giới hạn nêu trên, đối với (a) đến (c) sau đây, ăn mòn đáng kể là mức độ ăn mòn mà việc đánh giá biểu đồ ăn mòn cho thấy chiều dày đo được nằm trong phạm vi 0,5 mm so với chiều dày phải thay mới quy định ở các điều khoản liên quan."Chiều dày phải thay thế" là chiều dày nhỏ nhất cho phép mà dưới đó thì thành phần kết cấu phải được thay thế.

(a) Đối với các tàu phải áp dụng các quy định của Phần 2A-B và 2A-T của Quy chuẩn;

(b) Đối với các nắp đậy và các thành miệng khoang hàng của các tàu phải tuân thủ các quy định khác của Đăng kiểm;

(c) Đối với các vách kín nước trong khoang hàng phù hợp với các quy định ở 29.10 hoặc 29.11 Phần 2A của Quy chuẩn.

(7) "Hệ thống chống ăn mòn" được coi như một lớp phủ cứng hoàn toàn;

(8) Trạng thái lớp phủ được xác định như sau:

- "Tốt": trạng thái chỉ có các chấm gỉ nhỏ;

- "Trung bình": trạng thái có lớp phủ bị hỏng cục bộ ở mép của các nẹp gia cường và các mối hàn và/hoặc chớm gỉ trên diện tích bằng hoặc lớn hơn 20% diện tích khu vực đang xét, nhưng chưa đến mức độ được xác định là trạng thái kém;

- "Kém": trạng thái có tổng diện tích lớp phủ bị hỏng vượt quá 20% hoặc có lớp gỉ cứng vượt quá 10% diện tích khu vực đang xét;

(9) "Khu vực dọc khoang hàng" là một phần của tàu, bao gồm tất cả các khoang hàng và vùng lân cận, kể cả các két dầu đốt, khoang cách li, két dằn và khoang trống;

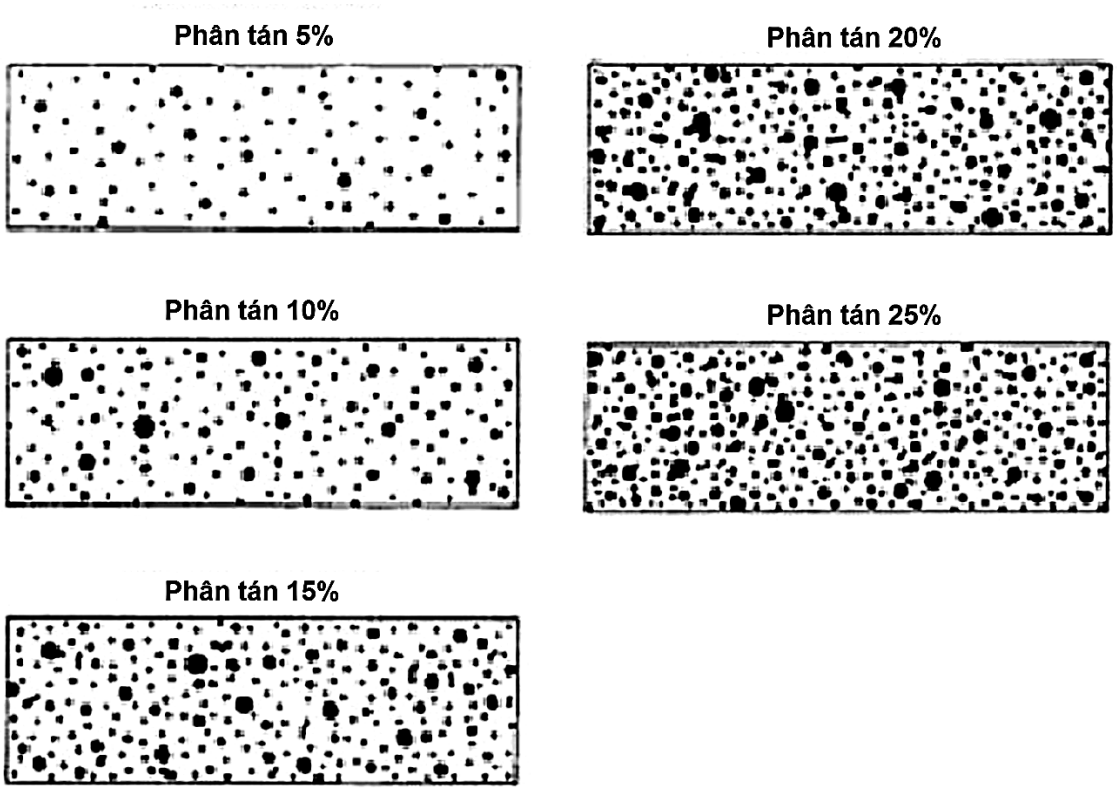
(10) "Dầu" là sản phẩm dầu mỏ, bao gồm dầu thô, dầu nặng, dầu bôi trơn, dầu hỏa, xăng và các loại dầu khác được quy định theo các bộ luật và các quy định liên quan;

(11) "Ngày ấn định kiểm tra hàng năm" (Anniversary Date) là ngày tương ứng với ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phân cấp, nhưng không bao gồm ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phân cấp;

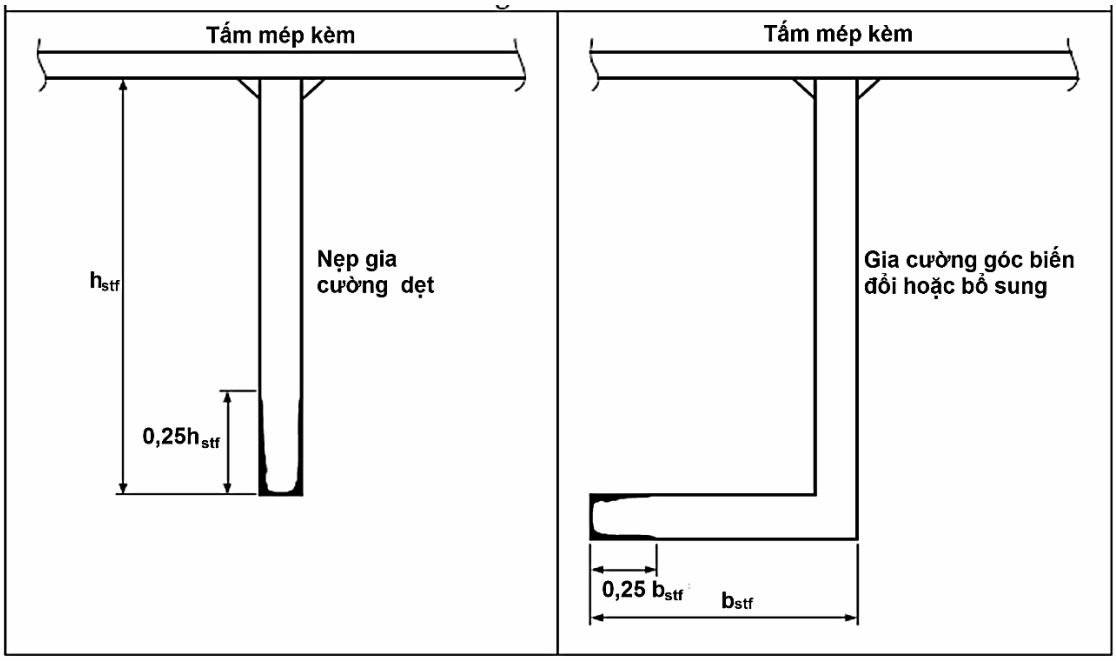
(12) "Ăn mòn rỗ" (pitting corrosion) là các khu vực, điểm ăn mòn phân tán làm giảm cục bộ vật liệu với mức lớn hơn ăn mòn chung ở khu vực xung quanh. Cấp độ rỗ được định nghĩa ở Hình 1B/1.1;

(13) "Ăn mòn mép" là ăn mòn cục bộ ở các mép tự do của tấm, nẹp, các thành phần chịu lực chính và các lỗ khoét xung quanh. Ví dụ về ăn mòn mép được nêu ở Hình 1B/1.2;

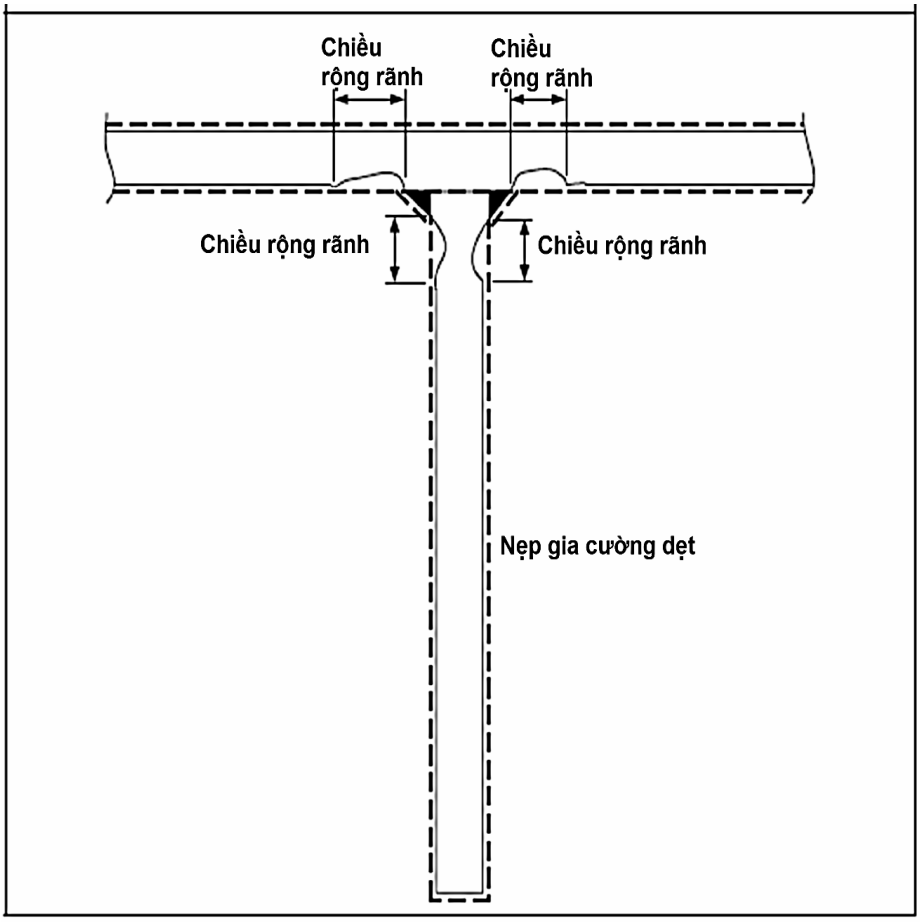
(14) "Ăn mòn rãnh" là ăn mòn cục bộ kề với các mối nối hàn dọc theo các nẹp tiếp giáp hoặc ở các mối nối tấm hoặc nẹp. Ví dụ về ăn mòn rãnh được nêu ở Hình 1B/1.3.



Hình 1B/1.1 Cường độ ăn mòn rỗ



Hình 1B/1.2 Ăn mòn mép



Hình 1B/1.3 Ăn mòn rãnh

1.4 Chuẩn bị kiểm tra và các vấn đề khác

1.4.2 Chuẩn bị kiểm tra

1.4.2-1 được sửa đổi như sau:

1 Chủ tàu (hoặc đại diện của chủ tàu) phải chịu trách nhiệm thực hiện tất cả công việc chuẩn bị cho đợt kiểm tra phân cấp, kiểm tra chu kỳ, các kiểm tra khác và việc đo chiều dày được quy định trong Phần này cũng như những công việc cần thiết phục vụ cho công việc kiểm tra do đăng kiểm viên yêu cầu. Công việc chuẩn bị phải bao gồm việc bố trí lối đi thuận tiện và an toàn, phương tiện và các hồ sơ cần thiết phục vụ cho công việc kiểm tra, các Giấy chứng nhận và biên bản về việc thực hiện kiểm tra và đo chiều dày, mở kiểm tra thiết bị, gỡ bỏ các chất bẩn/vật cản và làm sạch. Thiết bị kiểm tra, đo và thử mà đăng kiểm viên dựa vào đó để ra các quyết định ảnh hưởng đến cấp tàu phải được nhận dạng riêng biệt và hiệu chuẩn theo tiêu chuẩn được Đăng kiểm công nhận. Tuy nhiên, đăng kiểm viên có thể chấp nhận các dụng cụ đo đơn giản (ví dụ như thước lá, thước dây, dưỡng đo kích thước mối hàn, vi kế) mà không cần nhận dạng hoặc hiệu chuẩn với điều kiện chúng được thiết kế phù hợp với hàng thương mại, bảo dưỡng tốt và định kỳ được so sánh với các mẫu thử hoặc dụng cụ tương tự. Đăng kiểm viên cũng có thể chấp nhận thiết bị được lắp trên tàu và sử dụng chúng để kiểm tra các trang thiết bị trên tàu (ví dụ như áp kế, nhiệt kế hoặc đồng hồ đo vòng quay) được dựa vào hồ sơ hiệu chuẩn hoặc so với các số đo của các dụng cụ đa năng.

CHƯƠNG 2 KIỂM TRA PHÂN CẤP

2.1 Kiểm tra phân cấp trong đóng mới

2.1.2 Các bản vẽ và hồ sơ trình duyệt

2.1.2-1(1) được bổ sung (ziv) như sau:

(ziv) Đối với các tàu áp dụng các quy định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm soát tiếng ồn trên tàu biển (QCVN 80:2014/BGTVT), các bản vẽ và tài liệu nêu ở 1.1.1 Mục II của QCVN 80: 2014/BGTVT.

2.1.2-11 được sửa đổi và bổ sung 2.1.2-12 như sau:

11 Đối với các tàu yêu cầu phải có hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ đối với các két dằn bằng nước biển như quy định ở 23.2.2 Phần 2A, 20.4.2 Phần 2B, 3.5.1-2 Phần 2A-B và 6.2.1-1(2) Phần 2A-T thì hồ sơ này phải được trình cho Đăng kiểm duyệt.

12 Đối với các tàu yêu cầu phải có hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ và/hoặc hồ sơ kỹ thuật về thép không gỉ sử dụng cho các két dầu hàng như quy định ở 23.2.3 Phần 2A, 20.4.3 Phần 2B thì các hồ sơ này phải được trình cho Đăng kiểm duyệt.

2.1.3 Trình hồ sơ và các bản vẽ khác

2.1.3-1(3) được sửa đổi như sau:

1 Ngoài những yêu cầu về hồ sơ và bản vẽ quy định ở 2.1.2, phải trình thêm cho Đăng kiểm hồ sơ và các bản vẽ sau đây:

(1) Các đặc tính kỹ thuật của thân tàu và máy tàu;

(2) Bản tính mô đun chống uốn nhỏ nhất của mặt cắt ngang ở phần giữa tàu;

(3) Kế hoạch ngăn ngừa ăn mòn (có thể bỏ qua các hạng mục đã nêu trong hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ nêu ở 2.1.2-11 và 2.1.2-12);

(4) Các bản vẽ chỉ rõ đặc điểm của loại hàng định chở và việc phân bố chúng, nếu có yêu cầu về điều kiện xếp hàng đặc biệt.

2.1.4 Sự có mặt của đăng kiểm viên

2.1.4-1 được sửa đổi như sau:

1 Đăng kiểm viên phải có mặt kiểm tra tại các giai đoạn công nghệ sau đây liên quan đến thân tàu và trang thiết bị:

(1) Khi tiến hành kiểm tra vật liệu và trang thiết bị theo quy định ở Phần 7A và Phần 7B của Quy chuẩn.

(2) Khi vật liệu hoặc các chi tiết được chế tạo ở nhà máy khác đang được đưa xuống sử dụng trên tàu kiểm tra.

(3) Khi tiến hành thử mối hàn theo quy định ở Phần 6 của Quy chuẩn.

(4) Khi được Đăng kiểm chỉ định kiểm tra trong xưởng hoặc kiểm tra lắp ráp từng phân đoạn.

(5) Khi lắp ráp từng phân đoạn/tổng đoạn.

(6) Khi tiến hành thử thủy lực hoặc thử kín nước và thử theo phương pháp không phá hủy.

(7) Khi hoàn thiện phần thân tàu.

(8) Khi tiến hành thử khả năng hoạt động của thiết bị đóng lỗ khoét, thiết bị điều khiển từ xa, thiết bị lái, thiết bị neo, thiết bị chằng buộc, thiết bị kéo sự cố, phương tiện lên, xuống tàu (nêu ở 21.8 Phần 2A hoặc 19.8 Phần 2B), các hệ thống dập cháy và đường ống, hệ thống phát hiện và báo động mức nước (nêu ở 13.8.5 và 13.8.6 Phần 3), phương tiện xả nước (nêu ở 13.5.10 Phần 3) v.v...

(9) Khi lắp ráp bánh lái, kiểm tra độ bằng phẳng của dải tôn giữa đáy, đo các kích thước chính, đo độ biến dạng của thân tàu v.v…

(10) Khi lắp đặt máy tính kiểm soát tải trọng trên tàu theo quy định ở 32.1.1 Phần 2A của Quy chuẩn.

(11) Khi kẻ đường nước chở hàng lên vỏ tàu theo quy định ở Phần 11 của Quy chuẩn.

(12) Khi tiến hành thử nghiêng lệch.

(13) Khi tiến hành thử tàu đường dài.

(14) Khi lắp đặt thiết bị kéo sự cố, đối với tàu phải bố trí trang thiết bị kéo sự cố theo yêu cầu ở 25.2.3 Phần 2A của Quy chuẩn.

(15) Khi lắp đặt hệ thống chữa cháy và khi tiến hành thử khả năng hoạt động của hệ thống.

(16) Khi kẻ số nhận dạng của tàu.

(17) Khi kiểm tra các yêu cầu đối với khu vực sinh hoạt thuyền viên của các tàu áp dụng Phần 13 của Quy chuẩn.

(18) Khi Đăng kiểm thấy cần thiết.

2.1.6 Các hồ sơ phải duy trì ở trên tàu

2.1.6-1(1) được bổ sung (m) và (n), đánh số (m) cũ thành (o) như sau:

1 Khi kết thúc kiểm tra phân cấp, đăng kiểm viên phải xác nhận rằng phiên bản cuối cùng của các bản vẽ, hồ sơ, sổ tay, danh mục sau đây v.v... nếu áp dụng, có ở trên tàu.

(1) Các hồ sơ được Đăng kiểm duyệt hoặc các bản phô tô của chúng:

(a) Sổ tay bảo dưỡng và vận hành các cửa và cửa bên trong (theo 21.3.10, 21.4.9 Phần 2A và 19.3.10, 19.4.9 Phần 2B của Quy chuẩn);

(b) Sơ đồ kiểm soát tai nạn (theo 31.3.1 Phần 2A của Quy chuẩn);

(c) Hướng dẫn xếp tải (theo Chương 32 Phần 2A và Chương 23 Phần 2B);

(d) Hướng dẫn tiếp cận kết cấu thân tàu (theo 33.2.6 Phần 2A và 24.2.6 Phần 2B);

(e) Thông báo ổn định (theo 3.1.5 Phần 11, 2.2.2 Phần 8D và 2.2.2 Phần 8E của Quy chuẩn) và Bản thông báo về tư thế và ổn định tai nạn (theo 1.4.6 Phần 9 của Quy chuẩn);

(f) Hướng dẫn vận hành đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng (theo 18.1 Phần 8D của Quy chuẩn);

(g) Hướng dẫn vận hành đối với các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm (theo 16.1.1 Phần 8E của Quy chuẩn);

(h) Sơ đồ làm hàng (theo 17.20.13-2 và 17.22.12-10 Phần 8D và 15.3.2-15, 15.8.32 Phần 8E của Quy chuẩn);

(i) Danh mục các hạn chế về xếp/dỡ hàng (theo 15.2.2, 17.20.14 Phần 8D và 15.3.2-12, 15.8.33-3 và 15.14.7-3 Phần 8E của Quy chuẩn);

(j) Các quy trình thử không phá hủy đối với các khoang/két đại diện kiểu B (Bảng 1B/5.27);

(k) Các quy trình kiểm tra và thử đối với các két màng và két bán màng và các khoang có bọc cách nhiệt bên trong (chú thích 1 ở Bảng 1B/5.27);

(l) Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ đối với các két dằn bằng nước biển (theo 23.2.2 Phần 2A, 20.4.2 Phần 2B, 3.5.1-2 Phần 2A-B và 6.2.1-1(2) Phần 2A-T của Quy chuẩn);

(m) Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ và/hoặc Hồ sơ kỹ thuật về thép không gỉ sử dụng cho các két dầu hàng (theo 23.2.3 Phần 2A và 20.4.3 Phần 2B);

(n) Sơ đồ kiểm soát cháy (theo 15.2.2 Phần 5 của Quy chuẩn);

(o) Sơ đồ và hồ sơ về kiểm tra dưới nước (theo 6.1.2-2).

2.1.6-1(2)(k) được sửa đổi và bổ sung 2.1.6-1(2)(q) như sau:

(2) Các tài liệu khác:

(a) Sơ đồ bố trí thiết bị kéo và chằng buộc (theo 25.2.2-4 Phần 2A và 21.3.4 Phần 2B của Quy chuẩn);

(b) Hướng dẫn vận hành đối với trang thiết bị kéo sự cố (theo 25.2.3 Phần 2A của Quy chuẩn);

(c) Sổ tay kiểm soát tai nạn (theo 31.3.2 Phần 2A của Quy chuẩn), Thông báo về khả năng ngập các khoang (theo 1.4.9 Phần 9 của Quy chuẩn);

(d) Hướng dẫn đối với máy tính xếp tải (theo 32.1.3-3 Phần 2A và Chương 23 Phần 2B của Quy chuẩn);

(e) Sơ đồ các phương tiện tiếp cận (theo 33.1.5 Phần 2A và 24.1.5 Phần 2B của Quy chuẩn);

(f) Hướng dẫn đối với máy tính kiểm soát ổn định (theo 3.2.6 Phần 10 của Quy chuẩn);

(g) Hướng dẫn bảo dưỡng và vận hành đối với hệ thống máy tàu, trang thiết bị (theo 1.3.9 Phần 3 của Quy chuẩn);

(h) Hướng dẫn đối với hệ thống phát hiện và báo động mức nước (theo 13.8.5-4 và 13.8.6-3 Phần 3 của Quy chuẩn);

(i) Biên bản bảo dưỡng ắc quy (theo 1.1.8 Phần 4 của Quy chuẩn);

(j) Sổ tay hướng dẫn đối với hệ thống thông hơi khoang hàng (theo 4.5.3 Phần 5 của Quy chuẩn);

(k) Sổ tay vận hành an toàn cháy nổ, sổ tay huấn luyện và kế hoạch bảo dưỡng (theo các Chương 14, 15 và 16 Phần 5 của Quy chuẩn);

(l) Hướng dẫn vận hành các thiết bị phục vụ máy bay lên thẳng (theo 18.8 Phần 5 của Quy chuẩn);

(m) Sổ tay hướng dẫn đối với hệ thống khí trơ (theo 35.2.11 Phần 5 của Quy chuẩn);

(n) Một bản phô tô bộ luật IGC (IGC Code) hoặc các quy định quốc gia tương ứng với các quy định của bộ luật IGC (theo 18.2.2-3 Phần 8D của Quy chuẩn);

(o) Một bản phô tô bộ luật IBC (IBC Code) hoặc các quy định quốc gia tương ứng với các quy định của bộ luật IBC (theo 16.2.3-1 Phần 8E của Quy chuẩn);

(p) Quy trình kéo sự cố (theo 25.2.4 Phần 2A hoặc 21.4.1 Phần 2B) của Quy chuẩn;

(q) Báo cáo kiểm tra tiếng ồn (theo 4.2 Mục II của QCVN 80: 2014/BGTVT).

2.1.6-2 được sửa đổi như sau:

2 Ngoài các yêu cầu ở -1 trên, đối với các tàu thực hiện chuyến đi quốc tế, đăng kiểm viên phải xác nhận rằng hồ sơ đóng tàu hiện có ở trên tàu và có chứa những tài liệu cần thiết từ các bản vẽ, sơ đồ, sổ tay và tài liệu sau đây. Không yêu cầu trang bị gấp đôi các bản vẽ, tài liệu nêu ở -1.

(1) Các bản vẽ hoàn công của kết cấu thân tàu quy định ở 2.1.7;

(2) Các hồ sơ và tài liệu sau đây:

(a) Sổ tay bảo dưỡng và vận hành các cửa và cửa bên trong (theo 21.3.10, 21.4.9 Phần 2A và 19.3.10, 19.4.9 Phần 2B của Quy chuẩn);

(b) Sơ đồ kiểm soát tai nạn (theo 31.3.1 Phần 2A của Quy chuẩn);

(c) Hướng dẫn xếp tải (theo Chương 32 Phần 2A và Chương 23 Phần 2B của Quy chuẩn);

(d) Thông báo ổn định (theo 3.1.5 Phần 11, 2.2.2 Phần 8D và 2.2.2 Phần 8E của Quy chuẩn).

(3) Hướng dẫn tiếp cận kết cấu thân tàu (theo 33.2.6 Phần 2A và 24.2.6 Phần 2B của Quy chuẩn);

(4) Bản phô tô chứng nhận các vật đúc và vật rèn được hàn vào kết cấu thân tàu;

(5) Sơ đồ chỉ rõ vị trí, kích thước và các chi tiết của thiết bị tạo thành tính nguyên vẹn kín thời tiết và kín nước của tàu, kể cả đường ống (theo 2.1.2-1(1)(zii));

(6) Kế hoạch ngăn ngừa ăn mòn (theo 2.1.3-1(3));

(7) Sơ đồ và hồ sơ về kiểm tra dưới nước (theo 6.1.2-2);

(8) Sơ đồ lên đà, bao gồm các vị trí và những thông tin cần thiết khác của tất cả các chi tiết xuyên qua tôn vỏ như nêu ở hạng mục 3 trong Bảng 1B/6.1;

(9) Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ đối với các két dằn bằng nước biển (theo 3.5.1-2 Phần 2A-B và 6.2.1-1(2) Phần 2A-T của Quy chuẩn);

(10) Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ và/hoặc Hồ sơ kỹ thuật về thép không gỉ sử dụng cho các két dầu hàng (theo 23.2.3 Phần 2A và 20.4.3 Phần 2B của Quy chuẩn);

(11) Các bản vẽ và hồ sơ về hệ thống chống hà (theo 2.2.2 Mục II của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống chống hà tàu biển (QCVN 74: 2014/BGTVT));

(12) Các kế hoạch thử, các biên bản thử, các biên bản đo v.v…

2.1.7 Các bản vẽ hoàn công

2.1.7-2 được bổ sung như sau:

1 Khi kết thúc kiểm tra phân cấp, người đề nghị phân cấp tàu phải chuẩn bị các bản vẽ hoàn công sau đây để trình Đăng kiểm:

(1) Bố trí chung;

(2) Mặt cắt ngang giữa tàu, các bản vẽ ghi đủ kích thước (kết cấu cơ bản), các bản vẽ boong, khai triển tôn vỏ, các vách ngang, bản vẽ bánh lái, trục lái và các bản vẽ các nắp đậy khoang hàng;

(3) Sơ đồ đường ống hàng, dằn và hút khô tàu;

(4) Các bản vẽ kết cấu chống cháy;

(5) Bố trí thiết bị chữa cháy;

(6) Các bản vẽ và thông tin về tầm nhìn lầu lái;

(7) Sơ đồ dung tích khoang két;

(8) Đường cong thủy lực.

2 Ngoài các yêu cầu ở -1 trên, đối với các tàu yêu cầu phải duy trì Hồ sơ đóng tàu ở trên tàu phù hợp với các yêu cầu ở 2.1.6-2 thì các hồ sơ, tài liệu được chứa trong Hồ sơ đóng tàu cũng phải được trình cho Đăng kiểm. Tuy nhiên, không cần thiết phải trình gấp đôi tài liệu nào đã nêu ở -1 trên và ở 2.1.6-1.

2.1.8 Kiểm tra việc sơn phủ

2.1.8-1 được sửa đổi và bổ sung 2.1.8-2 như sau:

1 Phải tiến hành các bước kiểm tra sau đây, trước khi duyệt Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ đối với các két dằn bằng nước biển, đối với các lớp sơn phủ cho các khoang bên trong theo các yêu cầu ở 23.2.2 Phần 2A, 20.4.2 Phần 2B, 3.5.1-2 Phần 2A-B và 6.2.1-1(2) Phần 2A-T của Quy chuẩn:

(1) Kiểm tra xác nhận rằng bản thông số kỹ thuật và Chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận duyệt kiểu phù hợp với "Tiêu chuẩn chức năng của lớp phủ bề mặt bảo vệ dùng cho két chứa nước biển chuyên dùng để dằn của tất cả các kiểu tàu và không gian mạn kép của tàu chở hàng rời" (Tiêu chuẩn chức năng về lớp sơn phủ bảo vệ các két dằn nước biển của IMO/Nghị quyết IMO MEPC.215(82)). Tuy nhiên, Chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận duyệt kiểu phải là Giấy chứng nhận được Đăng kiểm chấp nhận;

(2) Kiểm tra xác nhận rằng nhận dạng sơn phủ trên các thùng chứa đại diện đúng như sơn đã chứng thực trong bản thông số kỹ thuật và Chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận duyệt kiểu nêu ở (1) trên;

(3) Kiểm tra xác nhận rằng nhân viên kiểm soát có đủ năng lực phù hợp với các tiêu chuẩn chuyên môn, mà Đăng kiểm thấy phù hợp;

(4) Kiểm tra xác nhận rằng các biên bản của nhân viên kiểm soát về việc chuẩn bị bề mặt và thực hiện sơn phủ phù hợp với bản thông số kỹ thuật và Chứng nhận phù hợp hoặc Giấy chứng nhận duyệt kiểu nêu ở (1) trên của nhà sản xuất, và

(5) Thực hiện việc kiểm soát các yêu cầu về kiểm tra lớp sơn mà Đăng kiểm thấy phù hợp.

2 Các nội dung sau phải được Đăng kiểm thực hiện trước khi duyệt Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ đối với các két dầu hàng của các két bên trong theo yêu cầu ở 23.2.3 Phần 2A hoặc 20.4.3 Phần 2B của Quy chuẩn:

(1) Kiểm tra bảng số liệu kỹ thuật và giấy chứng nhận phù hợp hoặc giấy chứng nhận công nhận kiểu phù hợp với các yêu cầu của "Tiêu chuẩn chức năng đối với lớp phủ bảo vệ các két dầu hàng của tàu chở dầu thô" (Tiêu chuẩn chức năng đối với lớp phủ bảo vệ các két dầu hàng của IMO/Nghị quyết MEPC. 288(87) của IMO và bổ sung sửa đổi). Tuy nhiên tuyên bố tuân thủ hoặc giấy chứng nhận công nhận kiểu phải được Đăng kiểm coi là phù hợp.

(2) Kiểm tra về nhận dạng của sơn phủ trên bao bì đại điện để đảm bảo phù hợp với sơn phủ nêu trong bảng số liệu kỹ thuật và giấy chứng nhận phù hợp hoặc giấy chứng nhận công nhận kiểu nêu ở (1) trên.

(3) Kiểm tra đảm bảo người giám sát có đủ năng lực phù hợp với các tiêu chuẩn chuyên môn được Đăng kiểm chấp nhận.

(4) Kiểm tra đảm bảo các báo cáo kiểm tra của người giám sát về chuẩn bị bề mặt và quá trình sơn phủ phù hợp với bảng số liệu kỹ thuật của cơ sở chế tạo và giấy chứng nhận phù hợp hoặc giấy chứng nhận công nhận kiểu nêu ở (1) trên.

(5) Kiểm soát việc thực hiện các yêu cầu về kiểm tra đối với sơn phủ phù hợp với các yêu cầu của Đăng kiểm.

2.2 Kiểm tra phân cấp tàu không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới

2.2.1 Quy định chung

2.2.1-8 đến -13 được bổ sung thêm như sau:

8 Thông báo ổn định phải được trình để Đăng kiểm duyệt (nếu không có thông báo ổn định thì phải tiến hành thử nghiêng ngang).

9 Mặc dù có quy định ở -2, đối với các tàu đã được phân cấp bởi các tổ chức phân cấp khác được Đăng kiểm công nhận hoặc các tổ chức phân cấp thuộc Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS) thì các hồ sơ và bản vẽ phải trình cho Đăng kiểm kiểm tra có thể chỉ cần như sau:

(1) Thân tàu:

(a) Bố trí chung;

(b) Các mặt cắt ngang vùng giữa tàu;

(c) Kết cấu cơ bản;

(d) Khai triển tôn vỏ tàu;

(e) Bố trí ống;

(f) Bánh lái;

(g) Sống đuôi;

(h) Bố trí các ống dầu hàng (đối với tàu dầu);

(i) Tuyến hình (đối với các trường hợp cần xác định lại mạn khô);

(k) Đường cong thủy lực;

(l) Sơ đồ chở gỗ súc (nếu có ấn định mạn khô chở gỗ súc);

(m) Nắp hầm hàng;

(n) Bản tính dung tích tàu hoặc bản số liệu dung tích tàu (nếu cần kiểm tra dung tích của tàu).

(2) Hệ thống máy tàu:

(a) Các đặc tính kỹ thuật của hệ thống máy;

(b) Bố trí chung buồng máy;

(c) Nồi hơi và các thiết bị phụ của nồi hơi;

(d) Bố trí các ống trong buồng máy;

(e) Hệ trục chân vịt và trục trong ống bao trục;

(f) Thiết bị lái;

(g) Sơ đồ hệ thống điều khiển, hệ thống giám sát và báo động (đối với các tàu buồng máy không có người trực theo chu kỳ);

(g) Sơ đồ hệ thống điện.

(3) Các báo cáo, biên bản kiểm tra tàu hoặc bản sao của chúng;

(4) Bản sao giấy chứng nhận phân cấp, các giấy chứng nhận theo luật và giấy chứng nhận đăng ký tàu;

(5) Các hồ sơ, tài liệu khác về các đặc trưng và lịch sử của tàu (nếu có).

10 Thông báo kết quả kiểm tra hồ sơ bản vẽ, tài liệu

Sau khi Đăng kiểm kiểm tra các bản vẽ, tài liệu nêu ở -2, kết quả kiểm tra sẽ được thông báo cho chủ tàu (người đề nghị). Nếu không thể kiểm tra đầy đủ dựa trên các bản vẽ, tài liệu được trình do thiếu thông tin cần thiết thì Đăng kiểm có thể yêu cầu phải kiểm tra trên tàu.

11 Thay đổi các yêu cầu kiểm tra

(1) Nếu chủ tàu muốn hoãn một phần kiểm tra và Đăng kiểm thấy phù hợp thì có thể chấp nhận hoãn dựa trên việc kiểm tra tình trạng thực tế của tàu. Nội dung kiểm tra được hoãn này phải được hoàn thành trong vòng một năm.

(2) Tùy theo từng trường hợp, có thể xem xét đặc biệt đến các yêu cầu kiểm tra phân cấp các tàu không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới với điều kiện trong vòng một năm tàu phải được hoàn thành kiểm tra định kỳ tiếp theo trùng với đợt kiểm tra đến hạn của kiểm tra định kỳ.

12 Nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, do tình trạng và tuổi của tàu, thì trước khi bắt đầu kiểm tra phân cấp, Đăng kiểm có thể yêu cầu kiểm tra sơ bộ tàu.

13 Mặc dù có quy định ở -1, đối với các tàu đã được phân cấp bởi các tổ chức phân cấp khác được Đăng kiểm công nhận hoặc các tổ chức phân cấp thuộc Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS) thì nội dung kiểm tra phân cấp các tàu được đóng không có giám sát của Đăng kiểm có thể được thực hiện với khối lượng tối thiểu như sau, dựa vào tuổi tàu và tình trạng kiểm tra phân cấp của tổ chức phân cấp trước đây của tàu:

(1) Kiểm tra thân tàu

(i) Đối với các tàu dưới 5 tuổi, nội dung kiểm tra phải như nội dung của kiểm tra hàng năm;

(ii) Đối với các tàu từ 5 đến dưới 10 tuổi, nội dung kiểm tra phải bao gồm nội dung của kiểm tra hàng năm và kiểm tra một số két dằn đại diện.

(iii) Đối với các tàu từ 10 tuổi đến dưới 20 tuổi, nội dung kiểm tra phải bao gồm nội dung của kiểm tra hàng năm và kiểm tra một số két dằn và khoang hàng đại diện;

(iv) Đối với các tàu có dấu hiệu bổ sung ESP từ 15 tuổi đến dưới 20 tuổi, nội dung kiểm tra phải như nội dung của kiểm tra định kỳ hoặc kiểm tra trung gian, lấy nội dung nào đến hạn gần nhất;

(v) Đối với tất cả các tàu từ 20 tuổi trở lên, nội dung kiểm tra phải như nội dung của kiểm tra định kỳ (bao gồm cả các tàu áp dụng kiểm tra liên tục thân tàu);

(vi) Trong trường hợp áp dụng các yêu cầu ở (iv) đến (v) trên, nếu tàu chưa đến hạn lên đà vào thời điểm kiểm tra, Đăng kiểm có thể xem xét để chấp nhận kiểm tra dưới nước thay cho kiểm tra trên đà;

(vii) Khi áp dụng các yêu cầu ở (i) đến (vi) trên, có thể thực hiện như sau:

- Nếu kiểm tra phân cấp được coi như kiểm tra chu kỳ để duy trì cấp thì Đăng kiểm có thể xem xét chấp nhận các kết quả đo chiều dày của tổ chức phân cấp trước đây của tàu nếu chúng được thực hiện trong cửa sổ kiểm tra quy định của kiểm tra chu kỳ đó.

- Nếu kiểm tra phân cấp không được coi như kiểm tra chu kỳ để duy trì cấp thì Đăng kiểm có thể xem xét chấp nhận các kết quả đo chiều dày của tổ chức phân cấp trước đây của tàu nếu chúng được thực hiện trong phạm vi 15 tháng trước khi hoàn thành kiểm tra phân cấp để vào cấp của Đăng kiểm nếu nó nằm trong phạm vi của kiểm tra định kỳ, trong phạm vi 18 tháng trước khi hoàn thành kiểm tra phân cấp để vào cấp của Đăng kiểm nếu nó nằm trong phạm vi của kiểm tra trung gian.

Trong cả hai trường hợp, các kết quả đo chiều dầy phải được Đăng kiểm soát xét sự phù hợp với các yêu cầu kiểm tra áp dụng và phải đo kiểm tra đến mức độ Đăng kiểm thấy phù hợp.

(viii) Trong trường hợp áp dụng các yêu cầu ở (iii) đến (v) trên, có thể không yêu cầu việc thử két đối với các tàu trên 15 tuổi như một phần của kiểm tra phân cấp để vào cấp của Đăng kiểm trừ khi kiểm tra vào cấp được coi như đợt kiểm tra chu kỳ để duy trì cấp. Nếu kiểm tra phân cấp để vào cấp của Đăng kiểm được coi như kiểm tra chu kỳ để duy trì cấp, Đăng kiểm có thể xem xét chấp nhận việc thử két được thực hiện bởi tổ chức đăng kiểm trước đây nếu chúng được thực hiện trong phạm vi cửa sổ kiểm tra áp dụng của kiểm tra chu kỳ đó.

(2) Hệ thống máy tàu

Phải kiểm tra chung tất cả các máy quan trọng, đặc biệt, phải bao gồm:

(i) Thiết bị đốt dầu của nồi hơi, bộ tiết kiệm và thiết bị sinh hơi phải được kiểm tra trong các điều kiện làm việc. Việc điều chỉnh các van an toàn của các thiết bị này phải được xác nhận lại bằng cách kiểm tra các biên bản kiểm tra của tàu;

(ii) Tất cả các bình chịu áp lực;

(iii) Điện trở cách điện, các bộ ngắt mạch máy phát điện, các rơ le ngắt ưu tiên và bộ điều tốc động cơ lai máy phát phải được thử; khả năng làm việc song song và phân chia tải của các máy phát phải được kiểm tra xác nhận;

(iv) Trong mọi trường hợp, các đèn và thiết bị chỉ báo hàng hải, các nguồn điện làm việc và dự phòng của chúng phải được xác nhận lại;

(v) Các bơm hút khô, bơm chữa cháy sự cố và điều khiển từ xa các van dầu, bơm dầu đốt, bơm dầu bôi trơn và các quạt thông gió cưỡng bức phải được kiểm tra trong các điều kiện làm việc;

(vi) Các thiết bị tái tuần hoàn và làm sạch băng (nếu có);

(vii) Máy chính và tất cả các máy phụ cần thiết cho hoạt động của tàu trên biển cùng với các thiết bị điều khiển chính và máy lái phải được thử trong các điều kiện làm việc. Thiết bị lái phụ cũng phải được thử. Việc thử đi biển ngắn phải được thực hiện nếu Đăng kiểm thấy cần thiết khi tàu đã bị dừng hoạt động trong thời gian dài;

(viii) Thiết bị khởi động ban đầu phải được xác nhận lại;

(ix) Đối với các tàu dầu, hệ thống dầu hàng và thiết bị điện ở các khu vực nguy hiểm phải được kiểm tra sự phù hợp với các yêu cầu của Quy chuẩn. Nếu có lắp các thiết bị an toàn về bản chất, Đăng kiểm viên phải thỏa mãn rằng, chúng đã được chứng nhận bởi cơ quan được công nhận. Các thiết bị an toàn và báo động và các dụng cụ đo đạc chính của hệ thống khí trơ phải được xác nhận lại và hệ thống phải được kiểm tra chung để đảm bảo không tạo thành nguy cơ nguy hiểm cho tàu.

(x) Trong trường hợp kiểm tra phân cấp để vào cấp của Đăng kiểm đối với tàu tại thời điểm bàn giao tàu, các nội dung nêu ở (ii) đến (ix) trên, việc xác nhận lại có thể bằng cách xem xét biên bản của tàu.

2.3 Thử nghiêng và thử đường dài

2.3.2 Thử đường dài

2.3.2-1 được bổ sung (10) và (11), đánh số lại (10) thành (12) như sau:

1 Khi kiểm tra phân cấp tất cả các tàu, phải tiến hành thử đường dài theo quy định từ (1) đến (11) dưới đây trong điều kiện tàu đủ tải, thời tiết tốt và biển lặng, ở vùng biển không hạn chế độ sâu của nước đối với mớn nước của tàu. Tuy nhiên, nếu việc thử đường dài không thể thực hiện được trong điều kiện đủ tải thì có thể thử với điều kiện tải thích hợp.

(1) Thử tốc độ;

(2) Thử lùi;

(3) Thử thiết bị lái, thử chuyển đổi từ lái chính sang lái phụ;

(4) Thử quay vòng. Trong từng trường hợp cụ thể, Đăng kiểm có thể xem xét miễn giảm thử quay vòng cho từng tàu riêng rẽ, với điều kiện phải có đầy đủ số liệu thử quay vòng của các tàu đóng cùng phiên bản;

(5) Thử để xác nhận không có trục trặc trong điều kiện hoạt động của máy cũng như đặc tính của tàu trong lúc thử đường dài;

(6) Thử hoạt động của các tời neo;

(7) Thử hoạt động hệ thống điều khiển tự động và điều khiển từ xa của máy chính hoặc chân vịt biến bước, nồi hơi và các tổ máy phát điện;

(8) Thử tích hơi của nồi hơi;

(9) Đo dao động xoắn của hệ trục;

(10) Đo áp suất âm thanh của hệ thống phát hiện và báo cháy cố định;

(11) Đo tiếng ồn (nếu áp dụng các quy định của QCVN 80: 2014/BGTVT);

(12) Thử các mục khác, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết.

2 Kết quả thử quy định ở -1 trên phải được trình cho Đăng kiểm để làm hồ sơ thử tàu đường dài.

3 Trong trường hợp kiểm tra phân cấp đối với các tàu được đóng không có giám sát của Đăng kiểm, Đăng kiểm có thể miễn giảm các yêu cầu thử nêu trên với điều kiện có đủ số liệu trong lần thử trước và kể từ lần thử đó tàu không có thay đổi làm ảnh hưởng đến kết quả thử quy định ở -1 nói trên.

2.4 Thử chở hàng

2.4.1 được sửa đổi như sau:

2.4.1 Tàu chở xô khí hóa lỏng

1 Nếu yêu cầu cuộc thử trong điều kiện có hàng dự định chở trong khoang hàng không thể thực hiện được trong đợt kiểm tra phân cấp, thì có thể tiến hành

thử ở lần nhận hàng đầu tiên ngay sau khi hoàn thành kiểm tra phân cấp tàu. Trong trường hợp này, cuộc thử được coi là đợt kiểm tra bất thường với sự chứng kiến của đăng kiểm viên.

2 Đối với việc kiểm tra phân cấp tàu được đóng không có giám sát của Đăng kiểm, nếu các tàu có đầy đủ hồ sơ khai thác, thì Đăng kiểm có thể xem xét và miễn giảm toàn bộ hoặc từng phần việc thử chở hàng.

CHƯƠNG 3 KIỂM TRA HÀNG NĂM

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

3.2.6 Đo chiều dày

3.2.6-1(2) được sửa đổi và bổ sung 3.2.6-1(3) như sau:

1 Vào các đợt kiểm tra hàng năm, phải tiến hành đo chiều dày như (1) và (2) dưới đây. Thiết bị đo và biên bản đo chiều dày phải áp dụng càng phù hợp với quy định ở 5.2.6-1 (Chương 5) càng tốt.

(1) Các khoang và két như quy định ở Bảng 1B/3.6;

(2) Các vùng mà đăng kiểm viên thấy cần thiết từ kết quả kiểm tra bên trong các khoang và két nêu ở 3.2.4-1(2);

(3) Các khu vực ăn mòn đáng kể đã được chỉ ra ở đợt kiểm tra trước (trừ các két hàng của tàu dầu không phải là tàu được đóng phù hợp với Phần 2A-T, tàu chở xô hóa chất nguy hiểm và tàu chở xô khí hóa lỏng). Đối với các tàu chở hàng rời được đóng phù hợp với Phần 2A-B, có thể bỏ qua việc đo chiều dày nếu đăng kiểm viên thấy rằng lớp phủ bảo vệ đã được áp dụng phù hợp với các yêu cầu của cơ sở chế tạo sơn phủ và được duy trì ở tình trạng tốt.

Bảng 1B/3.1 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.1 Kiểm tra các bản vẽ và hồ sơ

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
1	Hướng dẫn xếp tải	• Đối với các tàu được trang bị hướng dẫn xếp hàng trên tàu theo các yêu cầu của mục 32.1.1 và 32.3.1 Phần 2A và 23.1.1 Phần 2B của Quy chuẩn, phải kiểm tra xác nhận hướng dẫn này có trên tàu
2	Bản thông báo ổn định	• Phải kiểm tra xác nhận bản thông báo ổn định có trên tàu

Bảng 1B/3.1 Kiểm tra các bản vẽ và hồ sơ (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
3	Sơ đồ, sổ tay kiểm soát tai nạn và bản thông báo về tư thế chúi và ổn định tai nạn	• Đối với các tàu được trang bị sơ đồ kiểm soát tai nạn trên tàu theo yêu cầu của Chương 31 Phần 2A, phải kiểm tra xác nhận sơ đồ đã được duyệt và sổ tay chứa những thông tin thể hiện trong sơ đồ có trên tàu. Đối với các tàu áp dụng 1.4.6 Phần 9 của Quy chuẩn, phải kiểm tra xác nhận bản thông báo về tư thế chúi và ổn định tai nạn được duyệt có ở trên tàu
4	Sơ đồ kiểm soát cháy	• Kiểm tra xác nhận sơ đồ kiểm soát cháy được bố trí và đặt ở những vị trí hợp lý
5	Hướng dẫn hoạt động và bảo dưỡng cửa mũi tàu, cửa bên trong và bản chỉ dẫn quy trình vận hành	Đối với các tàu được trang bị hướng dẫn và bản chỉ báo theo các yêu cầu ở Chương 21 Phần 2A và Chương 19 Phần 2B • Kiểm tra xác nhận hướng dẫn có trên tàu • Kiểm tra xác nhận có trang bị bản chỉ dẫn
6	Các sổ tay hướng dẫn về hệ thống khí trơ	• Đối với các tàu được trang bị sổ tay trên tàu theo các yêu cầu của 4.5.5 Phần 5 của Quy chuẩn, phải kiểm tra xác nhận sổ tay này có trên tàu
7	Bản vẽ bố trí các thiết bị kéo và chằng buộc	• Kiểm tra xác nhận các bản vẽ bố trí thiết bị kéo và chằng buộc theo quy định ở 25.2 Phần 2A hoặc 21.3 Phần 2B, có trên tàu
8	Sổ tay hướng dẫn tiếp cận kết cấu tàu	• Đối với các tàu được trang bị sổ tay hướng dẫn phù hợp với quy định ở 33.2.6 Phần 2A và 24.2.6 Phần 2B của Quy chuẩn, xác nhận sổ tay này có trên tàu và được thay mới khi cần thiết
9	Hồ sơ liên quan đến kiểm tra của các tàu chở hàng rời, tàu chở dầu và các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm	• Kiểm tra xác nhận các hồ sơ được lưu giữ trên tàu
10	Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ và/hoặc hồ sơ kỹ thuật về thép không gỉ	• Đối với tàu yêu cầu phải có Hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ đối với các két dằn bằng nước biển trên tàu phù hợp với các yêu cầu ở 23.2.2 Phần 2A, 20.4.2 Phần 2B, 3.5.1-2 Phần 2A-B và 6.2.1-1(2) Phần 2A-T của Quy chuẩn, phải kiểm tra xác nhận hồ sơ này có ở trên tàu và các công việc sửa chữa, bảo dưỡng được ghi lại trong hồ sơ

Bảng 1B/3.1 Kiểm tra các bản vẽ và hồ sơ (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
		• Đối với các tàu yêu cầu phải có hồ sơ kỹ thuật về sơn phủ và/hoặc hồ sơ kỹ thuật về thép không gỉ phù hợp với các yêu cầu ở 23.2.3 Phần 2A hoặc 20.4.3 Phần 2B, phải kiểm tra đảm bảo các hồ sơ này được lưu giữ trên tàu và việc bảo dưỡng, sửa chữa đều được lập thành báo cáo đầy đủ và lưu giữ trong các hồ sơ này
11	Báo cáo kiểm tra tiếng ồn	• Đối với các tàu áp dụng các quy định của QCVN 80:2014/BGTVT, phải kiểm tra đảm bảo Báo cáo kiểm tra tiếng ồn được lưu giữ trên tàu

Bảng 1B/3.2 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.2 Kiểm tra chung

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
1	Tôn vỏ	• Phải kiểm tra tình trạng chung mặt ngoài thân tàu phía trên đường nước chở hàng
2	Tôn boong thời tiết	
3	Các lỗ khoét trên boong và mặt ngoài thân tàu	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các thành quây và các thiết bị đóng của miệng khoang trên boong lộ và trong khu vực thượng tầng kín, cửa mạn, cửa làm hàng, cửa húp lô phía dưới boong mạn khô hoặc boong thượng tầng
4	Thành quây buồng máy	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các thành quây buồng máy hở và các lỗ khoét của chúng, các cửa trời của buồng nồi hơi, buồng máy và thiết bị đóng kín chúng
5	Thiết bị thông gió	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các thành quây và thiết bị đóng kín của thiết bị thông gió xuống các khoang bên dưới boong mạn khô hoặc các boong thượng tầng kín
6	Ống thông hơi	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các ống thông hơi trên boong thời tiết và thiết bị đóng kín chúng

Bảng 1B/3.2 Kiểm tra chung (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
7	Vách ngăn kín nước, vách mút thượng tầng và lầu boong	• Phải kiểm tra tình trạng chung các cửa kín nước, van chặn và lỗ xuyên vách trên các vách ngăn kín nước và thiết bị đóng của các lỗ khoét trên các vách mút thượng tầng, lầu boong hoặc thành quây bảo vệ miệng hầm dẫn đến lối vào các khoang bên dưới boong mạn khô phải có tình trạng tốt
8	Dấu hiệu đường nước chở hàng	• Phải kiểm tra dấu hiệu đường nước chở hàng và đường boong
9	Mạn chắn sóng	• Phải kiểm tra tình trạng chung của mạn chắn sóng và các thiết bị đóng lỗ xả ở mạn chắn sóng và lan can bảo vệ
10	Phương tiện tiếp cận	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các lối đi cố định và các phương tiện tiếp cận khác
11	Các lỗ xả mạn, đầu vào, các ống và van xả khác	• Phải kiểm tra đến mức có thể các lỗ xả mạn, các đầu vào, các ống và van xả khác
12	Thiết bị chằng buộc gỗ trên boong	• Phải kiểm tra tình trạng chung của thiết bị chằng buộc gỗ trên boong kể cả các tấm lỗ đấu dây và dây chằng v.v..., không kể đến các dấu hiệu mạn khô cho tàu chở gỗ
13	Thiết bị neo và chằng buộc	• Phải kiểm tra, đến mức có thể, thiết bị neo và chằng buộc kể cả các phụ tùng của chúng
14	Trang bị chữa cháy	• Phải kiểm tra tình trạng chung của hệ thống chữa cháy và kiểm tra xác nhận hệ thống chữa cháy cố định, các bình chữa cháy loại xách tay và loại di chuyển được, các trang bị cho người chữa cháy và bơm cứu hỏa sự cố được bảo dưỡng tốt
15	Kết cấu chống cháy và lối thoát thân	• Kiểm tra xác nhận không có thay đổi nào đối với các kết cấu này
16	Buồm và các phụ kiện	• Phải kiểm tra buồm và các phụ kiện của nó khi ở vị trí tại chỗ và sẵn sàng căng buồm
17	Thiết bị kéo và chằng buộc	• Phải kiểm tra tình trạng chung của dấu hiệu tải trọng làm việc an toàn (SWL) trên các thiết bị kéo và chằng buộc phù hợp với quy định ở 25.2.5 Phần 2A hoặc 21.2.5 Phần 2B của Quy chuẩn

Bảng 1B/3.2 Kiểm tra chung (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
18	Trang bị kéo sự cố	• Đối với những tàu được trang bị hệ thống kéo sự cố theo các yêu cầu ở 25.2.3 Phần 2A, phải kiểm tra tình trạng chung của hệ thống
19	Máy tính kiểm soát tải trọng	• Đối với những tàu được trang bị máy tính theo yêu cầu ở 32.1.1 và 32.3.2 Phần 2A, phải kiểm tra xác nhận máy tính được duy trì ở trạng thái tốt
20	Số nhận dạng của tàu (số IMO)	• Đối với những tàu yêu cầu phải ghi số nhận dạng của tàu, phải kiểm tra tình trạng chung của việc bố trí số nhận dạng
21	Phương tiện lên, xuống tàu	• Kiểm tra xác nhận phương tiện lên, xuống tàu ở trạng thái tốt
22	Các cửa mũi, cửa trong, cửa mạn và cửa đuôi	• Kiểm tra xác nhận các cửa mũi, cửa trong, cửa mạn và cửa đuôi ở trạng thái tốt
23	Thiết bị bảo vệ thính giác	• Đối với các tàu áp dụng các quy định của QCVN 80: 2014/BGTVT, phải kiểm tra đảm bảo thiết bị bảo vệ thính giác ở trong tình trạng tốt
Yêu cầu bổ sung đối với tàu chở dầu, chở xô hóa chất nguy hiểm và chở xô khí hóa lỏng		
24	Hệ thống ống	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các ống dầu hàng, dầu đốt, ống dằn, ống thông hơi kể cả các trụ thông hơi và đầu thông hơi, ống khí trơ và tất cả các ống khác trong buồng bơm hàng, buồng máy nén hàng và trên các boong thời tiết
Yêu cầu bổ sung đối với tàu chở hàng rời trên 10 tuổi		
25	Hệ thống ống trong các khoang hàng	• Phải kiểm tra tất cả các ống và các lỗ xuyên qua trong khoang hàng kể cả các ống xả mạn
Yêu cầu bổ sung đối với tàu chở hàng khô tổng hợp có GT bằng hoặc lớn hơn 500 và trên 15 tuổi		
26	Hệ thống ống trong các khoang hàng	• Phải kiểm tra tất cả các ống và các lỗ xuyên qua, kể cả các ống xả mạn

Ghi chú:

Phải tiến hành kiểm tra các vùng nghi ngờ phát hiện vào đợt kiểm tra trước đó.

Bảng 1B/3.3 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.3 Thử hoạt động

T.T	Hạng mục kiểm tra	Thử nghiệm
1	Nắp miệng khoang kín thời tiết	• Thử bằng vòi rồng như nêu trong Bảng 1B/2.1, nếu đăng kiểm viên thấy cần thiết. • Kiểm tra ngẫu nhiên hoạt động tương đối của các nắp đậy miệng khoang được dẫn động cơ giới bao gồm cả các bộ phận cơ giới và thủy lực, dây cáp, xích và các chi tiết nối truyền động • Đối với các nắp đậy miệng khoang được dẫn động cơ giới ở tàu chở hàng rời, các tấm nắp miệng khoang ở vùng phía trước 0,25 Lf và ít nhất một tấm bổ sung, bao gồm cả các bộ phận cơ giới và thủy lực, dây cáp, xích và các chi tiết nối truyền động phải được kiểm tra hoạt động đạt yêu cầu, sao cho tất cả các nắp miệng khoang trên tàu được kiểm tra ít nhất 5 năm một lần giữa các lần kiểm tra định kỳ
2	Thiết bị đóng các cửa kín nước trên vách kín nước và các lỗ khoét trên các vách mút của thượng tầng, lầu boong hoặc thành quây bảo vệ miệng hầm dẫn đến lối vào các khoang bên dưới boong mạn khô	• Phải kiểm tra xác nhận các thiết bị hoạt động tốt, theo mức độ mà đăng kiểm viên thấy cần thiết • Phải thử bằng vòi rồng như nêu ở Bảng 1B/2.1 hoặc tương đương. Có thể bỏ qua việc thử này nếu đăng kiểm viên thấy phù hợp
3	Các thiết bị liên quan đến phòng chống cháy và thoát nạn	• Phải tiến hành kiểm tra xác nhận các thiết bị hoạt động tốt
4	Hệ thống phát hiện cháy và báo cháy kể cả các nút báo cháy bằng tay	• Phải kiểm tra xác nhận các thiết bị hoạt động tốt kể cả thiết bị báo động sự cố của hệ thống
5	Bơm cứu hỏa kể cả bơm cứu hỏa sự cố, đường ống, họng cứu hỏa, vòi rồng cứu hỏa, đầu phun	• Phải thử khả năng hoạt động của hệ thống chữa cháy bao gồm bơm chữa cháy, họng chữa cháy v.v… Đối với những tàu có hệ thống hoạt động cho buồng máy không có người trực canh, phải thử hoạt động hệ thống điều khiển từ xa hoặc hệ thống tự động hoạt động của một bơm

Bảng 1B/3.3 Thử hoạt động (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Thử nghiệm
6	Hệ thống chữa cháy bằng bọt cố định trên boong	• Phải kiểm tra xác nhận hệ thống làm việc tốt bằng cách thử cấp nước
7	Hệ thống thông gió	• Phải tiến hành kiểm tra xác nhận các quạt làm việc tốt
8	Máy tính kiểm soát ổn định	• Phải tiến hành thử hoạt động đối với các máy tính để tính toán ổn định như là một phụ bản của bản thông báo ổn định, được lắp đặt lên các tàu có hợp đồng đóng vào hoặc sau ngày 01/7/2005
9	Hệ thống phát hiện nước và hệ thống báo động	• Kiểm tra ngẫu nhiên, xác nhận hệ thống làm việc tốt
10	Hệ thống xả nước	• Phải tiến hành kiểm tra xác nhận hệ thống làm việc tốt
11	Các cửa mũi, cửa trong, cửa mạn và cửa đuôi	• Kiểm tra để đảm bảo các cửa mũi, cửa trong, cửa mạn và cửa đuôi ở trạng thái tốt • Thử bằng vòi rồng (nếu đăng kiểm viên thấy cần thiết)

Bảng 1B/3.4 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.4 Kiểm tra trong các khoang và két

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu hàng trừ những tàu được nêu riêng dưới đây		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong
2	Két dằn	• Đối với các tàu trên 5 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két đã có khuyến cáo phải kiểm tra bên trong từ đợt kiểm tra trung gian hoặc định kỳ trước
Các yêu cầu đối với các tàu chở dầu, chở xô hóa chất nguy hiểm và chở xô khí hóa lỏng		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong

Bảng 1B/3.4 Kiểm tra trong các khoang và két (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
2	Buồng bơm hàng, các buồng bơm khác kề với khoang hàng buồng máy nén hàng và các hầm chứa đường ống hàng	• Phải kiểm tra bên trong sau khi đã cọ rửa kỹ và tiêu thoát khí. Phải lưu ý đến hệ thống làm kín tất cả các lỗ xuyên vách, hệ thống thông gió, bệ đỡ và các đệm kín của bơm và máy nén
3	Két dằn	• Đối với các tàu dầu, tàu chở xô hóa chất nguy hiểm kiểu két liền vỏ và các tàu chở xô khí hóa lỏng trên 5 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két đã có khuyến cáo phải kiểm tra bên trong từ đợt kiểm tra trung gian hoặc định kỳ trước
Các yêu cầu đối với tàu hàng rời không phải là tàu hàng rời vỏ kép[*1]		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải kiểm tra bên trong
2	Két dằn	• Đối với các tàu trên 5 tuổi, phải kiểm tra bên trong các khoang đã có khuyến cáo phải kiểm tra bên trong từ đợt kiểm tra trung gian hoặc định kỳ trước
3	Khoang hàng	• Đối với các tàu chở hàng rời trên 10 tuổi, phải kiểm tra bên trong tất cả các khoang hàng

Bảng 1B/3.6 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.6 Đo chiều dày

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu hàng không phải các tàu nêu dưới đây		
1	Kết cấu trong các két dằn	• Khi kiểm tra như quy định đối với tàu trên 5 tuổi ở Bảng 1B/3.4, nếu phát hiện thấy ăn mòn diện rộng, thì phải đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy ăn mòn sâu thì phải đo chiều dày bổ sung theo các quy định ở 5.2.6-2
2	Các cửa mũi, cửa trong, cửa mạn và cửa đuôi	• Nếu đăng kiểm viên thấy cần thiết do kết quả kiểm tra nêu ở Bảng 1B/3.2, phải tiến hành đo chiều dầy

Bảng 1B/3.6 Đo chiều dày (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với các tàu chở dầu, chở xô hóa chất nguy hiểm và chở xô khí hóa lỏng		
1	Các đường ống dầu hàng, dầu đốt, dằn, thông hơi kể cả các trụ và ống góp thông hơi, các đường ống khí trơ và các đường ống khác trong buồng bơm và trên boong thời tiết	• Sau khi xem xét kết quả kiểm tra như quy định ở Bảng1B/3.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết thì phải đo chiều dày
2	Các kết cấu trong két dằn	• Khi kiểm tra các két dằn như quy định ở Bảng 1B/3.4 đối với các tàu chở dầu, chở xô hóa chất nguy hiểm kiểu két liền vỏ và chở xô khí hóa lỏng trên 5 tuổi, nếu phát hiện thấy ăn mòn diện rộng, phải đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy bị ăn mòn sâu, thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-3 hoặc -4
Các yêu cầu đối với tàu hàng rời		
1	Các kết cấu trong két dằn	• Khi kiểm tra các két dằn như quy định ở Bảng 1B/3.4 đối với tàu chở hàng rời trên 5 tuổi, nếu phát hiện ăn mòn diện rộng, phải đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy bị ăn mòn sâu, thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-5
2	Nắp đậy miệng khoang và thành miệng khoang	• Từ kết quả kiểm tra bên trong/kiểm tra tiếp cận như quy định ở Bảng 1B/3.4 hoặc 1B/3.5, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết thì phải đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy bị ăn mòn lớn, thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-5
3	Các kết cấu trong khoang hàng	
Các yêu cầu đối với tàu hàng khô tổng hợp có GT bằng hoặc lớn hơn 500		
1	Các kết cấu trong két dằn	• Khi kiểm tra các két dằn như quy định ở Bảng 1B/3.4 đối với tàu trên 5 tuổi, nếu thấy bị ăn mòn diện rộng, phải đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy bị ăn mòn sâu, thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-6

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
2	Nắp đậy miệng khoang và thành miệng khoang	• Từ kết quả kiểm tra tiếp cận như quy định ở Bảng 1B/3.5, nếu thấy cần thiết thì phải đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy có ăn mòn lớn, thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-6
3	Các kết cấu trong khoang hàng	• Đối với các tàu hàng trên 10 tuổi, từ kết quả kiểm tra theo quy định ở Bảng 1B/3.4 và kiểm tra tiếp cận theo quy định ở Bảng 1B/3.5, nếu thấy cần thiết thì phải tiến hành đo chiều dày đến mức độ thỏa đáng. Nếu phát hiện thấy có ăn mòn lớn thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-6

Bảng 1B/3.9 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.9 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
1	Hệ thống chứa hàng	• Phải tiến hành kiểm tra, đến mức độ tiếp cận được, tình trạng chung của các khoang hàng, các vách chặn thứ hai và các chất cách ly của chúng, các thiết bị đóng kín đối với khoang hàng hoặc các nắp két xuyên các boong. Vào đợt kiểm tra hàng năm lần thứ nhất sau khi bàn giao, phải tiến hành kiểm tra như quy định ở 1(a), 1(b) và 2 của Bảng 1B/5.27 và các cơ cấu đáy khoang hàng. Tuy nhiên, có thể miễn kiểm tra theo các quy định riêng khác của Đăng kiểm
2	Hệ thống thông gió cho các khoang hàng và cho hệ thống chứa hàng	• Phải tiến hành kiểm tra chung, đến mức độ tiếp cận được, các van giảm áp lực/các van chân không, hệ thống an toàn và các lưới chặn lửa đi kèm chúng đối với các khoang hàng, các không gian giữa hai vách chặn, các không gian đệm, cũng như các phương tiện xả đọng trong ống thông hơi. Phải xác nhận rằng các van giảm áp lực cho các khoang hàng được đóng kín và giấy chứng nhận liên quan về áp suất đóng/mở chúng có ở trên tàu

Bảng 1B/3.9 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
3	Hệ thống làm hàng	• Phải kiểm tra chung các thiết bị nêu từ (a) đến (c) sau đây, nếu ở trạng thái hoạt động càng tốt. Phải tiến hành kiểm tra chung và thử khả năng hoạt động thiết bị ngắt sự cố đối với việc dừng chuyển hàng (a) Động cơ để làm hàng, bao gồm cả thiết bị trao đổi nhiệt của hàng, các bầu hóa hơi, các bơm và các máy nén (b) Đường ống và các lớp cách nhiệt của hệ thống làm hàng, đến mức độ tiếp cận được (c) Thiết bị ngừng bằng tay và tự động đối với các bơm hàng và các máy nén
4	Thiết bị đo, bảo vệ và báo động	• Phải kiểm tra chung các thiết bị nêu từ (a) đến (f) sau đây. Trong trường hợp, nếu việc thử hoạt động thực tế gặp khó khăn, thì chức năng của thiết bị có thể được xác nhận bằng cách thử mô phỏng hoặc các cách thích hợp khác (a) Thiết bị đo mức chất lỏng, thiết bị báo động mức cao và các van liên quan với hệ thống ngắt; (b) Thiết bị chỉ báo nhiệt độ và các thiết bị báo động (c) Thiết bị đo áp suất và các thiết bị báo động liên quan đối với các khoang hàng, các không gian chặn bên trong (d) Các thiết bị phát hiện khí di động và cố định và các thiết bị báo động liên quan (e) Thiết bị đo mật độ khí ôxy (f) Thiết bị an toàn của hệ thống để sử dụng hàng làm nhiên liệu

Bảng 1B/3.9 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
5	Hệ thống kiểm soát môi trường	• Phải tiến hành kiểm tra chung như quy định từ (a) đến (c) sau đây (a) Các hệ thống làm sạch và tẩy khí, các thiết bị gom khí đối với các khoang hàng (b) Hệ thống tạo khí trơ, chứa khí trơ, hệ thống khí khô, khí để bù cho sự tổn hao thông thường chất làm khô (c) Hệ thống kiểm soát áp suất đối với hệ thống liên quan đến khí trơ, các phương tiện ngăn ngừa dòng khí ngược và hệ thống theo dõi
6	Trang bị dập cháy	• Phải kiểm tra tình trạng chung của các trang bị cho người chữa cháy bổ sung đối với hàng hóa có khả năng gây cháy, hệ thống chữa cháy đối với các không gian kín khí nguy hiểm và thiết bị báo động đối với phương tiện thoát nạn
7	Bảo vệ con người	• Phải tiến hành kiểm tra chung các trang thiết bị từ (a) đến (d) sau đây. Phải tiến hành thử khả năng hoạt động của vòi tắm xả độc và dụng cụ rửa mắt (a) Thiết bị bảo vệ (b) Thiết bị an toàn (c) Cáng thương và dụng cụ cấp cứu (d) Các thiết bị sau đây, nếu có yêu cầu ở Phần 8D của Quy chuẩn (i) Thiết bị thở dùng cho thoát nạn sự cố (ii) Vòi tắm xả độc và dụng cụ rửa mắt (ii) Vị trí trú ẩn trong tình trạng khẩn cấp

Bảng 1B/3.9 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
8	Các thiết bị khác	• Phải kiểm tra chung các thiết bị từ (a) đến (j) sau đây và các chi tiết (k), (l) phải được kiểm tra và xác nhận có ở trên tàu. (a) Thiết bị điều chỉnh cân bằng ngang, cửa kín nước v.v... được trang bị liên quan đến ổn định của tàu trong tình trạng hư hỏng, đến mức độ tiếp cận được. Nếu khó thực hiện được việc kiểm tra chung thiết bị điều chỉnh cân bằng ngang thì có thể thay bằng các nội dung kiểm tra khác mà Đăng kiểm thấy phù hợp (b) Thiết bị đóng các cửa sổ, cửa ra vào, các lỗ khoét khác của lầu lái và các cửa ở các vách ngăn lộ thiên của thượng tầng, lầu boong khi được yêu cầu và các thiết bị đối với các đệm không khí (c) Hệ thống thông gió, bao gồm cả các quạt dự trữ của chúng hoặc các quạt gió cho các buồng đóng kín và các khoang trong khu vực hàng (d) Các khay hứng cố định hoặc di động hoặc lớp phủ bảo vệ boong được trang bị để chống rò rỉ hàng (e) Các lỗ xuyên vách kín khí, bao gồm cả các bộ làm kín khí trục, đến mức độ tiếp cận được (f) Các thiết bị gia nhiệt của kết cấu thân tàu thép, đến mức độ tiếp cận được (g) Các ống mềm dẫn hàng kiểu được duyệt (h) Nối mát giữa kết cấu thân tàu với các ống dẫn hàng, đến mức độ tiếp cận được (i) Các phương tiện xếp và dỡ hàng mũi tàu hoặc đuôi tàu và các thiết bị liên quan của chúng, trạm tập trung sự cố và các trang thiết bị yêu cầu đối với các hàng hóa đặc biệt (j) Cách điện trong các không gian hoặc vùng nguy hiểm (k) Sổ nhật ký hàng, biên bản vận hành và các hướng dẫn liên quan đến hệ thống chứa hàng và hệ thống làm hàng (l) Bộ luật của IMO (IMO code) về chuyên chở khí hoặc các Quy phạm hợp nhất các quy định của bộ luật nêu trên

Bảng 1B/3.10 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/3.10 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
1	Boong thời tiết	• Phải kiểm tra chung các trang thiết bị từ (a) đến (d) sau: (a) Các thiết bị lấy mẫu thử từ các tuyến ống sấy và ống làm mát két hàng (b) Phương tiện đóng các cửa sổ, cửa ra vào, và các lỗ khoét khác của lầu lái và các cửa ở các vách lộ thiên của thượng tầng và lầu boong khi có yêu cầu (c) Dụng cụ đo áp suất xả của bơm đặt ngoài buồng bơm (d) Cách ly của đường ống
2	Buồng bơm hàng và không gian làm hàng	• Phải kiểm tra chung các trang thiết bị từ (a) đến (e) sau (a) Các cơ cấu cơ khí và điện điều khiển từ xa đối với các bơm hàng và hệ thống hút khô và hệ thống ngắt từ xa (b) Các trang bị giải cứu người trong buồng bơm hàng (c) Thiết bị để tách biệt hàng (d) Hệ thống thông gió, bao gồm cả các quạt dự trữ và quạt gió đối với các không gian đóng kín và các khoang trong khu vực hàng (e) Hệ thống thu hồi cặn hàng lỏng, cặn lắng và hơi đưa trở về bờ
3	Hệ thống kiểm soát môi trường đối với hệ thống chứa hàng và không gian xung quanh	• Phải kiểm tra chung các trang thiết bị (a) và (b) sau đây (a) Thiết bị để làm trơ/tạo lớp ngăn/làm khô và khí để bù đắp sự hao hụt thông thường và các chất làm khô (b) Hệ thống theo dõi để kiểm soát môi trường đối với các không gian tích hơi trong hệ thống chứa hàng và các không gian xung quanh

Bảng 1B/3.10 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
4	Các thiết bị đo, báo động và bảo vệ	• Phải tiến hành kiểm tra chung và thử hoạt động các trang thiết bị từ (a) đến (d) sau đây: (a) Thiết bị đo mức chất lỏng, báo động mức cao và các van của hệ thống kiểm soát tràn (b) Thiết bị đo mức chất lỏng, nhiệt độ và áp suất của hệ thống chứa hàng và thiết bị báo động liên quan (b) Thiết bị phát hiện khí cố định và di động và các thiết bị báo động liên quan (d) Thiết bị đo mật độ khí ôxy
5	Trang bị dập cháy	• Phải tiến hành kiểm tra tình trạng chung của các trang bị chữa cháy cá nhân bổ sung đối với các loại hàng có khả năng gây cháy, hệ thống dập cháy đối với các không gian đóng kín có khí nguy hiểm và các thiết bị báo động đối với lối thoát sự cố
6	Bảo vệ con người	• Phải tiến hành kiểm tra chung các trang thiết bị từ (a) đến (e) sau đây. Phải tiến hành thử khả năng hoạt động của vòi tắm và dụng cụ rửa mắt (a) Thiết bị bảo vệ (b) Thiết bị an toàn (c) Cáng thương và dụng cụ hỗ trợ y tế thứ nhất (d) Vòi tắm xả độc và dụng cụ rửa mắt (e) Thiết bị thở dùng cho lối thoát sự cố, nếu thấy cần thiết
7	Các thiết bị khác	• Phải kiểm tra chung các trang thiết bị từ (a) đến (j) sau đây, các chi tiết (k) và (l) phải được kiểm tra và xác nhận có lưu giữ ở trên tàu. (a) Thiết bị điều chỉnh cân bằng ngang, cửa kín nước v.v… được trang bị liên quan đến ổn định của tàu trong tình trạng hư hỏng, đến mức độ tiếp cận được. Nếu khó thực hiện được việc kiểm tra chung thiết bị điều chỉnh cân bằng ngang thì có thể thay bằng các nội dung kiểm tra khác mà Đăng kiểm thấy phù hợp

Bảng 1B/3.10 Những yêu cầu đặc biệt đối với các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
		(b) Dụng cụ chứa mẫu hàng hóa (c) Thiết bị bốc/xếp hàng mũi và đuôi tàu (d) Các khay hứng cố định và di động hoặc các lớp phủ bảo vệ boong phủ nhằm ngăn ngừa sự rò rỉ hàng (e) Các dấu hiệu nhận biết các đường ống, bao gồm cả các bơm và van (f) Hệ thống làm khô từ các ống thông gió (g) Các ống mềm dẫn hàng kiểu được duyệt (h) Thiết bị đặc biệt phù hợp với các yêu cầu riêng của từng loại hàng (i) Thiết bị làm lạnh và hâm nóng hàng (j) Cách điện trong các không gian hoặc vùng nguy hiểm (k) Sổ nhật ký hàng, biên bản vận hành và các hướng dẫn liên quan đến hệ thống chứa hàng và làm hàng (l) Bộ luật của IMO (IMO code) về chuyên chở hóa chất hoặc các quy định hợp nhất các yêu cầu của bộ luật nêu trên

CHƯƠNG 4 KIỂM TRA TRUNG GIAN

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

4.2.2 được sửa đổi như sau:

4.2.2 Kiểm tra chung

Vào các đợt kiểm tra trung gian, phải tiến hành kiểm tra thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng/trang bị dự trữ như quy định ở 3.2.2. Ngoài ra, phải kiểm tra các hạng mục như nêu ở (1) đến (2) sau:

(1) Kiểm tra chung tình trạng phụ tùng dự trữ của hệ thống chữa cháy;

(2) Kiểm tra bằng mắt hoặc kiểm tra được Đăng kiểm cho là phù hợp khác đối với thiết bị điều chỉnh cân bằng ngang.

4.2.3 Thử khả năng hoạt động

Vào các đợt kiểm tra trung gian, phải thử khả năng hoạt động như nêu trong Bảng 1B/4.1.

4.2.4 Kiểm tra bên trong các khoang và két

4.2.4-2(2) được sửa đổi như sau:

1 Vào các đợt kiểm tra trung gian, phải tiến hành kiểm tra bên trong như liệt kê ở Bảng 1B/4.2 và những khu vực nghi ngờ phát hiện vào lần kiểm tra trước. Tuy nhiên, Đăng kiểm phải đánh giá tình trạng của lớp sơn phủ trong các két dằn đối với tàu dầu và tàu chở xô hóa chất nguy hiểm.

2 "Tình trạng lớp sơn phủ" được xác định như (1) đến (3) dưới đây:

(1) Tình trạng lớp sơn phủ được xác định như từ (a) đến (c) sau đây:

(a) Tốt: là tình trạng như (i) và (ii) sau đây:

(i) Han gỉ dạng đốm không quá 3% diện tích vùng đang xét và không nhìn thấy tróc sơn;

(ii) Han gỉ tại các mép hoặc các đường hàn, không được vượt quá 20% diện tích các mép hoặc các đường hàn vùng đang xét.

(b) Trung bình: là tình trạng bất kỳ như từ (i) đến (iii) sau đây:

(i) Sơn bị phá hủy hoặc han gỉ sâu từ 3% đến 20% diện tích vùng đang xét;

(ii) Han gỉ nặng, han gỉ dạng vảy chiếm không quá 10% diện tích vùng đang xét;

(iii) Han gỉ các mép hoặc đường hàn từ 20% đến 50% diện tích các mép hoặc các đường hàn trong vùng đang xét.

(c) Kém: là tình trạng bất kỳ như từ (i) đến (iii) sau đây:

(i) Sơn bị nứt hoặc han gỉ vượt quá 20% diện tích vùng đang xét;

(ii) Han gỉ nặng, han gỉ dạng vảy vượt quá 10% diện tích vùng đang xét;

(iii) Phá hủy tập trung tại các mép hoặc đường hàn vượt quá 50% diện tích các mép hoặc các đường hàn trong vùng đang xét.

(2) Thuật ngữ "vùng đang xét" ở (1) nói trên được giải thích rõ như từ (a) đến (d) dưới đây trong két dằn. Kết cấu bao gồm cả tấm và các thành phần kết cấu gắn kèm.

(a) Các tàu dầu không phải là tàu dầu vỏ kép như định nghĩa ở 1.2.5-2, Phần 1A

(i) Các vùng boong và tôn đáy cùng với kết cấu gắn kèm (xét một vùng đối với boong và một vùng đối với đáy);

(ii) Các vùng vỏ mạn, vách dọc và vách ngang (trước và sau) cùng với kết cấu gắn kèm, tại chân, giữa và 1/3 đầu trên cùng (xét 3 vùng đối với vỏ mạn, vách dọc và vách ngang trước và sau).

(b) Các tàu dầu vỏ kép và tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

(i) Các vùng biên két dằn đáy đôi và kết cấu gắn kèm, tại chân và nửa trên của két;

(ii) Các vùng boong két mạn vỏ kép và tôn đáy cùng với kết cấu gắn kèm (xét một vùng đối với boong và một vùng đối với đáy);

(iii) Các vùng tôn vỏ két mạn vỏ kép, vách dọc và vách ngang (trước và sau) cùng với kết cấu gắn kèm, tại chân, giữa và 1/3 đầu trên cùng (xét 3 vùng đối với vỏ mạn, vách dọc và vách ngang trước và sau).

(c) Đối với các khoang mút mũi

(i) Các vùng biên két và kết cấu gắn kèm, tại chân, giữa và 1/3 phần trên cùng của két (xét ba vùng).

(d) Đối với các khoang mút đuôi

(i) Các vùng biên két và kết cấu gắn kèm, tại chân và 1/2 phần trên cùng của két (xét hai vùng).

(3) Tình trạng lớp sơn phủ của từng két dằn được xác định bằng tình trạng lớp sơn phủ kém nhất trong số các tình trạng lớp sơn phủ đối với tất cả "các vùng đang xét" nêu ở (2) nói trên.

4.2.6 được sửa đổi như sau:

4.2.6 Đo chiều dày

Vào các đợt kiểm tra trung gian, phải tiến hành đo chiều dày của khu vực nêu ở (1) đến (3) dưới đây. Đối với thiết bị đo và biên bản đo chiều dày, phải áp dụng cả các quy định tương ứng ở 5.2.6-1.

(1) Các thành phần kết cấu nêu ở Bảng 1B/4.4;

(2) Các vùng nghi ngờ được phát hiện ở đợt kiểm tra trước;

(3) Các vùng ăn mòn đáng kể được phát hiện ở đợt kiểm tra trước.

Bảng 1B/4.1 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/4.1 Thử khả năng hoạt động

T.T	Hạng mục	Nội dung thử
1	Trang thiết bị hoặc hệ thống các chi tiết ở Bảng 1B/3.3 (trừ chi tiết 2)	• Phải tiến hành thử từng hạng mục nêu ở Bảng 1B/3.3
2	Các cửa ra vào trên các vách kín nước và các thiết bị đóng trên các vách mút của thượng tầng. Các chòi boong bảo vệ miệng hầm dẫn xuống các khoang bên dưới boong mạn khô	• Kiểm tra xác nhận các cửa ra vào và thiết bị đóng làm việc tốt. • Thử bằng vòi rồng như nêu ở Bảng 1B/2.1 hoặc các nội dung thử tương tự khác. Các nội dung thử này có thể được bỏ qua nếu được đăng kiểm viên chấp nhận
3	Hệ thống thoát nước, thiết bị neo, chằng buộc và phụ tùng của chúng	• Kiểm tra xác nhận các hệ thống làm việc tốt. Đăng kiểm có thể xem xét quyết định việc miễn kiểm tra

Bảng 1B/4.1 Thử khả năng hoạt động (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung thử
4	Hệ thống chữa cháy bằng bột hóa học khô cố định	• Kiểm tra xác nhận hệ ống được duy trì ở trạng thái tốt bằng cách thử cấp khí. Kiểm tra xác nhận súng phun và vòi rồng làm việc tốt. Kiểm tra xác nhận hệ thống điều khiển từ xa và van tự động liên quan làm việc tốt • Kiểm tra lượng khí khởi động và/hoặc khí tạo áp lực
5	Hệ thống nước phun sương	• Kiểm tra xác nhận hệ thống làm việc tốt bằng cách thử cấp nước. Có thể bỏ qua việc kiểm tra lượng nước cấp
6	Công chất chữa cháy bằng CO_2, Halon và bột hóa chất khô	• Phải kiểm tra chất lượng các công chất này
7	Hệ thống chữa cháy bằng CO_2 cố định và hệ thống chữa cháy bằng Halon cố định	• Kiểm tra xác nhận hệ thống ống được duy trì ở trạng thái tốt bằng cách thử cấp khí • Kiểm tra xác nhận thiết bị báo động của hệ thống làm việc tốt
8	Hệ thống chữa cháy bằng bọt cố định và hệ thống chữa cháy bằng bọt có độ nở cao cố định	• Kiểm tra xác nhận hệ thống ống được duy trì ở trạng thái tốt bằng cách thử cấp nước.
9	Hệ thống chữa cháy bằng nước phun sương áp lực cao cố định	• Kiểm tra xác nhận hệ thống làm việc tốt bằng cách thử cấp nước • Kiểm tra xác nhận bơm của hệ thống làm việc tốt
10	Hệ thống phun nước tự động	• Kiểm tra xác nhận chuông báo cấp nước và bơm làm việc tốt khi hệ thống phát hiện cháy đang hoạt động
11	Hệ thống chữa cháy cố định cục bộ	• Kiểm tra xác nhận hệ ống bằng cách sử dụng khí nén qua các đường ống • Kiểm tra xác nhận chuông báo động hệ thống hoạt động tốt • Kiểm tra xác nhận rằng bơm cấp nước và van khởi động hoạt động tốt
12	Thiết bị đóng các lỗ khoét liên quan đến việc chữa cháy trong khoang hàng	• Kiểm tra xác nhận các thiết bị đóng làm việc tốt

Bảng 1B/4.1 Thử khả năng hoạt động (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung thử
Các yêu cầu bổ sung đối với tàu chở hàng rời		
13	Các nắp miệng khoang vận hành cơ giới	• Kiểm tra xác nhận các tấm nắp ở phía trước 0,25L_f và thêm ít nhất một tấm nữa làm việc tốt. Phương pháp kiểm tra phải sao cho tất cả các tấm nắp trên tàu ít nhất được kiểm tra một lần trong 5 năm, giữa các lần kiểm tra định kỳ • Đối với các tàu trên 10 tuổi, phải tiến hành kiểm tra xác nhận tất cả các nắp miệng khoang làm việc tốt
14	Các nắp miệng khoang kín thời tiết	• Phải thử bằng vòi rồng như quy định ở Bảng 1B/2.1 hoặc tương đương cho tất cả các nắp miệng khoang đối với tàu trên 10 tuổi
15	Hệ thống phát hiện nước và hệ thống báo động	• Đối với tàu trên 10 tuổi, phải kiểm tra xác nhận các đầu dò và hệ thống làm việc tốt

Bảng 1B/4.2 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/4.2 Kiểm tra bên trong các khoang và két

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu hàng, trừ những tàu được nêu riêng dưới đây		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong
2	Két dằn	• Đối với các tàu trên 5 tuổi đến 10 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két nước dằn đại diện. Nếu thấy tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác hoặc không có sơn phủ bảo vệ từ khi chế tạo, thì phải mở rộng kiểm tra cho cả các két dằn tương tự khác • Đối với các tàu trên 10 tuổi, phải kiểm tra bên trong tất cả các két nước dằn • Nếu khi kiểm tra không nhìn thấy khuyết tật ở kết cấu, thì có thể chỉ cần xác định rằng hệ thống chống ăn mòn vẫn được duy trì • Đối với các két dằn nếu phát hiện thấy tình trạng sơn bảo vệ kém và không được sơn lại hoặc không có sơn bảo vệ, trừ các két đáy đôi, thì phải

Bảng 1B/4.2 Kiểm tra bên trong các khoang và két (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
		kiểm tra bên trong hàng năm. Đối với các két dằn đáy đôi có tình trạng như trên, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, phải kiểm tra bên trong hàng năm
3	Khoang hàng	• Đối với các tàu trên 10 tuổi, trừ những tàu chỉ chở hàng khô, phải kiểm tra bên trong các khoang hàng lựa chọn • Đối với các tàu trên 15 tuổi, phải kiểm tra bên trong một khoang hàng phía trước và một khoang hàng phía sau
Các yêu cầu đối với các tàu chở dầu, chở xô hóa chất nguy hiểm và chở xô khí hóa lỏng		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong
2	Buồng bơm hàng, các buồng bơm khác kề với khoang hàng, buồng máy nén hàng và hầm đường ống	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong sau khi vệ sinh và thông gió kỹ. Phải lưu ý đến hệ thống đệm kín khí của tất cả các lỗ xuyên vách, hệ thống thông gió, bệ đỡ và gioăng kín của các bơm và máy nén
3	Két dằn	Đối với các tàu chở dầu và chở xô hóa chất nguy hiểm kiểu két liền vỏ • Đối với các tàu chở dầu và chở xô hóa chất nguy hiểm kiểu két liền vỏ trên 5 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két theo yêu cầu phải kiểm tra bên trong được đưa ra từ kết quả kiểm tra trung gian hoặc định kỳ trước đó • Đối với các tàu trên 5 tuổi đến 10 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két dằn đại diện. Đối với các tàu dầu, trừ các tàu dầu vỏ kép, phải tiến hành kiểm tra bên trong tất cả các két dằn • Nếu khi kiểm tra không nhìn thấy khuyết tật ở kết cấu, thì có thể chỉ cần xác định rằng hệ thống chống ăn mòn vẫn còn hiệu quả • Nếu phát hiện thấy tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác hoặc không có sơn bảo vệ từ khi đóng mới, thì phải mở rộng kiểm tra cho cả các két dằn tương tự khác

Bảng 1B/4.2 Kiểm tra bên trong các khoang và két (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
		Từ kết quả kiểm tra bên trong, đối với các két dằn, nếu phát hiện thấy bất kỳ điểm nào trong các điểm nêu ở (a) đến (c) dưới đây thì phải kiểm tra bên trong hàng năm. (a) Lớp sơn bảo vệ ở tình trạng xấu và không được sơn lại thỏa mãn yêu cầu của Đăng kiểm; (b) Lớp sơn bảo vệ không có từ khi đóng mới hoặc lớp sơn bảo vệ hết tác dụng, phải tiến hành kiểm tra mở rộng sang các két dằn khác cùng kiểu; (c) Ăn mòn đáng kể được phát hiện bên trong các két. Đối với các tàu chở xô khí hóa lỏng: • Đối với các tàu trên 5 tuổi đến 10 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két dằn đại diện. • Đối với các tàu trên 10 tuổi, phải tiến hành kiểm tra bên trong tất cả các két dằn. • Nếu khi kiểm tra không nhìn thấy khuyết tật ở kết cấu, thì có thể chỉ cần xác định rằng hệ thống chống ăn mòn vẫn còn hiệu quả. • Đối với các két dằn, nếu phát hiện thấy lớp sơn bảo vệ ở tình trạng kém mà không được sơn lại hoặc không có sơn bảo vệ, trừ các két đáy đôi, thì phải tiến hành kiểm tra bên trong hàng năm. Đối với các két dằn đáy đôi có tình trạng như trên, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành kiểm tra bên trong hàng năm
Các yêu cầu đối với tàu hàng rời		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong.
2	Két dằn	• Đối với những tàu trên 5 tuổi đến 10 tuổi, phải kiểm tra bên trong các két dằn đại diện và các két dằn/hàng hỗn hợp (nếu có). Nếu thấy tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác trong két dằn hoặc không có sơn bảo vệ từ khi chế tạo, phải kiểm tra mở rộng cho cả các két dằn tương tự khác

Bảng 1B/4.2 Kiểm tra bên trong các khoang và két (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
		• Nếu khi kiểm tra không nhìn thấy khuyết tật ở kết cấu, thì chỉ cần xác định rằng hệ thống chống ăn mòn vẫn còn hiệu quả • Đối với các két dằn, nếu phát hiện thấy lớp sơn bảo vệ ở trong tình trạng kém mà không được sơn lại hoặc không có sơn bảo vệ từ khi đóng mới, trừ các két đáy đôi, thì phải tiến hành kiểm tra bên trong hàng năm. Đối với các két dằn đáy đôi có tình trạng như trên, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành kiểm tra bên trong hàng năm
3	Khoang hàng	• Đối với những tàu trên 5 tuổi, phải tiến hành kiểm tra bên trong tất cả các khoang hàng
Các yêu cầu đối với tàu hàng khô tổng hợp có GT bằng và lớn hơn 500		
1	Buồng máy và buồng nồi hơi	• Phải tiến hành kiểm tra bên trong
2	Két dằn	• Tương tự như quy định đối với tàu chở hàng
3	Khoang hàng	• Đối với các tàu hàng khô tổng hợp trên 5 tuổi đến 10 tuổi, phải tiến hành kiểm tra bên trong một khoang hàng mũi, một khoang hàng đuôi (đối với tàu chở gỗ: kiểm tra tất cả các khoang hàng) và các không gian nội boong liên quan • Đối với các tàu hàng khô tổng hợp trên 10 tuổi, phải tiến hành kiểm tra bên trong tất cả các khoang hàng và các không gian nội boong liên quan

Chú thích:

Từ "Các két dằn đại diện" có nghĩa là các két dằn bao gồm tối thiểu két mút mũi, két mút đuôi và hai (đối với tàu hàng rời vỏ kép và tàu dầu vỏ kép là ba két) két sâu trong phạm vi chiều dài khu vực hàng.

Bảng 1B/4.3 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/4.3 Kiểm tra tiếp cận

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu chở xô khí hóa lỏng		
1	Két dằn	• Đối với các tàu trên 10 tuổi đến 15 tuổi, phải tiến hành kiểm tra tiếp cận các bộ phận sau đây: (1) Tất cả các sườn khỏe (*1) và cả hai vách ngang(2) trong két dằn đại diện; (2) Phần trên của một sườn khỏe và một vách ngang(2) trong một két dằn đại diện khác • Đối với các tàu trên 15 tuổi, phải tiến hành kiểm tra tiếp cận tất cả các sườn khỏe(1)và cả hai vách ngang(2) trong 2 két dằn đại diện. • Bất kể các quy định trên, đối với các tàu có két hàng độc lập kiểu C, có tiết diện ngang giữa tàu tương tự như tiết diện ngang của tàu hàng khô tổng hợp, phạm vi kiểm tra tiếp cận có thể được Đăng kiểm xem xét quyết định đặc biệt.
Các yêu cầu đối với tàu hàng rời không phải là tàu hàng rời vỏ kép(3)		
1	Nắp miệng khoang và thành miệng khoang	• Phải tiến hành kiểm tra tiếp cận tất cả các tấm nắp, tấm thành miệng khoang và các nẹp gia cường của chúng
2	Các thành phần kết cấu trong khoang hàng: 1. Các sườn khoang, bao gồm cả các liên kết mút đầu, chân sườn và tôn bao liền kề	• Đối với các tàu trên 5 tuổi, phải tiến hành kiểm tra tiếp cận ở phạm vi thỏa đáng, tối thiểu là 25% số sườn để xác nhận tình trạng của các sườn mạn, kể cả các liên kết 2 mút sườn và tôn vỏ liền kề, trong khoang hàng mũi và 1 khoang hàng được chọn khác. Khi kiểm tra bên trong và kiểm tra tiếp cận như trên, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải kiểm tra tiếp cận tất cả các sườn và tôn bao liền kề của khoang hàng đó và kiểm tra tiếp cận ở phạm vi thỏa đáng, tối thiểu là 25% số sườn của tất cả các khoang hàng còn lại • Kiểm tra tiếp cận phải được thực hiện để thiết lập tình trạng các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ từ các đợt kiểm tra trước

Bảng 1B/4.3 Kiểm tra tiếp cận (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
	2. Các vách ngang	• Đối với các tàu trên 5 tuổi, phải tiến hành kiểm tra tiếp cận để xác nhận tình trạng của các vách ngang trong khoang hàng mũi và một khoang khác được chọn • Kiểm tra tiếp cận phải được thực hiện để thiết lập tình trạng các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ từ các đợt kiểm tra trước
	3. Các thành phần kết cấu khác	• Kiểm tra tiếp cận phải được thực hiện để thiết lập tình trạng các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ từ các đợt kiểm tra trước • Dựa vào kết quả kiểm tra bên trong theo quy định ở Bảng 1B/4.2, phải tiến hành kiểm tra tiếp cận các thành phần kết cấu khác, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết
3	Các két dằn	• Kiểm tra tiếp cận phải được thực hiện để thiết lập tình trạng các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ từ các đợt kiểm tra trước

Bảng 1B/4.3 Kiểm tra tiếp cận (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu hàng rời vỏ kép		
1	Nắp miệng khoang và thành quây miệng khoang	• Phải tiến hành kiểm tra tiếp cận tất cả các tấm tôn nắp miệng khoang và tôn thành miệng khoang cùng với các nẹp gia cường của chúng
2	Các thành phần kết cấu trong khoang hàng	• Khi kiểm tra bên trong theo quy định ở Bảng 1B/4.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành kiểm tra tiếp cận
3	Các két dằn	• Kiểm tra tiếp cận phải được thực hiện để thiết lập tình trạng các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ từ các đợt kiểm tra trước
Các yêu cầu đối với tàu hàng khô tổng hợp có GT bằng và lớn hơn 500		
1	Nắp miệng khoang và thành miệng khoang	• Phải tiến hành kiểm tra tiếp cận tất cả các tấm tôn nắp miệng khoang và tôn thành miệng khoang cùng với các nẹp gia cường của chúng

Bảng 1B/4.3 Kiểm tra tiếp cận (tiếp theo)

T.T	Hạng mục kiểm tra	Nội dung kiểm tra
2	Các thành phần kết cấu trong khoang hàng 1. Vùng chân sườn và mã mút chân sườn 2. Vùng chân các vách ngang 3. Vùng chân (nằm trên tôn đáy trong) các ống xuyên suốt khoang hàng, như ống thông hơi, ống đo v.v...	• Đối với các tàu chở gỗ trên 5 tuổi, phải tiến hành kiểm tra tiếp cận các kết cấu như liệt kê ở cột bên trái trong tất cả các khoang hàng

Chú thích:

(1) Gồm cả các thành phần kết cấu liền kề với thanh giằng ngang và/hoặc các khung sườn ngang khỏe cũng như tôn vỏ, vách dọc, vác nẹp gia cường dọc và các mã.

(2) Gồm các sống nằm, sống đứng, các thành phần kết cấu và các kết cấu vách dọc liền kề.

(3) Đối với tàu hàng rời bố trí các khoang hàng kết hợp, ví dụ có 1 số khoang hàng vỏ mạn đơn và 1 số khoang khác có vỏ mạn kép, thì các yêu cầu đối với các tàu hàng rời vỏ kép phải được áp dụng cho các khoang hàng vỏ mạn kép và các không gian mạn liên quan.

Bảng 1B/4.4 được sửa đổi như sau:

Bảng 1B/4.4 Đo chiều dày

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu hàng, trừ những tàu được nêu riêng dưới đây		
1	Các thành phần kết cấu trong két dằn	Đối với các tàu hàng trên 5 tuổi • Từ kết quả kiểm tra như quy định trong Bảng 1B/4.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành đo chiều dày với mức độ do Đăng kiểm quyết định, tại những vị trí có tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác trong két dằn hoặc không có lớp sơn bảo vệ từ khi chế tạo • Nếu phát hiện thấy có ăn mòn đáng kể, phải tiến hành đo bổ sung chiều dày như quy định ở 5.2.6-2
2	Các cửa mũi, cửa trong, cửa mạn và cửa đuôi	Nếu đăng kiểm viên thấy cần thiết do kết quả kiểm tra nêu ở 4.2.2, phải tiến hành đo chiều dầy
Các yêu cầu đối với tàu chở dầu, chở xô hóa chất nguy hiểm và chở xô khí hóa lỏng		
1	Các ống dầu hàng, dầu đốt, ống dằn, ống thông hơi, kể cả các trụ thông hơi và ống góp, các ống khí trơ và tất cả các đường ống khác trong buồng bơm hàng, buồng máy nén và trên boong thời tiết	• Từ kết quả kiểm tra như quy định ở 4.2.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành đo chiều dày
2	Các thành phần kết cấu trong két dằn (đối với các tàu trên 5 tuổi)	• Từ kết quả kiểm tra như quy định ở Bảng 1B/4.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, phải đo chiều dày với mức độ do Đăng kiểm quyết định tại những vị trí có tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác trong két dằn hoặc không có sơn bảo vệ từ khi chế tạo • Nếu kết quả của đợt đo chiều dày này thể hiện mức độ ăn mòn đáng kể, thì phải tăng phạm vi đo chiều dày như quy định ở 5.2.6-3 hoặc -4
3	Các thành phần kết cấu trong các khoang hàng	• Đối với các tàu trên 5 tuổi (trừ tàu chở xô khí hóa lỏng), nếu kết quả đợt đo chiều dày theo quy định ở 4.2.6 thể hiện mức độ ăn mòn đáng kể, thì phải tăng phạm vi đo chiều dày như quy định ở 5.2.6-3 hoặc -4

Bảng 1B/4.4 Đo chiều dày (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
Các yêu cầu đối với tàu chở hàng rời trên 5 tuổi		
1	Các thành phần kết cấu trong két dằn	• Phải đo chiều dầy các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ ở đợt kiểm tra trước • Từ kết quả kiểm tra như quy định trong Bảng 1B/4.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, phải đo chiều dày với mức độ mà Đăng kiểm thấy thỏa mãn, tại những vị trí có tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác trong két dằn hoặc không có sơn bảo vệ từ khi đóng mới • Nếu kết quả của đợt đo chiều dày này thể hiện mức độ ăn mòn đáng kể, thì phải tăng phạm vi đo chiều dày như quy định ở 5.2.6-5 • Ngoài ra, đối với các tàu chở hàng rời được đóng phù hợp với Phần 2A-B, các vùng ăn mòn đáng kể đã được phát hiện phải phù hợp với (1) hoặc (2) sau: (1) Được bảo vệ bằng sơn phủ phù hợp với các yêu cầu của cơ sở chế tạo sơn phủ và được kiểm tra hàng năm để đảm bảo sơn phủ đó vẫn còn tốt, hoặc (2) Đo chiều dầy được thực hiện hàng năm
2	Các nắp miệng khoang và thành miệng khoang	• Phải đo chiều dầy các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ ở đợt kiểm tra trước • Từ kết quả kiểm tra tiếp cận các tàu hàng rời như quy định ở Bảng 1B/4.3, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành đo chiều dày theo quy định của Đăng kiểm. Nếu kết quả đo thể hiện mức độ ăn mòn đáng kể, thì phải tăng phạm vi đo chiều dày như quy định ở 5.2.6-5 • Ngoài ra, đối với các tàu chở hàng rời được đóng phù hợp với Phần 2A-B, các vùng ăn mòn đáng kể đã được phát hiện phải phư hợp với (1) hoặc (2) sau: (1) Được bảo vệ bằng sơn phủ phù hợp với các yêu cầu của cơ sở chế tạo sơn phủ và được kiểm tra hàng năm để đảm bảo sơn phủ đó vẫn còn tốt, hoặc (2) Đo chiều dầy được thực hiện hàng năm

Bảng 1B/4.4 Đo chiều dày (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
3	Các thành phần kết cấu trong khoang hàng	• Phải đo chiều dầy các vùng được phát hiện là vùng nghi ngờ ở đợt kiểm tra trước • Phải tiến hành đo chiều dày đến mức độ xác định được cả ăn mòn cục bộ và ăn mòn chung tại vùng phải kiểm tra tiếp cận • Có thể miễn đo chiều dày, nếu từ kết quả kiểm tra tiếp cận Đăng kiểm thấy rằng không có sự suy giảm kết cấu và sơn bảo vệ được nhận thấy ở tình trạng tốt • Nếu kết quả đợt đo chiều dày thể hiện mức độ ăn mòn đáng kể, thì phải tăng phạm vi đo chiều dày lên như quy định ở 5.2.6-5 • Ngoài ra, đối với các tàu chở hàng rời được đóng phù hợp với Phần 2A-B, các vùng ăn mòn đáng kể đã được phát hiện phải phù hợp với (1) hoặc (2) sau: (1) Được bảo vệ bằng sơn phủ phù hợp với các yêu cầu của cơ sở chế tạo sơn phủ và được kiểm tra hàng năm để đảm bảo sơn phủ đó vẫn còn tốt, hoặc (2) Đo chiều dầy được thực hiện hàng năm
Các yêu cầu đối với tàu hàng khô tổng hợp có GT bằng và lớn hơn 500		
1	Các thành phần kết cấu trong két dằn	• Từ kết quả kiểm tra như quy định trong Bảng 1B/4.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, phải đo chiều dày với mức độ do Đăng kiểm quyết định tại những vị trí có tình trạng sơn phủ kém, ăn mòn hoặc các khuyết tật khác trong két dằn hoặc không có sơn bảo vệ từ khi chế tạo • Nếu kết quả đo chiều dày thể hiện mức độ ăn mòn đáng kể, thì phải tăng phạm vi đo chiều dày như quy định ở 5.2.6-6
2	Các nắp miệng khoang và thành miệng khoang	• Từ kết quả kiểm tra tiếp cận như quy định ở Bảng 1B/4.3, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành đo chiều dày đến mức thỏa mãn yêu cầu của Đăng kiểm. Nếu thấy bị ăn mòn đáng kể thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-6

Bảng 1B/4.4 Đo chiều dày (tiếp theo)

T.T	Hạng mục	Nội dung kiểm tra
3	Các thành phần kết cấu trong khoang hàng	1. Đối với các tàu chở gỗ trên 5 tuổi: • Phải đo chiều dày của các kết cấu cần phải kiểm tra tiếp cận trong tất cả các khoang hàng với mức độ như đợt kiểm tra định kỳ lần trước • Có thể miễn đo chiều dày nếu từ kết quả kiểm tra tiếp cận, Đăng kiểm thấy rằng không có sự suy giảm kết cấu và sơn bảo vệ (nếu có) vẫn còn hiệu quả 2. Đối với các tàu hàng khô tổng hợp trên 10 tuổi (trừ tàu chở gỗ) • Từ kết quả kiểm tra bên trong như quy định ở Bảng 1B/4.2, nếu Đăng kiểm thấy cần thiết, thì phải tiến hành đo chiều dày đến mức thỏa mãn yêu cầu của Đăng kiểm. Nếu thấy bị ăn mòn đáng kể thì phải đo chiều dày bổ sung như quy định ở 5.2.6-6

(Xem tiếp Công báo số 227 + 228)

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
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng