

TCVN

TIÊU CHUẨN QUỐC GIA

TCVN 6259-1A:2003

Xuất bản lần 3

**QUY PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP -
PHẦN 1A: QUY ĐỊNH CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT**

Rules for the classification and construction of sea-going steel ships - Part 1A: General regulations for the supervision

HÀ NỘI - 2003

QUI PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP
Rules for the Classification and Construction of Sea-going Steel Ships

MỤC LỤC

Phần 1-A QUI ĐỊNH CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT
Part 1-A General Regulations for the Supervision

	Trang
Chương 1 Qui định chung.....	9
1.1 Phạm vi áp dụng.....	9
1.2 Định nghĩa.....	9
1.3 Hoạt động giám sát kỹ thuật.....	15
1.4 Qui phạm và Công ước quốc tế.....	15
Chương 2 Qui định về phân cấp và đăng kí tàu.....	18
2.1 Phân cấp và đăng kí.....	18
2.2 Duy trì cấp tàu.....	20
2.3 Giấy đề nghị kiểm tra.....	21
2.4 Giấy chứng nhận cấp tàu.....	21
2.5 Hồ sơ kiểm tra.....	22
2.6 Giấy chứng nhận duy trì cấp tàu và các Giấy chứng nhận khác.....	22
2.7 Rút cấp, xóa đăng kí và sự mất hiệu lực của Giấy chứng nhận cấp tàu.....	22
2.8 Phân cấp lại và đăng kí lại.....	23
Chương 3 Kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận theo công ước quốc tế.....	24
3.1 Qui định chung.....	24
3.2 Giấy chứng nhận và hiệu lực của Giấy chứng nhận.....	24
Chương 4 Giám sát kỹ thuật.....	26
4.1 Qui định chung.....	26
4.2 Giám sát việc chế tạo vật liệu và sản phẩm.....	26
4.3 Giám sát đóng mới, phục hồi, hoán cải.....	28
4.4 Kiểm tra tàu đang khai thác.....	28
4.5 Kiểm tra tàu ở cảng nước ngoài.....	29
Chương 5 Hồ sơ kỹ thuật.....	30
5.1 Hồ sơ thiết kế trình duyệt.....	30
5.2 Các chứng chỉ do Đăng kiểm cấp.....	30

Phần 1-B QUI ĐỊNH CHUNG VỀ PHÂN CẤP
Part 1-B General Regulations for the Classification

Chương 1	Qui định chung	35
1.1	Kiểm tra.....	35
1.2	Tàu, trang thiết bị chuyên dùng.....	40
1.3	Định nghĩa.....	41
1.4	Chuẩn bị kiểm tra và các vấn đề khác.....	42
Chương 2	Kiểm tra phân cấp	44
2.1	Kiểm tra phân cấp trong đóng mới.....	44
2.2	Kiểm tra phân cấp tàu không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới.....	50
2.3	Thử nghiêng lệch và thử đường dài.....	52
2.4	Thử chở hàng.....	53
2.5	Các thay đổi.....	53
Chương 3	Kiểm tra duy trì cấp	54
3.1	Kiểm tra hàng năm thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng.....	54
3.2	Kiểm tra trên đà.....	60
3.3	Kiểm tra trung gian thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng.....	61
3.4	Kiểm tra định kì thân tàu, trang thiết bị, thiết bị chữa cháy và phụ tùng.....	69
3.5	Kiểm tra hàng năm hệ thống máy tàu.....	93
3.6	Kiểm tra trung gian hệ thống máy tàu.....	96
3.7	Kiểm tra định kì hệ thống máy tàu.....	97
3.8	Kiểm tra nồi hơi và thiết bị hâm đầu.....	98
3.9	Kiểm tra trực chân vịt.....	99
3.10	Các yêu cầu bổ sung kiểm tra chu kì các tàu chở hàng hỗn hợp, tàu chở xô khí hóa lỏng và các tàu chở xô hóa chất nguy hiểm.....	101
3.11	Kiểm tra hệ thống máy tàu theo kế hoạch.....	110
Chương 4	Yêu cầu riêng đối với sà lan vỏ thép	113
4.1	Qui định chung.....	113
4.2	Kiểm tra phân cấp trong đóng mới.....	113
4.3	Kiểm tra phân cấp sà lan không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới.....	114
4.4	Kiểm tra hàng năm.....	115
4.5	Kiểm tra trung gian.....	115
4.6	Kiểm tra định kì.....	115
4.7	Kiểm tra trên đà.....	116
4.8	Kiểm tra nồi hơi.....	116
Chương 5	Yêu cầu riêng đối với tàu công trình và sà lan chuyên dùng	117
5.1	Qui định chung.....	117
5.2	Kiểm tra phân cấp trong đóng mới.....	117
5.3	Kiểm tra phân cấp các phương tiện không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới.....	119
5.4	Kiểm tra hàng năm.....	120
5.5	Kiểm tra trên đà.....	120
5.6	Kiểm tra trung gian.....	121
5.7	Kiểm tra định kì.....	122
5.8	Kiểm tra nồi hơi và thiết bị hâm đầu.....	123
5.9	Kiểm tra trực chân vịt.....	123

5.10	Kiểm tra hệ thống máy tàu theo kế hoạch.....	123
Chương 6	Kiểm tra tàu lặn	124
6.1	Qui định chung.....	124
6.2	Kiểm tra phân cấp trong đóng mới.....	124
6.3	Kiểm tra phân cấp tàu không có giám sát của Đăng kiểm trong đóng mới.....	127
6.4	Kiểm tra chu kì.....	127

QUI PHẠM PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG TÀU BIỂN VỎ THÉP

Phần 1-A QUI ĐỊNH CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT

Rules for the Classification and Construction of Sea-going Steel Ships *Part 1-A General Regulations for the Supervision*

CHƯƠNG 1 QUI ĐỊNH CHUNG

1.1 Qui định chung

- Việc kiểm tra và đóng các tàu vỏ thép dự định được đăng kí và phân cấp phù hợp với Chương 2 của Phần này phải tuân theo các yêu cầu trong Qui phạm này.
- Đăng kiểm Việt Nam có thể có các yêu cầu đặc biệt theo hướng dẫn của quốc gia mà tàu treo cờ hoặc quốc gia có vùng nước mà tàu hoạt động.

1.2 Định nghĩa

1.2.1 Áp dụng các định nghĩa

Trừ khi được định nghĩa khác ở các Phần khác, các thuật ngữ sử dụng trong Qui phạm này được định nghĩa như trong 1.2 này.

1.2.2 Tàu biển

Tàu biển là kết cấu nổi, tự chạy hoặc không tự chạy, chuyên dùng để hoạt động trên biển và các vùng nước liên quan với biển.

1.2.3 Tàu khách

Tàu khách là tàu biển chở nhiều hơn 12 hành khách.

Hành khách là bất kì người nào có mặt trên tàu, trừ thuyền trưởng, thuyền viên hoặc những người làm việc trên tàu và trẻ em dưới một tuổi.

1.2.4 Tàu hàng

Tàu hàng là tàu biển trừ các tàu khách.

1.2.5 Tàu chở hàng lỏng (tanker)

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

1.2.6 Tàu chở xô khí hóa lỏng

Tàu chở xô khí hóa lỏng là tàu hàng được đóng mới hoặc hoán cải để chở xô khí hóa lỏng được qui định trong Phần 8-D của Qui phạm này.

1.2.7 Tàu chở xô hóa chất nguy hiểm

Tàu chở xô hóa chất nguy hiểm là tàu hàng được đóng mới hoặc hoán cải để chở xô hóa chất nguy hiểm được

TCVN 6259 -1A : 2003, Chương 1

qui định trong Phần 8-E của Qui phạm này.

1.2.8 Tàu công nghiệp hải sản

Tàu công nghiệp hải sản là tàu dùng để đánh và chế biến cá hoặc chỉ chế biến cá và các hải sản khác, có số nhân viên chuyên môn ở trên tàu nhiều hơn 12 người (tàu chế biến cá, tàu đánh cá thu, đánh cá voi, đánh cá mò, tàu ướp lạnh, trạm nổi chế biến cá hộp, chế biến bột cá, chế biến cá voi, tàu chở công nhân chế biến cá, công nhân đánh cá voi, công nhân công nghiệp đồ hộp và những tàu tương tự).

1.2.9 Tàu đánh cá

Tàu đánh cá là tàu được dùng trực tiếp để đánh bắt cá hoặc đánh bắt và chế biến cá (gồm các loại cá kể cả cá voi, hải báo, hải mã, cũng như các hải sản khác).

1.2.10 Tàu có công dụng đặc biệt

Tàu có công dụng đặc biệt là tàu có trang bị chuyên dùng liên quan tới công dụng của tàu, có số nhân viên chuyên môn nhiều hơn 12 người (gồm những tàu nghiên cứu khoa học, tàu thám hiểm, tàu thủy văn, tàu cứu hộ và các tàu tương tự).

1.2.11 Sà lan

Sà lan là tàu biển, không tự chạy, được dự định để chở hàng trong các khoang hàng, trên boong và/hoặc trong các kết liên với kết cấu thân tàu và tuân theo các qui định ở Phần 8-A của Qui phạm này.

1.2.12 Tàu đang đóng

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

1.2.13 Tàu hiện có

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

1.2.14 Tàu trong giai đoạn đầu của quá trình đóng mới

Tàu trong giai đoạn đầu của quá trình đóng mới là tàu có ki được đặt hoặc tàu ở trong giai đoạn đóng mới tương tự. "Giai đoạn đóng mới tương tự" ở đây có nghĩa là giai đoạn mà:

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

1.2.15 Hoán cải lớn

Tàu được hoán cải lớn có nghĩa là tàu hiện có được hoán cải để:

- (1) Làm thay đổi đáng kể kích thước hoặc khả năng chở hàng của tàu
- (2) Làm thay đổi loại tàu
- (3) Nâng cấp tàu.

1.2.16 Công te nơ

Công te nơ là loại thùng tiêu chuẩn chuyên dùng để chứa và vận chuyển hàng hóa có các đặc trưng sau đây :

- (1) Có đặc trưng cố định, bền để thích nghi với việc sử dụng nhiều lần ;
- (2) Có kết cấu đặc biệt để dễ dàng chuyên chở bằng một hoặc một số dạng vận tải mà không phải chuyển tải trung gian ;

- (3) Thiết kế có tính đến sự cần thiết phải cố định và thao tác nhanh nhờ các bộ phận đặc biệt ở góc ;
- (4) Có kích thước sao cho diện tích đáy giữa bốn góc dưới bên ngoài ít nhất bằng $14 m^2$ hoặc $7 m^2$ nếu lắp các bộ phận đặc biệt ở góc.

1.2.17 Sản phẩm

Sản phẩm là thuật ngữ chỉ máy móc, trang thiết bị lắp đặt trên tàu biển (máy chính, máy phụ, nồi hơi, bình áp lực, dụng cụ v.v...).

1.2.18 Nơi trú ẩn

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

1.2.19 Yêu cầu bổ sung

Những yêu cầu bổ sung là những yêu cầu chưa được đưa ra trong các Quy phạm, nhưng được các cơ quan có thẩm quyền đưa ra để áp dụng trong các trường hợp cụ thể.

1.2.20 Chiều dài tàu

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

1.2.21 Chiều dài tàu để xác định mạn khô

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

1.2.22 Chiều rộng tàu

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

1.2.23 Chiều rộng tàu để xác định mạn khô

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

1.2.24 Chiều cao mạn tàu

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

1.2.25 Chiều cao mạn để tính sức bền

Chiều cao mạn để tính sức bền tàu (D_s) là khoảng cách thẳng đứng, tính bằng mét, đo từ mặt trên của dải tôn giữa đáy đến đỉnh xà boong thượng tầng ở mạn, nếu boong thượng tầng là boong tính toán, hoặc đến đỉnh xà

TCVN 6259 -1A : 2003, Chương 1

boong mạn khô, đo tại điểm giữa chiều dài L , đối với các trường hợp khác. Nếu không có boong ở phần giữa tàu thì chiều cao mạn được đo theo đường boong tương đương được kéo dài dọc theo đường boong tính toán đi qua điểm giữa chiều dài L .

1.2.26 Tốc độ của tàu

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

1.2.27 Phần giữa tàu

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

1.2.28 Các phần mút tàu

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

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

- (1) Đường nước chở hàng là đường nước ứng với mỗi mạn khô tính theo các qui định của Phần 11 của Qui phạm này.
- (2) Đường nước chở hàng thiết kế lớn nhất là đường nước ứng với trạng thái toàn tải.

1.2.30 Chiều chìm chở hàng và chiều chìm chở hàng thiết kế cao nhất

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

1.2.31 Lượng chiếm nước toàn tải

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

1.2.32 Hệ số béo thể tích

Hệ số béo thể tích (C_b) là hệ số tính được khi chia thể tích chiếm nước tương ứng với W cho tích ($L \times B \times d$).

1.2.33 Boong mạn khô

- 1 Boong mạn khô thông thường là boong liên tục cao nhất. Tuy nhiên, nếu có lỗ khoét mà không có thiết bị đóng kín thường xuyên tại những chỗ lộ ở trên boong liên tục cao nhất hoặc nếu có lỗ khoét mà không có thiết bị đóng kín nước thường xuyên ở mạn phía dưới boong liên tục cao nhất, thì boong mạn khô là boong liên tục dưới boong liên tục cao nhất đó.
- 2 Nếu tàu có boong mạn khô không liên tục thì đường thấp nhất của boong lộ và đoạn kéo dài của đường thấp nhất đó song song với phần trên của boong không liên tục này được coi là boong mạn khô.
- 3 Nếu tàu có nhiều boong, ngay cả khi một trong những boong đó được thừa nhận là boong mạn khô được định nghĩa ở -1 hoặc -2 trên, và đường nước chở hàng được kẻ tương ứng với mạn khô xác định theo yêu cầu của Phần 11 bằng cách giả định rằng boong thực tế được lấy thấp hơn boong mạn khô thì boong mạn khô có thể là boong thấp hơn đó. Trong trường hợp này, boong thấp hơn phải liên tục ít nhất là ở vùng giữa buồng máy và các vách mút của tàu và liên tục từ mạn này sang mạn kia. Nếu boong thấp hơn này có bậc thì đường thấp nhất của boong này và đoạn kéo dài của nó song song với phần trên của boong được coi là boong mạn khô.

1.2.34 Boong vách

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

vách mút dưới.

1.2.35 Boong tính toán

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

1.2.36 Boong dăng

Boong dăng là boong thượng tầng có bậc mà dưới nó không còn có boong nào khác.

1.2.37 Thượng tầng

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

1.2.38 Thượng tầng kín

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

- (1) Những lỗ khoét ở vách mút của thượng tầng phải có cửa phù hợp với qui định ở 16.3.1, Phần 2-A của Qui phạm này.
- (2) Tất cả các lỗ khoét khác ở vách bên hoặc ở vách mút của thượng tầng phải có phương tiện đóng đảm bảo kín thời tiết.
- (3) Nếu các lỗ khoét ở vách bị đóng kín, thì tất cả các phương tiện để đi lại phải sẵn sàng để thuyền viên có thể đến được buồng máy và các buồng làm việc khác thuộc phạm vi lầu lái hoặc thượng tầng dưới.

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

Áp suất làm việc đã được duyệt của nồi hơi hoặc bình áp lực là áp suất lớn nhất trong thân nồi hoặc thân bình mà nhà chế tạo hoặc người sử dụng đã qui định và không được lớn hơn giá trị nhỏ nhất trong số những áp suất cho phép được qui định ở Chương 9 và 10, Phần 3 của Qui phạm này.

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

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

Chú thích :

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

1.2.41 Công suất liên tục lớn nhất của động cơ

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

1.2.42 Số vòng quay liên tục lớn nhất

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

Chú thích :

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

1.2.43 Trục chân vịt loại 1 và loại 2

1 Trục chân vịt loại 1 là trục chân vịt có khả năng chống lại sự ăn mòn của nước biển một cách hữu hiệu do có

TCVN 6259 -1A : 2003, Chương 1

áp dụng các biện pháp chống ăn mòn được Đăng kiểm duyệt hoặc được chế tạo bằng vật liệu chống ăn mòn được Đăng kiểm duyệt. Trong trường hợp như vậy, những trục thỏa mãn các yêu cầu ở (1), (2) và (3) sau đây sẽ được phân thành trục chân vịt loại *IA*, *IB* và *IC* tương ứng.

- (1) Trục chân vịt loại *IA* là trục chân vịt được lắp với chân vịt bằng then hoặc không then hoặc bằng bích nối tại đầu sau của trục có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng nước (kể cả ổ đỡ trong giá đỡ trục chân vịt).
- (2) Trục chân vịt loại *IB* là trục chân vịt được lắp với chân vịt bằng then hoặc không then, hoặc bằng bích nối tại đầu sau của trục có ổ đỡ trong ống bao trục được bôi trơn bằng dầu.
- (3) Trục chân vịt loại *IC* là loại trục chân vịt thỏa mãn những điều kiện ở (2) trên và những qui định ở 6.2.11 Phần 3 của Quy phạm này.

2 Trục chân vịt loại 2 là trục chân vịt không được qui định ở -1 trên.

1.2.44 Trọng tải toàn phần

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

1.2.45 Trọng lượng tàu không

Trọng lượng tàu không (*LW*) là lượng chiếm nước, tính bằng tấn, không kể hàng hóa, dầu đốt, dầu bôi trơn, nước dằn và nước ngọt chứa trong két, lương thực, thực phẩm, hành khách, thuyền viên và tư trang của họ.

1.2.46 Tốc độ lùi lớn nhất của tàu

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

1.2.47 Trạng thái tàu chết

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

1.2.48 Buồng máy loại A

Buồng máy loại A là các khoảng không gian dưới nắp buồng máy và các lối đi dẫn đến các không gian đó có chứa :

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

1.2.49 Buồng máy

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

1.2.50 Khoang hàng

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

1.2.51 Khu vực hàng

Khu vực hàng là một phần của tàu chứa các két hàng, két lửng, buồng bơm hàng kể cả buồng bơm, khoang

cách ly, kết dẫn và khoang trống kề với các kết hàng, và toàn bộ khu vực mặt boong chạy qua suốt chiều dài và chiều rộng của phần tàu chứa các khoang không gian nói trên.

1.2.52 Buồng sinh hoạt

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

1.2.53 Buồng công cộng

Buồng công cộng là những buồng sinh hoạt dùng làm hội trường, phòng ăn, câu lạc bộ và các không gian thường xuyên đóng kín tương tự.

1.2.54 Buồng phục vụ

Buồng phục vụ là những buồng sử dụng để làm bếp, buồng đựng thức ăn có các thiết bị nấu, các tủ, buồng thu tin, kho chứa, xưởng máy không nằm trong buồng máy, các buồng tương tự và lối đi dẫn đến các buồng đó.

1.3 Hoạt động giám sát kỹ thuật

1.3.1 Cơ sở tiến hành hoạt động giám sát

Hoạt động giám sát kỹ thuật được tiến hành trên cơ sở các qui định của Qui phạm này và các Qui phạm khác có liên quan, nhằm mục đích xác định trạng thái kỹ thuật của tàu, vật liệu, sản phẩm dùng để đóng, sửa chữa tàu và công te nơ có thỏa mãn những yêu cầu của Qui phạm và các yêu cầu bổ sung hay không.

1.3.2 Yêu cầu bắt buộc

Việc áp dụng và thực hiện các yêu cầu của Qui phạm này, các Qui phạm có liên quan khác và các yêu cầu bổ sung là bắt buộc đối với các chủ tàu, chủ công te nơ, các cơ quan thiết kế, các cơ sở đóng mới/sửa chữa tàu, các cơ sở chế tạo/sửa chữa công te nơ, các nhà máy chế tạo vật liệu và sản phẩm dùng cho tàu biển được Đăng kiểm Việt Nam phân cấp và công te nơ được Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra và chứng nhận.

1.3.3 Cơ quan giám sát và phân cấp tàu biển

- 1 Cơ quan giám sát và phân cấp tàu biển của Việt Nam là Cục Đăng kiểm Việt Nam. Cục Đăng kiểm Việt Nam (sau đây, trong Qui phạm này gọi là "Đăng kiểm") thực hiện công tác giám sát kỹ thuật, phân cấp, định mạn khô, đo dung tích tàu biển, giám sát việc thực hiện các yêu cầu của Công ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam tham gia.
- 2 Hoạt động giám sát kỹ thuật của Đăng kiểm không làm thay công việc của các Tổ chức kiểm tra kỹ thuật của chủ tàu, Nhà máy đóng và sửa chữa tàu, Nhà máy chế tạo công te nơ, Nhà máy chế tạo vật liệu, máy móc và trang thiết bị dùng cho tàu biển và công te nơ.

1.3.4 Đối tượng giám sát của Đăng kiểm

Đăng kiểm được Chính phủ Việt Nam giao nhiệm vụ tiến hành giám sát kỹ thuật các loại phương tiện và thiết bị sau đây có liên quan đến Qui phạm này :

- (1) Tất cả các loại tàu biển qui định ở 2.1.2 ;
- (2) Thiết bị làm lạnh hàng đặt trên tàu ;
- (3) Công te nơ vận chuyển hàng hóa, kể cả công te nơ chứa hàng hóa ;
- (4) Thiết bị nâng hàng tàu biển và cần trục nổi có sức nâng từ 1 tấn trở lên ;
- (5) Vật liệu, sản phẩm lắp đặt trên tàu biển và dùng cho công te nơ.

1.4 Qui phạm và Công ước quốc tế

TCVN 6259 -1A : 2003, Chương 1

1.4.1 Qui phạm và Công ước quốc tế áp dụng cho tàu biển

Những Qui phạm và Công ước quốc tế kể cả các bổ sung sửa đổi của chúng đã có hiệu lực được áp dụng trong đóng mới, sửa chữa, quản lý, khai thác và giám sát kỹ thuật tàu biển bao gồm :

1 Qui phạm

- (1) Qui phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép ;
- (2) Qui phạm thiết bị nâng hàng tàu biển ;
- (3) Qui phạm chế tạo và chứng nhận công te nơ vận chuyển bằng đường biển ;
- (4) Qui phạm ụ nổi ;
- (5) Qui phạm hệ thống làm lạnh hàng ;
- (6) Qui phạm các hệ thống thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu ;
- (7) Qui phạm hệ thống điều khiển tự động và từ xa ;
- (8) Qui phạm trang bị an toàn tàu biển ;
- (9) Qui phạm hệ thống kiểm soát và duy trì trạng thái kỹ thuật máy tàu ;
- (10) Qui phạm hệ thống lầu lái ;
- (11) Qui phạm kiểm tra và chế tạo hệ thống chuông lặn ;
- (12) Qui phạm kiểm tra và chế tạo các tàu chất dẻo cốt sợi thủy tinh.

2 Các Công ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam tham gia :

- (1) Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 (SOLAS, 74) ;
- (2) Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển, 1966 (LOAD LINES, 66) ;
- (3) Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra, 73/78 (MARPOL, 73/78) ;
- (4) Qui tắc quốc tế tránh va trên biển, 1972 (COLREG, 72) ;
- (5) Công ước đo dung tích tàu biển, 1969 (TONNAGE, 69) ;
- (6) Nghị quyết của Tổ chức lao động quốc tế (ILO).

1.4.2 Qui phạm và Công ước quốc tế khác

Ngoài những Qui phạm và Công ước quốc tế đưa ra ở 1.4.1, tàu biển có thể còn phải áp dụng các Qui phạm, các Công ước, các Qui định và Tiêu chuẩn quốc gia, quốc tế khác có liên quan.

1.4.3 Việc áp dụng Qui phạm cho các tàu đang đóng và các sản phẩm đang chế tạo

- 1 Những qui định của Qui phạm này và các bổ sung sửa đổi của Qui phạm này được xuất bản, nếu không có qui định nào khác, thì sẽ có hiệu lực sau 6 tháng kể từ ngày có quyết định ban hành.
- 2 Đối với những tàu đang đóng, cũng như các sản phẩm đang chế tạo, mà thiết kế hoặc hồ sơ kỹ thuật của chúng đang được Đăng kiểm xét duyệt trước khi Qui phạm này và các bổ sung sửa đổi của Qui phạm này có hiệu lực, thì vẫn được phép áp dụng những qui định của Qui phạm còn hiệu lực đến lúc xét duyệt các hồ sơ đó.

1.4.4 Việc áp dụng Qui phạm cho tàu đang khai thác

- 1 Đối với những tàu đang khai thác, vẫn được áp dụng những qui định của Qui phạm dùng đóng chúng, nếu như trong lần tái bản sau này không có qui định nào khác.
- 2 Đối với các tàu đang khai thác, nếu Qui phạm có những điều khoản sửa đổi, bổ sung thì các điều khoản này cũng phải được áp dụng một cách hợp lý đến mức độ có thể thực hiện được khi đưa tàu vào sửa chữa, hoán cải hoặc phục hồi, nếu như không có qui định nào khác.

1.4.5 Những qui định ngoại lệ so với Qui phạm

- 1 Đăng kiểm có thể cho phép sử dụng vật liệu, kết cấu thân tàu, hoặc máy móc, trang thiết bị lắp đặt trên tàu khác với những qui định của Qui phạm này, nếu chúng có các đặc tính được Đăng kiểm công nhận là tương đương với yêu cầu của Qui phạm.

Đối với những tàu áp dụng các qui định của Công ước quốc tế, Đăng kiểm chỉ có thể cho phép miễn giảm so

với qui định của Qui phạm, trong trường hợp Công ước quốc tế này cho phép.

Trong trường hợp kể trên, phải trình cho Đăng kiểm những tài liệu chứng minh được rằng vật liệu, kết cấu, máy móc, trang thiết bị đó thỏa mãn các điều kiện đảm bảo an toàn của tàu, an toàn sinh mạng con người, bảo vệ môi trường và hàng hóa khi vận chuyển trên biển.

- 2 Nếu kết cấu thân tàu, máy móc, trang thiết bị hoặc vật liệu đã được sử dụng trong thực tế nhưng chưa được công nhận là đã được kiểm nghiệm một cách đầy đủ trong khai thác, thì Đăng kiểm có thể yêu cầu tiến hành thí nghiệm đặc biệt trong thời gian đóng tàu, còn trong khai thác có thể rút ngắn thời hạn giữa các lần kiểm tra chu kỳ, hoặc tăng khối lượng kiểm tra chúng.

Nếu xét thấy cần thiết, Đăng kiểm có thể ghi những điều hạn chế sử dụng vào Giấy chứng nhận cấp tàu, hoặc các Giấy chứng nhận khác do Đăng kiểm cấp, và ghi vào "Sổ đăng kí tàu biển". Những hạn chế trên được xóa bỏ sau khi có xác nhận của Đăng kiểm viên về những kết quả kiểm tra thỏa mãn trong quá trình khai thác.

CHƯƠNG 2 QUI ĐỊNH VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐĂNG KÍ TÀU

2.1 Phân cấp và đăng kí

2.1.1 Qui định chung

1 Tàu biển sẽ được Đăng kiểm đăng ký và trao cấp sau khi đã được Đăng kiểm viên tiến hành kiểm tra phân cấp thân tàu và trang thiết bị, hệ thống máy tàu, trang bị điện, phương tiện phòng, phát hiện và chữa cháy, phương tiện thoát nạn, ổn định, chống chìm, mạn khô và thấy thỏa mãn các yêu cầu của Qui phạm này.

2.1.2 Phạm vi áp dụng

1 Qui phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép này được áp dụng cho :

- (1) Tất cả những tàu (tự chạy hoặc không tự chạy) có chiều dài từ 20 mét trở lên ;
- (2) Tất cả những tàu tự chạy (không phụ thuộc vào chiều dài) có công suất liên tục lớn nhất của máy chính từ 37 kW trở lên ;
- (3) 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 Qui phạm này cũng có thể áp dụng để phân cấp những tàu không được qui định ở -1 trên nếu Chủ tàu yêu cầu. Trong trường hợp này, Đăng kiểm có thể xem xét và miễn giảm một cách thích hợp các yêu cầu của Qui phạm này trong từng trường hợp cụ thể.

2.1.3 Kí hiệu phân cấp

Đăng kiểm sẽ trao cấp cho tàu phù hợp với các qui định ở 2.1.1 và 2.1.2 ở trên, sử dụng các ký hiệu từ -1 đến -4 dưới đây.

1 Kí hiệu cấp tàu cơ bản : * **VR**, hoặc **⊕VR**, hoặc **(*)VR**

Trong đó :

VR : Biểu tượng của Đăng kiểm Việt Nam (Vietnam Register) giám sát tàu thỏa mãn các qui định của Qui phạm này

* : Biểu tượng giám sát trong đóng mới của Đăng kiểm Việt Nam

⊕ : Biểu tượng giám sát trong đóng mới của Tổ chức phân cấp khác được Đăng kiểm Việt Nam ủy quyền và/hoặc công nhận

(*) : Biểu tượng không có giám sát hoặc có giám sát trong đóng mới của Tổ chức phân cấp không được Đăng kiểm Việt Nam công nhận.

2 Thân tàu : **H**

Các kí hiệu cấp tàu cơ bản sau đây được Đăng kiểm trao cho thân tàu:

* **VRH** : Thân tàu có thiết kế được Đăng kiểm duyệt phù hợp với các qui định của Qui phạm này và được Đăng kiểm kiểm tra phân cấp trong đóng mới phù hợp với hồ sơ thiết kế đã được duyệt.

⊕ **VRH** : Thân tàu do một Tổ chức phân cấp khác được Đăng kiểm ủy quyền và/hoặc công nhận tiến hành xét duyệt thiết kế, giám sát kỹ thuật trong đóng mới và sau đó được Đăng kiểm kiểm tra phân cấp thỏa mãn các qui định của Qui phạm này.

(*) **VRH** : Thân tàu không được bất kì Tổ chức phân cấp nào (hoặc Tổ chức phân cấp không được Đăng kiểm công nhận) xét duyệt thiết kế, giám sát kỹ thuật trong đóng mới, nhưng sau đó được Đăng kiểm kiểm tra phân cấp thỏa mãn các qui định của Qui phạm này.

3 Hệ thống máy tàu : **M**

Các ký hiệu cấp tàu cơ bản sau đây được Đăng kiểm trao cho hệ thống máy tàu của tàu tự chạy :

- * **VRM** : Hệ thống máy tàu có thiết kế được Đăng kiểm duyệt phù hợp với các qui định của Qui phạm này và được Đăng kiểm kiểm tra phân cấp trong chế tạo và lắp đặt lên tàu phù hợp với hồ sơ thiết kế đã được duyệt.
- * **VRM** : Hệ thống máy tàu do một Tổ chức phân cấp khác được Đăng kiểm ủy quyền và/hoặc công nhận tiến hành xét duyệt thiết kế, kiểm tra trong chế tạo và sau đó được Đăng kiểm kiểm tra phân cấp thỏa mãn các qui định của Qui phạm này.
- (* **VRM** : Hệ thống máy tàu không được bất kì Tổ chức phân cấp nào (hoặc Tổ chức phân cấp không được Đăng kiểm công nhận) xét duyệt thiết kế, kiểm tra trong chế tạo nhưng sau đó được Đăng kiểm kiểm tra phân cấp thỏa mãn các qui định của Qui phạm này.

4 Dấu hiệu bổ sung

(1) Thân tàu

Kí hiệu cấp tàu cơ bản có thể được bổ sung thêm các dấu hiệu sau đây : I, II, III

- (a) Nếu tàu thỏa mãn những yêu cầu qui định trong Qui phạm này và hoạt động trong vùng biển hạn chế thì tàu sẽ được bổ sung thêm các dấu hiệu I, II hoặc III vào sau kí hiệu cấp tàu cơ bản của thân tàu với ý nghĩa sau đây :
 - (i) Dấu hiệu I : Biểu thị tàu được phép hoạt động trong vùng biển hờ 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 ven 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 ven biển hạn chế cách xa bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 20 hải lý.
- (b) Mặc dù đã qui định ở (a) trên, nếu muốn hạn chế hơn nữa vùng hoạt động của tàu theo trạng thái kỹ thuật hoặc trang thiết bị của nó 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 kí tàu biển.
- (c) Đối với tàu hoạt động ở vùng biển không hạn chế, không ghi thêm bất kỳ dấu hiệu nào về vùng hoạt động của tàu trong kí hiệu cấp tàu.

1, **2**, **3** : Dấu hiệu phân khoang

Nếu tàu thỏa mãn những yêu cầu qui định ở Phần 9 "Phân khoang" của Qui phạm này thì ngoài ký hiệu phân cấp cơ bản còn được bổ sung một trong các dấu hiệu sau : **1**, **2**, **3**. Những số này biểu thị số khoang kế cận nhau bị ngập thì tàu vẫn thỏa mãn các yêu cầu của Chương 3 Phần 9 của Qui phạm này.

IAS, IA, IB, IC, ID : Dấu hiệu gia cường đi băng

Nếu tàu có gia cường đi băng thỏa mãn những yêu cầu ở Chương 26 Phần 2-A và phụ thuộc vào loại gia cường được sử dụng, cấp tàu được bổ sung một trong những dấu hiệu sau : **IAS, IA, IB, IC** hoặc **ID**.

IWS : Dấu hiệu kiểm tra phần chìm thân tàu dưới nước

Nếu tàu thỏa mãn những yêu cầu kiểm tra phần chìm thân tàu dưới nước của Đăng kiểm (xem 3.2.2 Chương 3, Phần 1-B của Qui phạm này) và nếu có yêu cầu của chủ tàu, cấp tàu sẽ được bổ sung thêm dấu hiệu sau : **IWS** (In Water Survey).

ESP : Dấu hiệu kiểm tra nâng cao

Đối với các tàu chở hàng rời như định nghĩa ở 1.3.1-1(13), Phần 1-B, tàu đầu như định nghĩa ở 1.3.1-

1(11), Phần 1-B, tàu chở xô hóa chất nguy hiểm như định nghĩa ở 1.2.7 của Phần này và các tàu chở quặng phải áp dụng Chương trình kiểm tra nâng cao trong các đợt kiểm tra duy trì cấp theo các qui định thích hợp trong Phần 1-B của Qui phạm này, thì kí hiệu cấp tàu được bổ sung thêm dấu hiệu sau : ESP (Enhanced Survey Programme).

Dấu hiệu công dụng của tàu :

Ngoài các dấu hiệu bổ sung trên, nếu tàu có công dụng riêng và thỏa mãn những yêu cầu tương ứng của Qui phạm này thì cấp tàu được bổ sung thêm dấu hiệu về công dụng của tàu.

Thí dụ : Tàu khách, tàu chở quặng, tàu chở hàng rời, tàu đầu, tàu chở xô khí hóa lỏng, tàu chở xô hóa chất nguy hiểm (kèm nhiệt độ chớp cháy hoặc độ độc hại của hàng chuyên chở), tàu chở gỗ, tàu công te nơ, tàu cước, tàu kéo, tàu cứu hộ, tàu đánh cá, ụ nổi, phà v.v...

(2) Hệ thống máy tàu

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

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

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 Qui phạm các hệ thống điều khiển tự động và từ xa (TCVN 6277 : 2003).

PSCM : Dấu hiệu hệ thống kiểm soát trạng thái của hệ trục chân vịt

Các tàu nếu áp dụng Chương trình kiểm tra phù hợp với hệ thống kiểm soát trạng thái của hệ trục chân vịt thì kí hiệu cấp tàu được bổ sung thêm dấu hiệu sau : PSCM (Propeller Shaft Condition Monitoring System).

(3) Dấu hiệu bổ sung về thiết kế mới (Experimental - dấu hiệu thí nghiệm)

EXP : Dấu hiệu này được bổ sung vào sau các dấu hiệu được trình bày 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) Dấu hiệu bổ sung khác

Ngoài những kí hiệu cơ bản và dấu hiệu bổ sung trên, nếu xét thấy cần thiết, Đăng kiểm có thể ghi thêm vào Giấy chứng nhận cấp tàu và sổ đăng kí những dấu hiệu bổ sung khác về đặc điểm kết cấu, vật liệu hoặc những tính chất đặc biệt khác của tàu.

(5) Thay đổi dấu hiệu cấp tàu

Đăng kiểm có thể hủy bỏ hoặc thay đổi các dấu hiệu đã ghi trong cấp tàu nếu có sự thay đổi hoặc vi phạm các điều kiện làm cơ sở để trao cấp tàu.

2.1.4 Đăng kí

Tất cả các mục : kí hiệu cấp tàu, dấu hiệu bổ sung, tên tàu, chủ tàu, công dụng của tàu, tổng dung tích, kích thước chính, máy chính và các mục khác qui định ở 2.1.2 và 2.1.3 của Phần này sẽ được Đăng kiểm đưa vào "Sổ Đăng kí tàu biển" sau khi tàu đã nhận được cấp của Đăng kiểm.

2.2 Duy trì cấp tàu

2.2.1 Kiểm tra chu kỳ

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

2.2.2 Kiểm tra khi thay đổi hoặc hoán cải

Trong trường hợp tàu hoặc thiết bị được thay đổi hoặc hoán cải có ảnh hưởng đến nội dung kiểm tra qui định ở

2.1.1 thì tàu hoặc thiết bị đó phải được Đăng kiểm viên kiểm tra theo nội dung do Đăng kiểm qui định trong từng trường hợp cụ thể.

2.3 Giấy đề nghị kiểm tra

2.3.1 Kiểm tra phân cấp

Việc phân cấp và đăng kí sẽ được Đăng kiểm thực hiện sau khi nhận được giấy đề nghị của chủ tàu hoặc nhà máy đóng tàu.

2.3.2 Kiểm tra duy trì cấp

Việc kiểm tra chu kỳ để duy trì cấp sẽ được Đăng kiểm thực hiện sau khi nhận được Giấy đề nghị kiểm tra của chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại diện của chủ tàu.

2.4 Giấy chứng nhận cấp tàu

2.4.1 Giấy chứng nhận cấp tàu và Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời

- 1 Đăng kiểm sẽ cấp Giấy chứng nhận cấp tàu và đăng kí vào Sổ đăng kí tàu biển của Đăng kiểm cho các tàu phù hợp với 2.1.1 trên. Đăng kiểm sẽ cấp Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời, có hiệu lực cho đến khi Giấy chứng nhận cấp tàu được cấp chính thức, cho tàu đã được Đăng kiểm viên kiểm tra phân cấp thoả mãn cấp tàu.
- 2 Đăng kiểm sẽ cấp Giấy chứng nhận cấp tàu cho tàu sau khi tàu đã hoàn thành đợt kiểm tra định kì, phù hợp với qui định 2.1.1, thoả mãn Đăng kiểm viên.
- 3 Đăng kiểm sẽ xác nhận vào Giấy chứng nhận cấp tàu để xác nhận tính hiệu lực của Giấy chứng nhận này sau khi Đăng kiểm viên kết thúc việc kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra trung gian và xác nhận tàu thoả mãn các qui định của Qui phạm này.

2.4.2 Hiệu lực của Giấy chứng nhận cấp tàu và Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời

- 1 Giấy chứng nhận cấp tàu có hiệu lực trong thời hạn không quá 5 năm tính từ ngày hoàn thành kiểm tra phân cấp hoặc kiểm tra định kì. Giấy chứng nhận cấp tàu được gia hạn tối đa 5 tháng tính từ ngày kết thúc kiểm tra định kì nếu tàu được đăng kí đã được kiểm tra định kì theo yêu cầu của Qui phạm với kết quả thoả mãn Đăng kiểm viên hoặc có thể được gia hạn trong khoảng thời gian được phép hoãn nếu được Đăng kiểm đồng ý hoãn ngày kiểm tra định kỳ phù hợp với Qui phạm này.
- 2 Giấy chứng nhận cấp tàu được gia hạn theo qui định ở -1 trên sẽ mất hiệu lực sau khi Đăng kiểm cấp Giấy chứng nhận cấp tàu chính thức.
- 3 Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời chỉ có hiệu lực với thời hạn tối đa là 5 tháng tính từ ngày cấp Giấy chứng nhận đó. Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời sẽ mất hiệu lực khi Giấy chứng nhận cấp tàu chính thức được cấp.

2.4.3 Lưu giữ, cấp lại và trả lại Giấy chứng nhận

- 1 Thuyền trưởng có trách nhiệm lưu giữ Giấy chứng nhận cấp tàu hoặc Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời trên tàu và phải trình cho Đăng kiểm khi có yêu cầu.
- 2 Chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải có trách nhiệm yêu cầu Đăng kiểm cấp lại ngay Giấy chứng nhận cấp tàu hoặc Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời khi các Giấy chứng nhận này bị mất hoặc bị rách nát.
- 3 Chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải có trách nhiệm yêu cầu Đăng kiểm làm lại ngay Giấy chứng nhận cấp tàu hoặc Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời khi nội dung ghi trong các Giấy chứng nhận này thay đổi.
- 4 Chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải trả lại ngay cho Đăng kiểm Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời sau khi đã được cấp Giấy chứng nhận cấp tàu theo qui định ở 2.4.1-1 hoặc đã quá năm tháng tính từ ngày cấp Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời theo qui định ở 2.4.1 và phải trả lại ngay Giấy chứng nhận cấp tàu cũ nếu Giấy chứng nhận cấp tàu đã được cấp theo qui định ở 2.4.1-2 hoặc được cấp lại, làm lại theo -2, -3 nêu trên, trừ trường hợp

TCVN 6259 -1A : 2003, Chương 2

Giấy chứng nhận đó bị mất.

- 5 Chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải trả lại ngay cho Đăng kiểm Giấy chứng nhận cấp tàu hoặc Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời khi tàu đã bị rút cấp theo qui định ở 2.7.1.
- 6 Chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải trả lại ngay cho Đăng kiểm Giấy chứng nhận cấp tàu hoặc Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời khi đã bị mất và tìm lại được, sau khi nhận Giấy chứng nhận được cấp lại theo -2 ở trên.

2.5 Hồ sơ kiểm tra

2.5.1 Cấp hồ sơ kiểm tra

- 1 Đăng kiểm sẽ cấp hồ sơ kiểm tra cho tàu và thiết bị được lắp đặt trên tàu sau khi đã kết thúc nội dung kiểm tra theo qui định ở 2.1 và 2.2.
- 2 Các qui định ở 2.4.3 (trừ qui định ở 2.4.3-3 và -4) phải được đưa vào hồ sơ kiểm tra ở mức độ cụ thể được. Trong trường hợp này, Giấy chứng nhận cấp tàu hoặc Giấy chứng nhận cấp tàu tạm thời theo qui định 2.4.3 phải được coi là "Hồ sơ Kiểm tra".

2.5.2 Lưu giữ hồ sơ kiểm tra

Tất cả hồ sơ kiểm tra do Đăng kiểm cấp cho tàu phải được lưu giữ và bảo quản trên tàu. Các hồ sơ này phải được trình cho Đăng kiểm xem xét khi có yêu cầu.

2.6 Giấy chứng nhận duy trì cấp tàu và các Giấy chứng nhận khác

- 1 Nếu có yêu cầu, Đăng kiểm sẽ cấp cho chủ tàu hoặc người đại diện chủ tàu Giấy chứng nhận duy trì cấp tàu để chứng nhận về việc cấp tàu được duy trì. /
- 2 Nếu có yêu cầu, Đăng kiểm sẽ cấp cho chủ tàu hoặc người đại diện chủ tàu Giấy chứng nhận về các hạng mục được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển.

2.7 Rút cấp, xóa đăng kí và sự mất hiệu lực của Giấy chứng nhận cấp tàu

2.7.1 Cơ sở để rút cấp hoặc xóa đăng kí

- 1 Đăng kiểm sẽ rút cấp hoặc xóa đăng kí và thông báo việc rút cấp và xóa đăng kí của tàu hoặc thiết bị trên tàu cho chủ tàu khi :
 - (1) Chủ tàu yêu cầu ;
 - (2) Đăng kiểm xác định rằng tàu hoặc thiết bị không còn được tiếp tục sử dụng nữa vì tàu đã bị giải bản hoặc bị chìm v.v... ;
 - (3) Đăng kiểm viên báo cáo rằng tàu hoặc thiết bị không còn phù hợp với các yêu cầu của Qui phạm qua kết quả kiểm tra qui định ở 2.2 và Đăng kiểm chấp nhận báo cáo đó ;
 - (4) Tàu hoặc thiết bị không được đưa vào kiểm tra theo qui định ở 2.2 ;
 - (5) Chủ tàu không trả lệ phí kiểm tra.
- 2 Trong trường hợp -1(4) hoặc (5) ở trên, Đăng kiểm có quyền treo cấp tàu hoặc thiết bị trong một thời gian nhất định.

2.7.2 Sự mất hiệu lực của Giấy chứng nhận cấp tàu

- 1 Giấy chứng nhận cấp tàu sẽ tự mất hiệu lực khi:
 - (1) Tàu bị rút cấp hoặc xóa đăng kí như nêu ở 2.7.1.
 - (2) Sau khi tàu bị tai nạn mà không thông báo cho Đăng kiểm để tiến hành kiểm tra bất thường tại cảng xây ra tai nạn hoặc tại cảng đầu tiên mà tàu tới nếu tàu bị tai nạn ngoài biển.
 - (3) Tàu được hoán cải về kết cấu hoặc có thay đổi về máy móc, thiết bị nhưng không được Đăng kiểm đồng ý

hoặc không thông báo cho Đăng kiểm.

- (4) Sửa chữa các hạng mục nằm trong các hạng mục thuộc sự giám sát của Đăng kiểm nhưng không được Đăng kiểm chấp nhận hoặc không có Đăng kiểm giám sát.
- (5) Tàu hành hải với mức nước vượt quá mức nước do Đăng kiểm ấn định cho từng điều kiện hành hải hoặc tàu hoạt động với các điều kiện không tuân theo các yêu cầu đối với cấp được trao hoặc các điều kiện hạn chế do Đăng kiểm qui định.
- (6) Các yêu cầu riêng trong đợt kiểm tra tàu trước đây là điều kiện để trao cấp hoặc duy trì cấp của Đăng kiểm không được thực hiện trong thời gian qui định.
- (7) Quá trình kiểm tra tàu của Đăng kiểm bị dừng lại do phía chủ tàu hoặc do lỗi của chủ tàu.
- (8) Tàu ngừng hoạt động trong thời gian dài (hơn ba tháng) để thực hiện các yêu cầu của Đăng kiểm (trừ trường hợp tàu được sửa chữa để thực hiện các yêu cầu của Đăng kiểm).

2.8 Phân cấp lại và đăng kí lại

2.8.1 Phân cấp lại và đăng kí lại

- 1 Chủ tàu có thể xin phân cấp lại tàu đã bị rút cấp và đăng kí lại thiết bị đã bị xóa đăng kí. Cấp của tàu và việc đăng kí lại thiết bị này sẽ được Đăng kiểm quyết định sau khi kiểm tra trạng thái kỹ thuật hiện tại và xem xét những đặc điểm của tàu và thiết bị vào lúc tàu bị rút cấp hoặc thiết bị bị xóa đăng kí.
- 2 Sau khi được phân cấp lại hoặc đăng kí lại, tàu và thiết bị lắp đặt trên tàu có thể được Đăng kiểm đăng kí lại vào Sổ đăng kí tàu biển của Đăng kiểm.

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

3.1 Qui định chung

- 1 Đối với các tàu mang cờ Việt Nam, theo uỷ quyền của Chính phủ nước Cộng hoà xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Đăng kiểm tiến hành kiểm tra và cấp các Giấy chứng nhận phù hợp với các Công ước quốc tế và Luật hiện hành của Việt Nam.
- 2 Đối với các tàu mang cờ của nước ngoài và mang cấp của Đăng kiểm Việt nam, khi được Chính phủ của nước mà tàu mang cờ ủy quyền, Đăng kiểm cũng sẽ tiến hành kiểm tra và cấp các Giấy chứng nhận theo các Công ước và Luật quốc tế hiện hành cho các tàu này.
- 3 Ngoài ra, đối với các tàu mang cờ của nước ngoài và mang cấp của Đăng kiểm nước ngoài, nếu có ủy quyền của Chính phủ của nước mà tàu mang cờ, Đăng kiểm Việt Nam có thể tiến hành kiểm tra và cấp các Giấy chứng nhận theo các Công ước và Luật quốc tế cho các tàu này nếu chúng thỏa mãn các yêu cầu của các Công ước và Luật quốc tế hiện hành mà tàu phải áp dụng.

3.2 Giấy chứng nhận và hiệu lực của Giấy chứng nhận

3.2.1 Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế

1 Định nghĩa

Trong Qui phạm này, thuật ngữ "Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế" có nghĩa là các Giấy chứng nhận sau đây được cấp theo yêu cầu 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 biển do dầu từ tàu gây ra
 - (9) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do nước thải từ tàu
 - (10) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm đối với tàu chở xô chất lỏng độc hại
 - (11) Giấy chứng nhận quốc tế về sự phù hợp chở xô khí hoá lỏng
 - (12) Giấy chứng nhận quốc tế về sự phù hợp chở xô hoá 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)
- 2 Quan hệ giữa các Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế và Giấy chứng nhận cấp tàu/Giấy chứng nhận đăng kí thiết bị.
- (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 Qui phạm 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 quốc tế về sự phù hợp chở xô khí hóa lỏng

- (d) Giấy chứng nhận quốc tế về sự phù hợp chở xô hóa chất lỏng nguy hiểm.
- (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 và đăng ký hoặc dự định được Đăng kiểm kiểm tra và đăng ký:
- (a) Thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm biển
 - (i) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu từ tàu gây ra
 - (ii) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do nước thải từ tàu
 - (iii) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm đối với tàu chở xô chất lỏng độc hại
 - (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.
- (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 qui 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 hoặc có các trang thiết bị được Đăng kiểm đăng ký hoặc dự định được Đăng kiểm đăng ký.
- (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

1 Hiệu lực của Giấy chứng nhận

Hiệu lực của các Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế được qui định theo loại Giấy chứng nhận dưới đây trừ khi có qui 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 biển do dầu từ tàu gây ra : không quá 5 năm
- (9) Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm đối với tàu chở xô chất lỏng độc hại : không quá 5 năm
- (10) Giấy chứng nhận quốc tế về sự phù hợp chở xô khí hoá lỏng : không quá 5 năm
- (11) Giấy chứng nhận quốc tế về sự phù hợp chở xô hoá chất nguy hiểm : không quá 5 năm
- (12) 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.

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 qui định của Công ước theo hướng dẫn của nước mà tàu treo cờ.

2 Duy trì hiệu lực của Giấy chứng nhận

Để duy trì hiệu lực của các Giấy chứng nhận theo Công ước quốc tế do Đăng kiểm cấp, tàu phải được Đăng kiểm tiến hành kiểm tra và các Giấy chứng nhận phải được xác nhận theo qui định của các Công ước quốc tế.

CHƯƠNG 4 GIÁM SÁT KỸ THUẬT

4.1 Qui định chung

4.1.1 Khối lượng giám sát kỹ thuật và phân cấp tàu

1 Khi thực hiện giám sát kỹ thuật và phân cấp tàu, Đăng kiểm tiến hành những công việc sau đây :

- (1) Xét duyệt thiết kế với khối lượng hồ sơ và bản vẽ được qui định trong các Chương tương ứng của Qui phạm này ;
- (2) Giám sát việc chế tạo vật liệu và sản phẩm mà Qui phạm đã qui định, được dùng để trang bị cho tàu, để chế tạo và sửa chữa các đối tượng chịu sự giám sát của Đăng kiểm ;
- (3) Giám sát việc đóng mới, phục hồi hoặc hoán cải tàu và công te nơ ;
- (4) Kiểm tra các tàu đang khai thác ;
- (5) Trao cấp, xác nhận lại cấp, phục hồi cấp, ghi vào Sổ đăng ký tàu biển và cấp các chứng chỉ khác của Đăng kiểm.

4.1.2 Nguyên tắc giám sát kỹ thuật

- 1 Phương pháp giám sát chính của Đăng kiểm : Đăng kiểm thực hiện việc giám sát theo những trình tự được qui 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 Qui phạm này trong trường hợp Đăng kiểm thấy cần thiết.
- 2 Để thực hiện công tác giám sát, chủ tàu, nhà máy đóng tàu và các xí nghiệp phải tạo mọi điều kiện thuận lợi cho Đăng kiểm viên tiến hành kiểm tra, thử nghiệm vật liệu và các sản phẩm chịu sự giám sát của Đăng kiểm kể cả việc Đăng kiểm viên được tự do đến tất cả những nơi sản xuất và thử nghiệm vật liệu và các sản phẩm đó.
- 3 Các cơ quan thiết kế, chủ tàu, nhà máy đóng tàu và nhà máy chế tạo các 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 tranh chấp 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 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 Qui phạm 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.

4.2 Giám sát việc chế tạo vật liệu và sản phẩm

4.2.1 Qui định chung

- 1 Trong từng phần của Qui phạm đều có bản danh mục vật liệu và các sản phẩm chịu sự giám sát của Đăng kiểm. Trong trường hợp cần thiết, Đăng kiểm có thể yêu cầu giám sát việc chế tạo những vật liệu và sản phẩm chưa được nêu trong các bản danh mục trên.

- 2 Việc chế tạo vật liệu và các sản phẩm chịu sự giám sát của Đăng kiểm phải phù hợp với hồ sơ kĩ thuật được Đăng kiểm duyệt.
- 3 Trong quá trình thực hiện giám sát, Đăng kiểm có thể tiến hành kiểm tra sự phù hợp của kết cấu, công nghệ với tiêu chuẩn và qui trình không được qui định trong Qui phạm này nhưng nhằm mục đích thực hiện các yêu cầu của Qui phạm này.
- 4 Việc sử dụng vật liệu, kết cấu, hoặc qui trình công nghệ mới trong sửa chữa và đóng mới tàu, trong chế tạo vật liệu và sản phẩm chịu sự giám sát của Đăng kiểm phải được Đăng kiểm cho phép.
Các vật liệu, sản phẩm, hoặc qui trình công nghệ mới sau khi được Đăng kiểm chấp nhận phải được tiến hành thử nghiệm với nội dung được Đăng kiểm chấp thuận.
- 5 Đăng kiểm cử Đăng kiểm viên trực tiếp thực hiện việc kiểm tra chế tạo vật liệu và sản phẩm hoặc có thể ủy quyền việc kiểm tra này cho các Tổ chức Phân cấp khác phù hợp với các Thoả thuận thay thế lẫn nhau trong giám sát.
- 6 Nếu mẫu sản phẩm, kể cả mẫu đầu tiên được chế tạo dựa vào hồ sơ kĩ thuật đã được Đăng kiểm xét duyệt thì xưởng chế tạo phải tiến hành thử nghiệm mẫu mới này dưới sự giám sát của Đăng kiểm viên. Khi đó, Đăng kiểm có thể yêu cầu tiến hành thử nghiệm ở những trạm thử hoặc phòng thí nghiệm đã được Đăng kiểm công nhận. Trong những trường hợp đặc biệt quan trọng, Đăng kiểm có thể yêu cầu tiến hành thử trong quá trình khai thác với khối lượng và thời gian do Đăng kiểm qui định.
- 7 Sau khi thử mẫu đầu tiên nếu cần phải thay đổi kết cấu của sản phẩm hoặc thay đổi qui trình sản xuất khác với những qui định ghi trong hồ sơ kĩ thuật đã được Đăng kiểm duyệt cho mẫu này để chế tạo hàng loạt thì nhà máy chế tạo phải trình Đăng kiểm duyệt lại hồ sơ trong đó có xét đến những thay đổi ấy. Nếu được Đăng kiểm đồng ý, nhà máy chỉ cần trình bản danh mục những thay đổi.
Nếu không có thay đổi nào khác thì nhất thiết hồ sơ kĩ thuật phải có sự xác nhận của Đăng kiểm là mẫu đầu tiên đã được duyệt phù hợp để sản xuất hàng loạt theo mẫu này.
- 8 Trong những trường hợp đặc biệt, Đăng kiểm có thể qui định những điều kiện sử dụng cho từng sản phẩm riêng biệt.
- 9 Vật liệu và sản phẩm được chế tạo ở nước ngoài dùng trên các tàu chịu sự giám sát của Đăng kiểm phải có Giấy chứng nhận được cấp bởi một Tổ chức Phân cấp được Đăng kiểm ủy quyền và/hoặc công nhận. Trong trường hợp không có Giấy chứng nhận như trên phải chịu sự giám sát đặc biệt của Đăng kiểm trong từng trường hợp cụ thể.

4.2.2 Giám sát trực tiếp

- 1 Giám sát trực tiếp là hình thức giám sát do Đăng kiểm viên trực tiếp tiến hành, dựa trên các hồ sơ kĩ thuật đã được Đăng kiểm duyệt cũng như những Qui phạm và yêu cầu bổ sung hoặc những Tiêu chuẩn đã được Đăng kiểm chấp thuận. Dựa vào bản hướng dẫn hiện hành của Đăng kiểm và tùy thuộc vào điều kiện cụ thể, Đăng kiểm sẽ qui định khối lượng kiểm tra, đo đạc và thử nghiệm trong quá trình giám sát.
- 2 Sau khi thực hiện giám sát và nhận được những kết quả thỏa đáng về thử nghiệm vật liệu và sản phẩm, Đăng kiểm sẽ cấp hoặc xác nhận các chứng chỉ theo qui định ở 2.4, 2.5, 3.2 và các qui định ở các Phần khác.
- 3 Khi sản xuất hàng loạt các sản phẩm, việc giám sát trực tiếp có thể được thay bằng giám sát gián tiếp, nếu như nhà máy sản xuất có trình độ cao và ổn định, có hệ thống quản lý chất lượng hiệu quả. Hình thức và khối lượng giám sát gián tiếp sẽ do Đăng kiểm viên qui định trong từng trường hợp cụ thể.

4.2.3 Giám sát gián tiếp

- 1 Giám sát gián tiếp là giám sát do những người của các Tổ chức kiểm tra kĩ thuật hoặc cán bộ kĩ thuật của nhà máy được Đăng kiểm ủy quyền thực hiện dựa theo hồ sơ kĩ thuật đã được Đăng kiểm duyệt.
- 2 Giám sát gián tiếp được thực hiện theo những hình thức sau :

TCVN 6259 - 1A : 2003, Chương 4

- Cán bộ được Đăng kiểm ủy quyền ;
- Xí nghiệp được Đăng kiểm ủy quyền ;
- Hồ sơ được Đăng kiểm công nhận.

- 3 Dựa vào các hướng dẫn hiện hành của Đăng kiểm và tùy thuộc vào điều kiện cụ thể, Đăng kiểm sẽ qui định các điều kiện tiến hành giám sát gián tiếp, khối lượng kiểm tra, đo đạc và thử nghiệm được tiến hành trong quá trình giám sát.
- 4 Tùy thuộc vào hình thức giám sát gián tiếp và kết quả giám sát, Đăng kiểm hoặc xưởng chế tạo sẽ cấp các chứng chỉ cho đối tượng được giám sát.
Thể lệ cấp các chứng chỉ và nội dung của chúng được qui định trong các bản hướng dẫn hiện hành của Đăng kiểm.
- 5 Đăng kiểm viên sẽ kiểm tra lựa chọn bất kì các sản phẩm chịu sự giám sát gián tiếp của Đăng kiểm tại các nhà máy chế tạo.
- 6 Nếu xét thấy có vi phạm trong giám sát gián tiếp hoặc chất lượng giám sát gián tiếp không đạt yêu cầu, Đăng kiểm có quyền hủy hợp đồng giám sát gián tiếp và trực tiếp tiến hành giám sát.

4.2.4 Công nhận các trạm thử và phòng thí nghiệm

- 1 Trong công tác giám sát và phân cấp, Đăng kiểm có thể công nhận và ủy quyền cho các trạm thử và phòng thí nghiệm của nhà máy đóng tàu hoặc các cơ quan khác thực hiện công việc thử nghiệm bằng các Giấy chứng nhận công nhận và ủy quyền.
- 2 Trạm thử hoặc phòng thí nghiệm muốn được công nhận phải thỏa mãn các điều kiện sau :
 - (1) Các dụng cụ và máy móc phải chịu sự kiểm tra định kì của Nhà nước và phải có Giấy chứng nhận còn hiệu lực do cơ quan có thẩm quyền cấp.
 - (2) Tất cả các dụng cụ và máy móc khác được dùng vào việc thử nghiệm phải có Giấy chứng nhận kiểm tra còn hiệu lực.
- 3 Đăng kiểm có thể kiểm tra sự hoạt động của các trạm thử hoặc phòng thí nghiệm đã được Đăng kiểm công nhận và ủy quyền. Trong trường hợp các đơn vị được ủy quyền không tuân thủ theo yêu cầu của Qui phạm hoặc các điều khoản của bản hợp đồng thì Đăng kiểm có thể hủy bỏ việc ủy quyền và công nhận đó.

4.3 Giám sát đóng mới, phục hồi, hoán cải

Dựa vào hồ sơ kĩ thuật đã được duyệt, Đăng kiểm viên thực hiện việc giám sát đóng mới, chế tạo, phục hồi, hoán cải tàu và công te nơ.

Căn cứ vào các hướng dẫn của Đăng kiểm và tùy thuộc vào điều kiện cụ thể, Đăng kiểm viên sẽ qui định khối lượng kiểm tra, đo đạc và thử nghiệm trong quá trình giám sát.

4.4 Kiểm tra tàu đang khai thác

4.4.1 Trách nhiệm của chủ tàu

Chủ tàu phải thực hiện đúng thời hạn kiểm tra chu kì và các loại kiểm tra khác theo qui định của Qui phạm và phải chuẩn bị đầy đủ các điều kiện để đưa phương tiện vào kiểm tra. Chủ tàu phải báo cho Đăng kiểm viên biết mọi sự cố, vị trí hư hỏng, việc sửa chữa của phương tiện và sản phẩm xảy ra giữa hai lần kiểm tra.

Trong trường hợp cần xin hoãn kiểm tra chu kì, chủ tàu phải tuân thủ các qui định có liên quan trong các Phần tương ứng của Qui phạm này.

4.4.2 Lắp đặt sản phẩm mới

Trường hợp lắp đặt lên tàu đang khai thác các sản phẩm mới thuộc phạm vi áp dụng của Qui phạm này, phải tuân thủ đúng qui định ở 4.2 và 4.3.

4.4.3 Qui định khi thay thế các chi tiết hỏng

Khi thay thế những chi tiết bị hư hỏng hoặc những chi tiết bị mòn quá giới hạn cho phép theo các yêu cầu của Qui phạm này, thì các chi tiết mới cần phải được chế tạo phù hợp với các yêu cầu của Qui phạm này và phải được Đăng kiểm viên kiểm tra xác nhận.

4.5 Kiểm tra tàu ở cảng nước ngoài

Ở những cảng không có đại diện của Đăng kiểm, nếu tàu cần được kiểm tra thì phải thực hiện theo những chỉ dẫn dưới đây :

- (1) Trong trường hợp cần phải cấp mới, gia hạn hoặc xác nhận những chứng chỉ đã được cấp phù hợp với yêu cầu của Công ước và Luật quốc tế thì chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại diện của chủ tàu phải liên hệ với Đăng kiểm Việt nam để Đăng kiểm Việt nam thực hiện.
- (2) Trong trường hợp cần cấp mới, gia hạn, hoặc chứng nhận những chứng chỉ phân cấp hoặc cần nhận những kết luận về chuyên môn có liên quan đến việc phân cấp tàu, thiết bị làm lạnh, thiết bị nâng hàng hoặc công te nơ thì chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại diện của chủ tàu phải liên hệ với Đăng kiểm Việt nam để Đăng kiểm Việt nam thực hiện.
- (3) Trong trường hợp (1) và (2) nêu trên, nếu Đăng kiểm Việt nam không thể cử Đăng kiểm viên trực tiếp giải quyết thì Đăng kiểm Việt nam sẽ ủy quyền cho các Tổ chức nước ngoài thực hiện theo thứ tự ưu tiên sau đây :
 - (a) Các Tổ chức phân cấp đã kí thỏa thuận hợp tác với Đăng kiểm và được Đăng kiểm ủy quyền thay thế.
 - (b) Các Tổ chức chuyên môn được Đăng kiểm công nhận và/hoặc ủy quyền.
- (4) Trong trường hợp cần cấp mới hoặc gia hạn Giấy chứng nhận khả năng đi biển, Đăng kiểm sẽ xem xét và giải quyết trong từng trường hợp cụ thể.

CHƯƠNG 5 HỒ SƠ KỸ THUẬT

5.1 Hồ sơ thiết kế trình duyệt

5.1.1 Trình duyệt hồ sơ thiết kế

- 1 Trước khi bắt đầu đóng mới, hoán cải hoặc trang bị lại tàu hoặc chế tạo vật liệu và sản phẩm chịu sự giám sát của Đăng kiểm, người thiết kế và nhà chế tạo phải trình Đăng kiểm xét duyệt hồ sơ thiết kế với khối lượng được qui định trong các Chương tương ứng của Qui phạm này. Khi cần thiết, Đăng kiểm có thể yêu cầu tăng khối lượng hồ sơ.
- 2 Những Tiêu chuẩn về vật liệu và sản phẩm đã được Đăng kiểm duyệt có thể thay cho một phần hoặc toàn bộ hồ sơ thiết kế trình duyệt.
- 3 Khối lượng hồ sơ trình Đăng kiểm xét duyệt đối với những tàu và sản phẩm có kiểu và/hoặc kết cấu đặc biệt trong từng trường hợp cụ thể sẽ được Đăng kiểm xem xét và chấp thuận riêng.

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 kèm theo ý kiến chấp thuận của chủ tàu để Đăng kiểm xét duyệt trước khi tiến hành thi công.

5.1.3 Trình duyệt 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 duyệt.

5.1.4 Những yêu cầu đối với hồ sơ trình duyệt

- 1 Hồ sơ thiết kế trình Đăng kiểm xét duyệt phải thể hiện được đầy đủ các số liệu cần thiết để chứng minh được rằng, các qui định của Qui phạm này đã được thực hiện nghiêm túc và phù hợp với qui định về xét 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 do Đăng kiểm duyệt có liên quan đến các chi tiết và kết cấu thuộc phạm vi yêu cầu của Qui phạm sẽ được đóng dấu của Đăng kiểm.
Hồ sơ được Đăng kiểm xem xét để đánh giá an toàn chung của tàu nhưng không thuộc phạm vi yêu cầu bắt buộc của Qui phạm sẽ không được đóng dấu duyệt của Đăng kiểm.

5.1.5 Thời hạn hiệu lực của hồ sơ thiết kế đã duyệt

- 1 Thời hạn hiệu lực của hồ sơ thiết kế tàu, hoặc sản phẩm đã được Đăng kiểm duyệt là 5 năm tính từ ngày duyệt. Sau khi hết thời hạn này hoặc thời gian tính từ ngày duyệt đến ngày bắt đầu thi công đã quá hai năm rưỡi, người thiết kế phải trình duyệt lại hồ sơ. Khối lượng sửa đổi trong từng trường hợp phải được Đăng kiểm chấp thuận.
- 2 Ngoài những qui định về thời gian đưa ra ở -1 trên, hồ sơ thiết kế đã được Đăng kiểm xét duyệt còn phải được sửa lại theo các bổ sung sửa đổi của các Công ước và Luật quốc tế mà Chính phủ của nước tàu mang cờ tham gia.
- 3 Ngoài ra, mọi hồ sơ đã được Đăng kiểm xét duyệt đều phải được sửa lại theo các thông báo bổ sung, sửa đổi Qui phạm thường kì đã có hiệu lực của Đăng kiểm. Những tàu đóng mới, phục hồi, hoán cải phải thực hiện đầy đủ các qui định này.

5.2 Các chứng chỉ do Đăng kiểm cấp

5.2.1 Các chứng chỉ cấp theo Qui phạm và Công ước quốc tế

- 1 Với tàu mang cấp của Đăng kiểm, nếu được Đăng kiểm viên kiểm tra và xác nhận thỏa mãn những yêu cầu của Qui phạm, tàu sẽ nhận được các Giấy chứng nhận theo qui định ở 2.4 của Phần này.
- 2 Nếu tàu được Đăng kiểm viên kiểm tra và xác nhận thỏa mãn các yêu cầu của Công ước quốc tế có liên quan thì tàu sẽ nhận được các Giấy chứng nhận theo qui định ở 3.2 của Phần này.
- 3 Ngoài các Giấy chứng nhận qui định ở -1 và -2 trên, Đăng kiểm sẽ cấp biên bản kiểm tra và các hồ sơ khác phù hợp với nội dung và kết quả kiểm tra do các Đăng kiểm viên thực hiện.

5.2.2 Giấy chứng nhận khả năng đi biển

- 1 Những tàu mang cờ Việt Nam sau đây, nếu thỏa mãn tất cả các yêu cầu qui định trong Qui phạm này và các Qui phạm khác liên quan cũng như các yêu cầu của Công ước quốc tế mà tàu phải áp dụng (nếu tàu chạy tuyến quốc tế) thì tàu sẽ được nhận Giấy chứng nhận khả năng đi biển:
 - (1) Tàu mang cấp của Đăng kiểm;
 - (2) Tàu mang lưỡng cấp (Dual Class) giữa Đăng kiểm và một tổ chức phân cấp khác;
 - (3) Tàu mang song cấp (Double Class) của Đăng kiểm và một tổ chức phân cấp khác.
- 2 Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận khả năng đi biển không được vượt quá thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận cấp tàu và các Giấy chứng nhận cấp theo luật quốc gia (nếu tàu chạy nội địa) và/hoặc các Giấy chứng nhận cấp theo Công ước quốc tế (nếu có áp dụng).