

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM
CẢNG VỤ HÀNG HẢI QUẢNG NINH

Số: 1360/CVHHQN-ATANHH

V/v triển khai chiến dịch kiểm tra tập trung thí
điểm FIC (Focused Inspection Campaign)

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Quảng Ninh, ngày 27 tháng 12 năm 2024

Kính gửi:

- Các chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu biển Việt Nam;
- Các phòng, đại diện Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo tại Văn bản số 6006/CHHVN-ATANHH ngày 23/12/2024 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc triển khai chiến dịch kiểm tra tập trung thí điểm FIC (Focused Inspection Campaign) từ ngày 02/01/2025 đến ngày 29/01/2025 với chủ đề “An toàn Phòng cháy - vị trí thấp nhất của Lối thoát hiểm Khẩn cấp”. Để triển khai hiệu quả Chiến dịch kiểm tra tập trung thí điểm FIC của Tokyo - MOU và hạn chế các tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài trong chiến dịch, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh yêu cầu một số nội dung như sau:

I. Các chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu:

1. Có các biện pháp duy trì điều kiện an toàn kỹ thuật của tàu cũng như chất lượng thuyền viên phù hợp với các quy định của pháp luật Việt Nam và Công ước quốc tế về hàng hải, bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và thực hiện nghiêm túc hệ thống quản lý an toàn của công ty đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam phê duyệt.

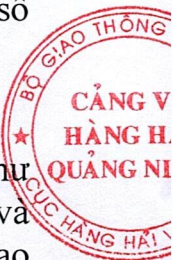
2. Đối với các tàu hoạt động tuyến quốc tế, việc thực hiện kiểm tra theo FIC sẽ được làm cùng lúc với kiểm tra PSC và cần lưu ý các vấn đề sau:

a) Đối với cửa chống cháy:

- Các cửa chống cháy tự đóng phải luôn trong tình trạng đóng và chốt đúng cách, không để cửa thường mở bằng cách buộc dây hay cài chốt.
- Các cửa chống cháy lắp trong vách ngăn ranh giới của buồng máy Loại A phải đảm bảo tính kín khí và tự đóng.
- Các cửa chống cháy có khả năng chống cháy phải phù hợp với vách ngăn mà chúng được lắp đặt – Loại A hoặc B.

b) Đối với lối thoát hiểm sự cố:

Theo quy chuẩn kỹ thuật đối với lối thoát hiểm khẩn cấp buồng máy tại Thông tư số 1511 của Ủy ban An toàn Hàng hải IMO ban hành ngày 26/6/2024 (MSC.1/Circ.1511) áp dụng đối với tàu có hợp đồng đóng mới ký vào hoặc sau ngày 01/02/2016 như sau:



- Khu vực lối thoát hiểm: có chiều rộng thông thủy, sao cho một lối đi có đường kính 800 mm được duy trì suốt lối đi, không bị cản trở bởi kết cấu tàu, lớp cách nhiệt hay thiết bị (nếu có). Cầu thang đứng trong lối thoát hiểm có thể tính vào kích thước bên trong này. Khi lối thoát hiểm này bao gồm cầu thang, chiều rộng thông thủy từ bậc cầu thang đến vách không được nhỏ hơn 600 mm.

- Các thang nghiêng hoặc cầu thang dẫn tới lối thoát hiểm khẩn cấp buồng máy: không được có độ nghiêng lớn hơn 60° và chiều rộng không nhỏ hơn 600 mm. Các thang nghiêng hoặc cầu thang này phải được trang bị các tấm chắn thép gắn vào mặt dưới của chúng để bảo vệ người thoát nạn khỏi nhiệt và lửa từ bên dưới.

- Hệ thống lối thoát hiểm khẩn cấp phải dễ dàng tiếp cận, có biển báo chỉ hướng và đèn chiếu sáng sự cố.

c) Trường hợp lối thoát hiểm khẩn cấp không được đặt tại boong thấp nhất trong buồng máy cần lưu ý:

- Chiều cao thẳng đứng tính từ sàn của boong thấp nhất đến sàn của boong có lối thoát hiểm không quá 2.3 mét.

- Không có bất kỳ trở ngại nào trên lối đi dẫn từ boong thấp nhất buồng máy tới lối thoát hiểm khẩn cấp.

d) Về công tác vận hành, bảo dưỡng và thực tập:

- Sĩ quan, thuyền viên phải nắm vững cách thức vận hành, cách thử các hệ thống, các trang thiết bị phòng chống cháy được trang bị trên tàu;

- Duy trì tốt công tác bảo dưỡng để đảm bảo tính sẵn sàng của hệ thống phòng chống cháy, bao gồm: các cửa chống cháy; hệ thống báo cháy, thông gió, bơm cứu hỏa, đường ống nước cứu hỏa; điều kiện an toàn các lối thoát hiểm khẩn cấp,...

- Định kỳ tổ chức thực tập chống cháy trên tàu phù hợp theo hệ thống quản lý an toàn của công ty.

Lưu ý: Trường hợp tàu không đáp ứng được các quy định tại Thông tư số 1511 của Ủy ban An toàn Hàng hải IMO nêu trên thì phải có Giấy chứng nhận miễn trừ hoặc Thư miễn giảm được cấp bởi Chính quyền Quốc gia tàu mang cờ.

II. Các phòng, đại diện Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh:

1. Phòng Thủ tục tàu thuyền, các đại diện:

Phổ biến tới các chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu biển Việt Nam các nội dung của Chiến dịch kiểm tra tập trung thí điểm FIC.

2. Phòng An toàn – an ninh hàng hải:

- Tăng cường kiểm tra các tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế; khuyến cáo với các chủ tàu, người quản lý thông báo cho thuyền trưởng rà soát và khắc phục các khiếm khuyết còn tồn tại nhất là đối với các khiếm khuyết dẫn đến lưu giữ tàu có liên quan đến lối thoát hiểm khẩn cấp;

- Tổ chức chiến dịch kiểm tra tăng cường chủ đề “An toàn Phòng cháy - vị trí thấp nhất của Lối thoát hiểm Khẩn cấp” đối với tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế từ ngày 02/01/2025 đến ngày 29/01/2025;

- Triển khai thực hiện Chiến dịch kiểm tra tập trung thí điểm FIC đối với tàu biển nước ngoài đến cảng từ ngày 02/01/2025 đến ngày 29/01/2025 theo đúng hướng dẫn của Tokyo MOU.

(Xin gửi kèm theo Văn bản này Bảng câu hỏi của Chiến dịch kiểm tra tập trung thí điểm FIC năm 2025)

Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh đề nghị thủ trưởng các đơn vị, các chủ tàu, công ty quản lý khai thác tàu nghiêm túc triển khai thực hiện./.

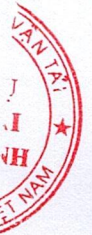
Nơi nhận:

- Như trên;
- Giám đốc (để b/c);
- Website cơ quan;
- Lưu: VT, ATANHH.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Nguyễn Chu Giang



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL
IN THE ASIA-PACIFIC REGION



FOCUSED INSPECTION CAMPAIGN
ON FIRE SAFETY - THE LOWEST POSITION OF
EMERGENCY ESCAPE TRUNK
02/01/2025 to 29/01/2025

FIC on Fire Safety - the Lowest Position of Emergency Escape Trunk			
Inspection Authority			
Ship Name		IMO Number	
Date of Inspection		Inspection Port	

QUESTION 2 & 3 ANSWERED WITH A "NO" MUST BE ACCOMPANIED BY A RELEVANT DEFICIENCY ON THE REPORT OF INSPECTION.

FOR A SHIP CONTRACTED FOR CONSTRUCTION BEFORE 1 FEBRUARY 2016, QUESTION 2 SHOULD BE RECORDED AS "N/A".

No.	Item	Yes	No	N/A	Detention
Q.1	Was the vessel contracted for construction on or after 1 February 2016?	☐	☐		
Q.2	Is the emergency escape trunk that is observed at the lowest deck level, platform or passage way within the space? (07120- SOLAS 2014 Amend/CII-2/R 13.4.1.1(Passenger ships) or R 13.4.2.1(Cargo ships))	☐	☐	☐	
Q.3*	Has a drill been performed and found satisfactory? (04109- SOLAS 2013 Amend/CIII/R 19)	☐	☐	☐	☐

Note: If "No" is ticked for questions marked with an asterisk "*", the ship may be considered for detention.

The following two questions are for informational purposes only.

I.1	If the response to Question 2 is "No," are there any constraints that would prevent extending the emergency escape trunk to the lowest level possible?	☐	☐	☐	
I.2	If the response to Question 2 is "No," are there any equivalency certificates issued by the flag State or letters by the RO related to the emergency trunk position?	☐	☐		