

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ MẠN KHÔ TÀU BIỂN - LOADLINE 66

1 Giới thiệu chung về Công ước LOADLINE.

Từ xa xưa những người đi biển đã nhận thức được một vấn đề quan trọng là chiều chìm xếp tải đóng vai trò đáng kể đối với an toàn của tàu. Chiều chìm cần phải được hạn chế ở một giới hạn này được thực hiện thông qua việc ấn định mạn khô cho tàu.

Từ đầu thế kỷ XIX, các cơ quan bảo hiểm hàng hải đã là người đi tiên phong trong việc qui định mạn khô cho tàu, tiếp theo đó là các tổ chức đăng kiểm tàu biển. Năm 1835 tổ chức đăng kiểm Anh quốc (LR) đã đưa ra qui định tàu phải để lại mạn khô theo tỉ lệ là 3 inch mạn khô cho một feet chiều sâu hầm hàng. Bộ luật thương thuyền của Anh năm 1871 và 1875 đã có các qui định đầu tiên về vấn đề mạn khô thời đó là nghị sỹ Plimsoll, nên ngày nay dấu hiệu mạn khô trên tàu vẫn được giới hàng hải quốc tế gọi là " vòng tròn Plimsoll" để tưởng nhớ đến ông.

Vào cuối thế kỷ thứ XI, hầu hết các quốc gia hàng hải châu Âu đều đã đưa ra qui định về việc ấn định mạn khô cho tàu biển. Các qui định này ít nhiều đều có các điểm không đồng nhất, nên gây ra các trở ngại cho những con tàu khi xảy ra thảm họa đắm tàu Titanic. Hội nghị quốc tế đầu tiên về mạn khô tàu biển đã dự định triệu tập vào năm 1913, tuy nhiên do ảnh hưởng của chiến tranh thế giới thứ nhất, nên hội nghị này đã không được tổ chức.

Mãi đến tháng 5/1930, sau 17 năm gián đoạn, hội nghị quốc tế đầu tiên về mạn khô tàu biển mới được tổ chức tại Luân Đôn với sự tham dự của đại diện đến từ 30 quốc gia hàng hải. Tại hội nghị này, Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển (1930) đã được thông qua. Cơ sở để định ra các yêu cầu kỹ thuật của Công ước này là lượng dự trữ lực nổi; đồng thời Công ước cũng nêu rõ mạn khô của tàu phải được ấn định sao cho đảm bảo ổn định đầy đủ cho tàu và tránh sự xuất hiện ứng suất quá lớn cho kết cấu thân tàu do xếp hàng quá tải.

Theo sự phát triển không ngừng của khoa học và công nghệ, nhiều loại tàu mới có cấu trúc khác nhau ra đời. Điều đó là cho các yêu cầu kỹ thuật của Công ước 1930 trở nên lỗi thời. Giới hàng hải quốc tế đòi hỏi nhanh chóng phải có một công ước mạn khô mới để đáp ứng được nhu cầu thực tế.

Từ ngày 03/03/1966 đến ngày 05/04/1966, hội nghị quốc tế về mạn khô tàu biển 1966 đã được IMO (lúc đó có tên là IMCO) tổ chức tại Luân Đôn, với sự tham dự của đại diện 52 quốc gia chính thức và 8 quốc gia quan sát viên. Tại mạn khô tàu biển 1966 (Công ước LOADLINE 66) - đã được thông qua ngày 05/04/1966. Công ước này có hiệu lực từ ngày 21/07/1968.

Các yêu cầu kỹ thuật của Công ước:

Khả năng ngăn không cho nước xâm nhập vào trong tàu qua các lỗ hở.

Chiều cao của mũi tàu để tránh cho sóng đánh lên boong tàu.

Lượng lực nổi đầy đủ ở mọi trạng thái khai thác của tàu.

Bảo vệ an toàn thuyền viên trên tàu.

Đảm bảo đầy đủ ổn định và khả năng chống chìm cho tàu, kể cả ổn định trong trường hợp tàu bị tai nạn.

Đảm bảo đầy đủ sức bền thân tàu.

Mạn khô ổn định cho tàu phải phù hợp với điều kiện thời tiết theo các vùng khác nhau ở các mùa khác nhau.

2 Cấu trúc của Công ước Loadline 66:

Công ước Loadline 66, gồm có hai phần chính:

Phần 1: Bao gồm 34 điều khoản của Công ước

Phần 2: Bao gồm 3 phụ lục:

Phụ lục I: Các qui định để xác định mạn khô cho tàu biển, gồm 45 qui định.

Phụ lục II: Các khu vực, vùng và thời gian theo mùa, gồm 7 qui định.

Phụ lục III: Mẫu giấy chứng nhận mạn khô và giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô.

3 Các bổ sung sửa đổi của Công ước Loadline 66:

Từ khi được thông qua đến nay Công ước LOADLINE 66 đã được bổ sung sửa đổi 4 lần như nêu ở bảng 1.12. Tuy nhiên cho đến nay chưa có bổ sung sửa đổi nào có hiệu lực.

Bảng 1.12. Các bổ sung sửa đổi của Công ước Loadline 66

TT	Tên bổ sung sửa đổi	Nội dung chính
1	Bổ sung sửa đổi 1971	Thay đổi nội dung một số điều khoản và bản đồ phân vùng và khu vực theo mùa
2	Bổ sung sửa đổi 1975	Giới thiệu nguyên tắc " chấp nhận ngầm" đối với Công ước.
3	Bổ sung sửa đổi 1979	Sửa đổi bản đồ phân vùng và khu vực theo mùa.
4	Bổ sung sửa đổi 1983.	Sửa đổi bản đồ phân vùng và khu vực theo mùa

Nghị định thư 1988 của Công ước LOADLINE 66:

Ngày 11/ 08 /1988, Nghị định thư 1988 của Công ước LOADLINE 1966 đã được thông qua và Nghị định thư đã có hiệu lực vào ngày 03/02/2000. Mục đích của Nghị định thư 1988 là làm hài hoà các yêu cầu về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận của Công ước LOADLINE 66 với các yêu cầu tương ứng của Công ước SOLAS 74 và MARPOL 73/78, tức là áp dụng hệ thống hài hoà kiểm tra và cấp giấy chứng nhận (hệ thống HSSC).

Cả 3 công ước LOADLINE 66, SOLAS 74 và MARPOL 73/78 đều yêu cầu tàu phải được cấp giấy chứng nhận để xác nhận sự thoả mãn các yêu cầu tàu phải được cấp giấy chứng nhận để xác nhận sự thoả mãn các yêu cầu thích hợp của công ước và điều này

được thực hiện dựa trên kết quả của các đợt kiểm tra tương ứng. Việc kiểm tra đòi hỏi tàu phải ngừng hoạt động ít nhất là một vài ngày.

Hệ thống HSSC sẽ loại trừ các vấn đề liên quan đến thời hạn khác nhau của các đợt kiểm tra theo qui định của 3 công ước nêu trên. Điều này giúp cho các chủ tàu thuận tiện hơn trong việc khai thác tàu và mất ít thời gian hơn trong việc chuẩn bị và thực hiện kiểm tra cho tàu theo qui định của các công ước.

Nghị định thư 1988 cũng đưa thủ tục "chấp nhận ngầm" vào Công ước LOADLINE 66. Theo yêu cầu của Công ước LOADLINE 66, các bổ sung sửa đổi của Công ước chỉ có hiệu lực khi nó được 2/3 các quốc gia thành viên IMO chấp nhận, điều này đòi hỏi mất rất nhiều thời gian. Thực tế đã chứng tỏ nhược điểm của thủ tục này, cho đến nay không một bổ sung sửa đổi nào của Công ước LOADLINE 66 có hiệu lực. Theo thủ tục "chấp nhận ngầm" các bổ sung sửa đổi sẽ có hiệu lực vào ngày được qui định tại thời điểm thông qua bổ sung sửa đổi, trừ khi trước ngày có hiệu lực qui định đó bổ sung sửa đổi bị 1/3 các quốc gia thành viên phản đối. Thủ tục "chấp nhận ngầm" làm cho các bổ sung sửa đổi có hiệu lực trong khoảng thời gian thông thường là 2 năm kể từ ngày nó được thông qua, trong các trường hợp cần thiết khoảng thời gian này có thể được rút ngắn hơn.

4 Nội dung chính của Công ước LOADLINE 66:

- Công ước áp dụng cho tất cả các tàu hoạt động tuyến quốc tế, ngoại trừ:

Tàu chiến.

Tàu mới dài dưới 24m.

Tàu hiện có tổng dung tích dưới 150 GT

Thuyền buồm giải trí không tham gia hoạt động thương mại.

Tàu cá.

Điều kiện để ấn định mạn khô cho tàu:

Tàu muốn được ấn định mạn khô theo qui định của Công ước LOADLINE 66, thì phải thoả mãn các điều kiện sau:

1. Độ bền thân tàu, ổn định và khả năng chống chìm phải thoả mãn các yêu cầu của Chính quyền hành chính và các qui định của các Công ước khác.

2. Trên tàu phải có thông báo ổn định cho thuyền trưởng và hướng dẫn phân bố tải trọng (loading manual) nhằm mục đích cho thuyền trưởng có thể đảm bảo ổn định và sức bền cho tàu.

3. Kết cấu, kích thước và cách bố trí của các hạng mục sau phải thoả mãn các yêu cầu tương ứng của Công ước:

Các vách đầu và cuối của thượng tầng.

Các cửa ra vào các thượng tầng kín và lầu.

Các lỗ người chui và các lỗ tương tự khác trên boong mạn khô, boong thượng tầng.

Các cửa làm hàng trên thân tàu.

Các cửa sổ trên thân tàu và thượng tầng.

Các ống thông hơi, thông gió.

Các ống nhận nước, thoát nước và thải nước.

Mạn chắn sóng, cửa thoát nước trên mạn chắn sóng, lan can, dây bám, các lối đi trên boong và dưới boong.

Thành quây hầm máy.

2.3.4.1 Ấn định mạn khô cho tàu: Tàu thoả mãn các điều kiện nêu ở (*), được tính toán và ấn định mạn khô theo các điều khoản của Công ước LOADLINE 66. Trình tự thực hiện như sau: 1. Trước hết căn cứ vào chiều dài và kiểu tàu, người tính mạn khô tìm được trị số mạn khô cơ sở theo các bảng tương ứng nêu trong Chương III của Công ước. Kiểu tàu theo Công ước gồm 2 loại:

Tàu kiểu A: là tàu dùng để chở xô chất lỏng (tàu chở dầu, chở nước, chở hoá chất lỏng, v.v...)

Tàu kiểu B: Không phải là tàu kiểu A.

- Hiệu chỉnh mạn khô cơ sở theo các yếu tố dưới đây để tìm được mạn khô nhỏ nhất theo qui định cho tàu:

Chiều dài tàu.

Hệ số béo thể tích.

Chiều dài và chiều cao thượng tầng.

Độ cong dọc boong.

Vị trí của đường boong tàu.

Chiều cao mũi tàu.

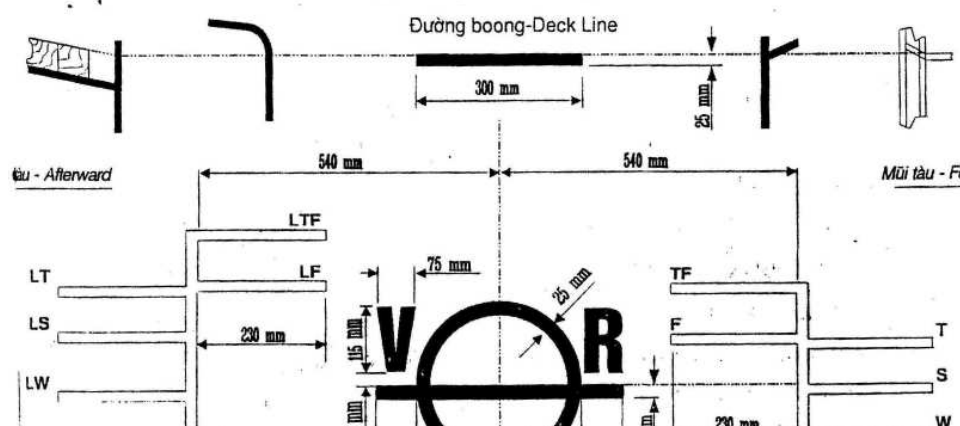
Vùng hoạt động của tàu theo khu vực địa lý và theo mùa.

- Ấn định mạn khô cho tàu: các trị số mạn khô ấn định cho tàu (để ghi vào giấy chứng nhận mạn khô và đánh dấu lên thân tàu) phải lớn hơn hoặc bằng trị số mạn khô nhỏ nhất theo qui định tính được ở mục 2).

- Đánh dấu mạn khô lên thân tàu:

Dấu hiệu mạn khô, các đường nước chở hàng ấn định và đường boong phải được đánh dấu tại giữa chiều dài theo sơ đồ dưới đây.

Các tàu chở gỗ có thêm dấu các đường nước chở hàng gỗ. Các tàu chở khách có thêm dấu các đường nước phân khoang.



2.3.4.2 Mạn khô của tàu chở gỗ:

Đối với các tàu chở gỗ trên boong, lượng hàng gỗ sắp xếp trên mặt boong sẽ tạo thêm cho tàu một lượng dự trữ lực nổi bổ sung và làm tăng mức độ an toàn của tàu. Do vậy mạn khô của tàu chở gỗ có thể được giảm đi một lượng nhất định theo qui định của Công ước.

Tuy nhiên để có thể giảm được mạn khô như nêu trên thì kết cấu của tàu, các trang thiết bị để chằng buộc hàng gỗ trên boong và cách bố trí hàng gỗ phải thoả mãn các yêu cầu tương ứng của Công ước.

2.3.4.3 Phân vùng hoạt động của tàu theo vùng, khu vực và thời kỳ theo mùa.

Các vùng, khu vực và thời kỳ hoạt động theo mùa của tàu được phân theo các vùng địa lý, phụ thuộc vào điều kiện thời tiết và thời gian trong năm của các khu vực, bao gồm: vùng mùa hè, vùng nhiệt đới, vùng mùa đông và vùng mùa đông Bắc Đại Tây Dương. Vùng nhiệt đới yêu cầu mạn khô nhỏ nhất và vùng mùa đông Bắc Đại Tây Dương yêu cầu mạn khô lớn nhất.

Vùng biển Việt Nam chỉ gồm có hai vùng là vùng mùa hè và vùng nhiệt đới: Do đó các tàu hoạt động trong vùng biển Việt Nam chỉ được ấn định hai mạn khô là: mạn khô mùa hè và mạn khô nhiệt đới. Vùng nhiệt đới của biển Việt Nam được xác định từ 10 độ vĩ Bắc (tương đương với vị trí của thành phố Hồ Chí Minh) trở xuống dưới. Vùng từ 10 độ vĩ Bắc trở lên trên thì từ ngày 21 tháng 01 đến ngày 30 tháng 04 hàng năm được tính là vùng nhiệt đới, còn từ ngày 01 tháng 05 đến ngày 20 tháng 01 năm sau được tính là vùng mùa hè.

Cơ sở để phân chia vùng mùa hè và vùng nhiệt đới là:

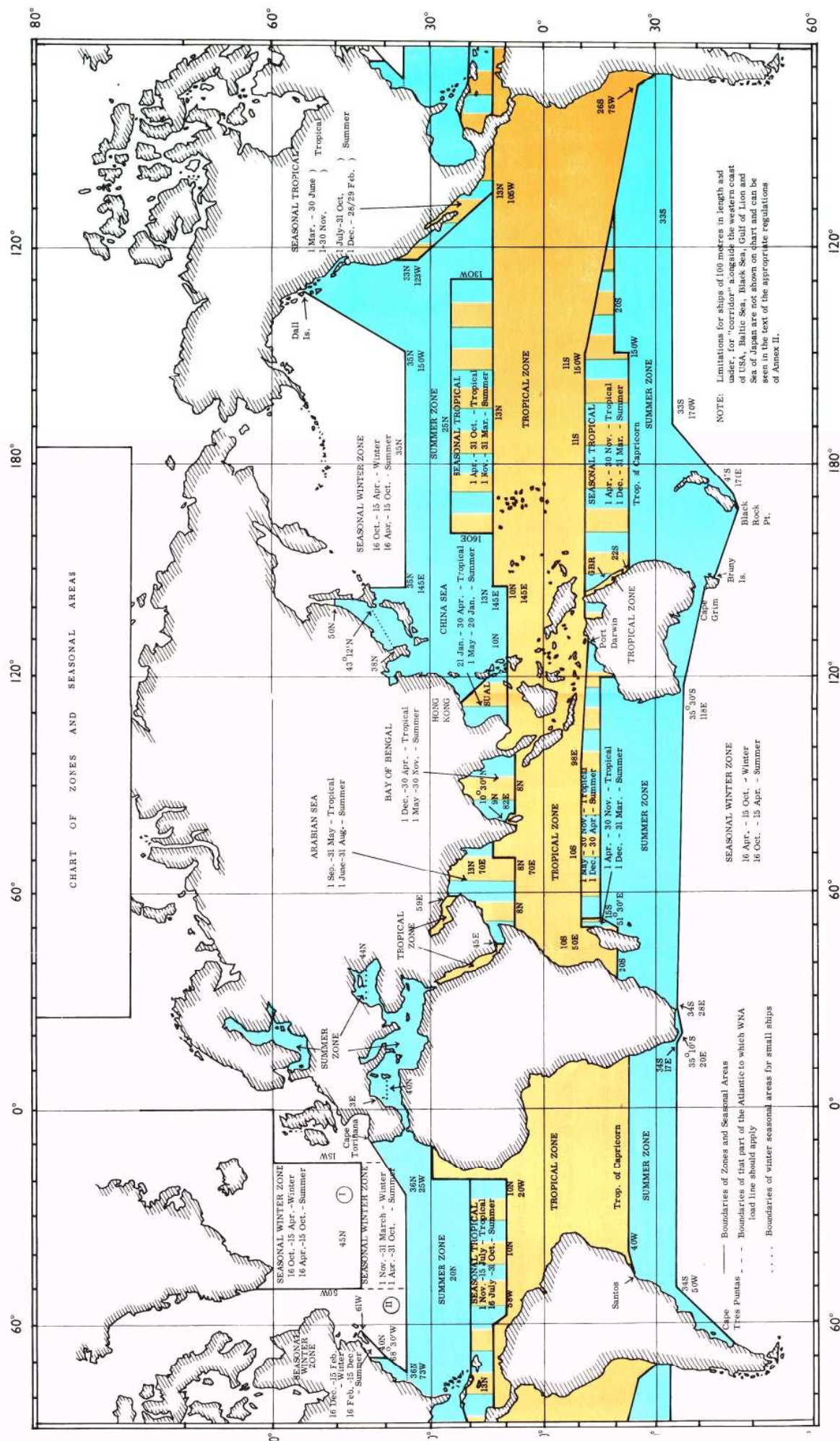
Mùa hè: Không quá 1% gió cấp 8 beaufort hoặc lớn hơn.

Nhiệt đới: Không quá 1% gió cấp 8 beaufort hoặc lớn hơn. Trong vòng mười năm, mỗi tháng không xuất hiện nhiều hơn một cơn bão nhiệt đới trên một khu vực địa lý 5 độ vuông.

2.3.4.4 Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận:

Chính quyền hành chính của quốc gia tàu treo cờ chịu trách nhiệm thực hiện việc kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo qui định của Công ước LOADLINE 66. Tuy nhiên Chính quyền hành chính có thể uỷ quyền cho các cơ quan hoặc cá nhân thực hiện công việc này. Mặc dù vậy, Chính quyền hành chính vẫn phải chịu trách nhiệm về tính đầy đủ và hoàn thiện của việc kiểm tra và cấp giấy chứng nhận.

Bản đồ vùng mùa theo Công ước Loadline 66



Kiểm tra:

Tàu phải thực hiện các loại hình kiểm tra sau đây theo qui định của Công ước:

Kiểm tra lần đầu: thực hiện trước khi đưa tàu vào hoạt động.

Kiểm tra định kỳ: thực hiện trong khoảng thời gian không quá 5 năm.

Kiểm tra hàng năm: Thực hiện hàng năm trong khoảng thời gian ± 3 tháng so với ngày hết hạn (anniversary date) ghi trong giấy chứng nhận mạn khô.

Cấp giấy chứng nhận:

Sau khi hoàn thành kiểm tra lần đầu hoặc định kỳ, tàu được cấp Giấy chứng nhận tại các đợt kiểm tra hàng năm.

Nếu Chính quyền hành chính đồng ý miễn giảm yêu cầu nào đó của Công ước thì tàu được cấp giấy chứng nhận miễn giảm mạn khô quốc tế với thời hạn hiệu lực bằng với thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận mạn khô hiện có trên tàu.