



CIC VỀ THỜI GIAN NGHỈ NGOI THEO STCW

Cơ quan kiểm tra			
Tên tàu		Số IMO	
Ngày kiểm tra		Cảng kiểm tra	

Qu No.	AREA	YES	NO	N/A
1	Is a watch schedule posted in an easily accessible area? STCW Section A-VIII/1 (5). Def code: 01306 <i>Lịch phân ca trực có được niêm yết tại khu vực dễ dàng tiếp cận không?</i>			
2*	Is the manned in accordance with MSMD or an equivalent document? SOLAS 1999/2000 Amend / Chapter V Reg. 14. Def code: 01209 <i>Tàu có được bố trí định biên phù hợp với GCN định biên an toàn tối thiểu hoặc giấy tờ tương đương khác không?</i>			
3	Are there records of daily hours of rest for each watchkeeper? STCW Section A-VIII/1 (7). Def code: 01308 <i>Có biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi hàng ngày cho từng thuyền viên trực ca không?</i>			
4	Have the records in Qu 3 been endorsed by an appreciate person? STCW Section A-VIII/1 (7). Def code: 01308 <i>Biên bản ghi chép được nêu lên tại mục 3 có được người có trách nhiệm xác nhận không?</i>			
5	Are the records related to hours of rest being recorded correctly? STCW Section A-VIII/1 (7). Def code: 09236 <i>Các Biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi có được ghi chép đúng không?</i>			
6	Do rest periods for all watchkeeping personnel comply with STCW requirements, including the weekly requirements of rest? STCW Section A-VIII/1 (2). Def code: 09235 <i>Thời giờ nghỉ ngơi của các thuyền viên trực ca, bao gồm cả về thời giờ nghỉ ngơi hàng tuần có tuân thủ quy định của STCW không?</i>			
7**	Will the watchkeepers on the first and subsequent watch after departure have sufficient time to rest? STCW RegI/4 or STCW Reg VIII/1.1.2. Def code: 09235 <i>Thuyền viên trực ca của ca trực đầu tiên và ca trực tiếp theo sau khi tàu khởi hành có đủ thời giờ nghỉ ngơi không?</i>			
8	Is there evidence that on-call seafares receive adequate compensatory rest periods if disturbed by call-outs to work? STCW A-VIII/1.6. Def code: 09235 <i>Có bằng chứng nào về việc thuyền viên bị gọi làm việc trong khoảng thời gian nghỉ ngơi được nghỉ bù đầy đủ không?</i>			
9	Do the records indicate that a bridge lookout is being maintained? STCW Section A-VIII/ 4-1 (14). Def code: 01306 <i>Các biên bản có thể hiện được việc duy trì cảnh giới trên buồng lái không?</i>			

10	Was the ship detained as a result of this CIC? <i>Tàu có bị lưu giữ vì kết quả của CIC này không?</i>			
	These questions for information only <i>Các câu hỏi sau chỉ để bổ sung thông tin:</i>			
11	Is there a two watch system on board including the master? <i>Trên tàu có hệ thống 2 ca trực bao gồm cả việc Thuyền trưởng trực ca không?</i>			
12	Does the MSMD require an engineer Officer? <i>GCN Định biên an toàn tối thiểu có yêu cầu có một Sĩ quan máy không?</i>			
13	Is the ship designated UMS? <i>Tàu có được thiết kế theo kiểu buồng máy không có người trực ca (UMS) không?</i>			
14	If the ship does not have UMS notation, is there more than one certificated engineer on board? <i>Nếu như tàu không có ký hiệu UMS thì trên tàu có nhiều hơn 1 Sĩ quan máy được chứng nhận không?</i>			

Bất kỳ câu hỏi nào được trả lời là “KHÔNG” thì phải ghi các khiếm khuyết liên quan trong Biên bản kiểm tra. Mã khiếm khuyết và các công ước tham chiếu được đưa ra đối với mỗi câu hỏi nếu thích hợp.

Các câu hỏi được đánh dấu * hoặc ** có câu trả lời là “KHÔNG” có thể được xem là bằng chứng rõ ràng để lưu giữ tàu.

* Nếu số lượng thuyền viên thực tế hoặc bố trí trên tàu không phù hợp với GCN Định biên an toàn tối thiểu hoặc Chính quyền tàu mang cờ không đồng ý cho tàu rời cảng thì tàu có thể bị xem xét để lưu giữ.

** Nếu như PSCO xác định rằng người trực ca đi ca trực đầu tiên hoặc ca trực tiếp theo ca đầu tiên kể từ lúc chuyển đi bắt đầu, đã không có hoặc sẽ không có thời giờ nghỉ ngơi tối thiểu theo quy định của STCW, PSCO có thể xem xét lưu giữ tàu cho đến khi khoảng thời giờ nghỉ ngơi đó được thực hiện.

CHIẾN DỊCH KIỂM TRA TẬP TRUNG
VỚI CHỦ ĐỀ THỜI GIỜ NGHỈ NGƠI THEO CÔNG ƯỚC STCW
(Từ 01/09/2014 đến 30/11/2014)

1. Thông tin chung

Cuộc họp Ủy ban Kiểm tra nhà nước cảng biển tại Singapore vào tháng 01 năm 2013 đã thống nhất tiến hành Chương trình kiểm tra tập trung (CIC) với chủ đề Thời giờ nghỉ ngơi theo quy định của Công ước STCW trong năm 2014. Các bên cũng thống nhất rằng CIC sẽ chỉ kiểm tra về thời giờ nghỉ ngơi của các thuyền viên trực ca boong và máy theo quy định của Công ước STCW 78/95 cũng như các sửa đổi tại Hội nghị Manila. CIC lần này sẽ được tiến hành đối với tất cả các tàu nằm trong diện bị kiểm tra trong thời gian của Chương trình.

2. Mục đích

Mục đích của CIC là để đảm bảo các thuyền viên trực ca có thời giờ nghỉ ngơi đầy đủ theo đúng quy định của Công ước STCW.

3. Giải thích từ ngữ

- 3.1 “Thời giờ nghỉ ngơi” nghĩa là thời gian ngoài thời gian làm việc; thuật ngữ này không bao gồm thời gian giải lao ngắn. (ILO180 Art 2/MLC 2006 Standard A2.3)
- 3.2 “Thời giờ làm việc” nghĩa là thời gian thuyền viên phải làm việc trên tàu. (ILO180 Art 2/MLC 2006 Standard A2.3)
- 3.3 “Người trực ca” là những người được giao nhiệm vụ làm sĩ quan trực ca hoặc là thuyền viên tham gia trực ca.
- 3.4 “Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu hoặc tương đương” là văn bản được Chính quyền Hàng hải cấp và được xem như là một bằng chứng về định biên an toàn tối thiểu cần thiết để tuân thủ theo quy định của Điều V/14 SOLAS.
- 3.4 “UMS” nghĩa là Buồng máy không có người trực ca và được cơ quan đăng kiểm đánh dấu ký hiệu bởi vì nó có liên quan đến một số điều kiện cần thiết về trang thiết bị điều khiển, báo động và bảo vệ để vận hành tàu mà không cần có người trực ở buồng máy. Ký hiệu này có thể được tìm thấy trong Giấy chứng nhận phân cấp tàu. (SOLAS Ch II-1 Part E Reg 46)

4. Tài liệu tham khảo

- 4.1 Công ước STCW 78 cũng như các sửa đổi
- 4.2 Hướng dẫn kiểm tra PSC của Tổ chức Paris MoU (46/2013/07) - Hướng dẫn kiểm tra về Thời giờ nghỉ ngơi/làm việc
- 4.3 Hướng dẫn kiểm tra PSC của Tổ chức Paris MoU (46/2013/06) - Hướng dẫn kiểm tra PSC về các yêu cầu về định biên theo STCW, MLC và SOLAS

“UMS” Unattended Machinery Space

CÂU HỎI HƯỚNG DẪN

Câu 1 - Lịch phân ca trực có được niêm yết tại khu vực dễ dàng tiếp cận không?

Lịch phân ca trực cho **tất cả** những người trực ca phải được niêm yết tại các khu vực dễ dàng tiếp cận cho những những người có liên quan. Lịch phân ca trực phải được viết bằng ngôn ngữ làm việc trên tàu hoặc ngữ ngữ của quốc gia tàu mang quốc tịch và bằng tiếng Anh. Lịch phân ca trực phải bao gồm thời giờ nghỉ ngơi hàng ngày khi tàu trên biển và thời giờ nghỉ ngơi hàng ngày khi tàu ở cảng.

Nếu lịch phân ca trực không được niêm yết hoặc không sẵn sàng theo quy định thì tàu sẽ bị ghi mã khiếm khuyết 17.

Công ước tham chiếu: STCW Section A-VIII/1 (5) Mã Khiếm khuyết: 01306

Tính chất khiếm khuyết: không niêm yết lịch phân ca trực

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

Câu 2* - Tàu có được bố trí định biên phù hợp với GCN định biên an toàn tối thiểu hoặc giấy tờ tương đương khác không?

Kiểm tra Danh sách thuyền viên để xác nhận xem tàu có được bố trí thuyền bộ ít nhất là phù hợp với yêu cầu của GCN Định biên an toàn tối thiểu hoặc giấy tờ khác tương đương. Xác nhận xem liệu tàu có yêu cầu bố trí một hoặc một số sĩ quan máy không. Một số tàu nhỏ không yêu cầu phải có sĩ quan máy, tuy nhiên GCN Định biên an toàn tối thiểu cần chỉ ra các điều kiện đặc biệt, chẳng hạn như tàu được thiết kế là tàu UMS, một trong các sĩ quan boong có thể được giao nhiệm vụ trực ca máy và có trình độ chuyên môn phù hợp. **Nếu tàu không được bố trí định biên phù hợp với GCN Định biên an toàn tối thiểu hoặc giấy tờ tương đương khác, cần phải có ý kiến của Chính quyền hành chính của quốc gia tàu mang quốc tịch. Nếu sau khi có ý kiến của Chính quyền hành chính của quốc gia tàu mang quốc tịch mà số thuyền viên thực tế hoặc chức danh vị trí trên tàu không phù hợp với GCN định biên an toàn tối thiểu hoặc Chính quyền hành chính của quốc gia tàu mang quốc tịch không đề nghị cho tàu rời cảng thì có thể xem xét để lưu giữ tàu.**

Công ước tham chiếu: SOLAS 1999/2000 Amend / Chapter V Reg. 14 cho tàu đóng sau 25-5-1980

Mã Khiếm khuyết: 01209

Tính chất khiếm khuyết: không theo quy định

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17/30

Câu 3 - Có biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi hàng ngày cho từng thuyền viên trực ca không?

Kiểm tra xem có biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi cho từng cá nhân thuyền viên trực ca trên tàu. Biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi phải theo biểu mẫu tiêu chuẩn, được ghi bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ của quốc gia tàu mang quốc tịch và bằng tiếng Anh phù hợp với quy định của Chính quyền tàu mang quốc tịch.

Công ước tham chiếu: STCW Section A-VIII/1 (7)

Mã Khiếm khuyết: 01308

Tính chất khiếm khuyết: thiếu

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

*Biểu mẫu biên bản có thể theo hướng dẫn của IMO/ILO về xây dựng Bảng kế hoạch làm việc cho thuyền viên trên tàu và mẫu biên bản ghi thời giờ làm việc hoặc nghỉ ngơi của thuyền viên.

Câu 4 - Biên bản ghi chép được nêu lên tại câu hỏi 3 có được người có trách nhiệm xác nhận không?

Theo quy định, thuyền viên phải được phát bản sao bản ghi thời giờ nghỉ ngơi của họ và được **thuyền trưởng** hoặc người được thuyền trưởng ủy quyền ký xác nhận và chữ ký của thuyền viên.

Công ước tham chiếu: STCW Section A-VIII/1 (7)

Mã Khiếm khuyết: 01308

Tính chất khiếm khuyết: không có xác nhận

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

Prong cap
Máy CT
Bản sao hệ thống?
hàng ngày?

Câu 5 - Các Biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi có được ghi chép đúng không?

Việc ghi chép thời giờ nghỉ ngơi hàng ngày cho từng thuyền viên trên tàu là chính xác và không được giả tạo để thể hiện việc tuân thủ các quy định là quan trọng.

Điều này có thể thấy rõ ràng nếu thời giờ nghỉ ngơi được ghi chép đều đặn, ngày qua ngày, tuần qua tuần và không tính đến các thời gian khác như các thực tập an toàn, thời gian điều động trong quá trình tàu ra/vào cảng, đặc biệt đối với thuyền trưởng nếu đó là khoảng thời gian có hoa tiêu ở trên tàu, thời tiết xấu ... Trong những trường hợp rõ ràng, biên bản sẽ được hoàn thiện trước để tính thời giờ nghỉ bù về sau.

Nếu như PSCO nghi ngờ rằng các biên bản được ghi chép không đúng thì cần tiến hành việc đối chiếu với lịch phân ca trực, ghi chép thời giờ nghỉ ngơi của thuyền viên cụ thể đó với các tài liệu khác như Nhật ký hàng hải, nhật ký buồng lái và buồng máy, nhật ký tay chuông truyền lệnh và sổ ghi thời gian làm thêm giờ của thuyền viên để đánh giá sự chính xác của việc ghi chép và tuân thủ các quy định cơ bản về thời giờ nghỉ ngơi tối thiểu của thuyền viên.

Xem thời giờ nghỉ ngơi của các thuyền viên trực ca, so sánh với biên bản ghi thời giờ nghỉ ngơi sẽ biết được thực tế những gì đang xảy ra trên tàu. Ví dụ một thuyền viên thực tập sĩ quan boong ghi chép hoàn toàn giống nhau về thời giờ nghỉ ngơi hàng ngày nhưng trong nhật ký boong lại ghi chép thực tế người này đảm nhiệm 6 giờ trực - 6 giờ nghỉ khi tàu ở trong cảng. Thế còn thời gian làm dây, những thông tin đó từ nhật ký tay chuông có phù hợp với ghi chép thời giờ nghỉ ngơi không?

Vấn đề tương tự đối với những người trực ca máy, họ có chỉ ghi chép 0800 - 1200 và 1300 - 1700 hàng ngày cho buồng máy không có người trực ca? Thế thì chu kỳ ban đêm và thời gian chuẩn bị máy sẽ thế nào? Một số tàu không được thiết kế theo UMS, trên GCN định biên an

lưu trữ
l. 30
lưu trữ
nghỉ 24h - 8h

toàn tối thiểu chỉ bố trí 1 sĩ quan máy dù trình độ chuyên môn và trong một số trường hợp bổ sung thêm 1 thợ máy. Trừ các tàu có tuyến hành trình hạn chế, việc vận hành máy trong những điều kiện như vậy là không thể thực hiện được.

Cũng có quy định trong Công ước STCW Phần A, Điều VIII/2 Phần 5, 95.1 về một sĩ quan máy trực ca khi ở cảng trên tàu có công suất máy chính từ 3000 kW trở lên. Có một số tàu mà công suất máy chính lớn hơn 3000 kW, là UMS và chỉ có 1 sĩ quan máy trên tàu. Trong điều kiện này, sĩ quan máy không được phép đi bờ.

Trong thực tế không dễ để ghi chép thời giờ nghỉ ngơi đến từng phút nhưng cần ghi chép lại thời giờ nghỉ ngơi một cách tương đối. Điều này cho phép thuyền trưởng đảm bảo rằng những người trực ca được nghỉ ngơi đầy đủ trước khi làm nhiệm vụ.

Các chứng cứ cần được kiểm tra (và thu thập khi cần thiết)

Những thông tin cần được kiểm tra như là một phần của quá trình thực hiện CIC bao gồm:

- Bản sao Biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi;
- Bản sao các nhật ký máy, boong có liên quan và mẫu thuấn, thu thập càng nhiều chứng cứ càng tốt, có lẽ là 5 hoặc nếu có thể thu thập từ nhiều nguồn/người khác nhau.
- Bản sao nhật ký tay chuông.
- Bản sao lịch phân ca trực
- Xem xét thu thập báo cáo tường trình của thuyền viên trực ca có liên quan.

Công ước tham chiếu: STCW Section A-VIII/1 (7)

Mã Khiếm khuyết: 09236

Tính chất khiếm khuyết: Không theo quy định. Ý kiến bổ sung “Biên bản ghi chép thời giờ nghỉ ngơi có dấu hiệu giả tạo”.

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

Câu 6 - Thời giờ nghỉ ngơi của các thuyền viên trực ca, bao gồm cả về thời giờ nghỉ ngơi hàng tuần có tuân thủ quy định của STCW không?

Quy định cơ bản cho những thuyền viên trực ca là họ phải có khoảng thời gian nghỉ ngơi (tức là khoảng thời gian nghỉ ngoài thời giờ làm việc, không bao gồm các thời giờ giải lao ngắn) không ít hơn:

- Tối thiểu 10 tiếng nghỉ ngơi trong khoảng thời gian 24 giờ liên tục
- 77 giờ nghỉ trong khoảng thời gian 7 ngày liên tục

Số giờ nghỉ ngơi trong khoảng thời gian 24 giờ liên tục được chia tối đa thành hai giai đoạn, một trong hai giai đoạn đó ít nhất phải kéo dài 06 giờ và khoảng cách giữa hai giai đoạn nghỉ liên tiếp không được quá 14 giờ.

Cần chú ý là thời điểm bắt đầu của khoảng thời gian 24 giờ liên tục là rất quan trọng. Trong khi còn thiếu các hướng dẫn của Chính quyền tàu mang quốc tịch thì khoảng thời gian 24 giờ liên tục nên được tính từ thời điểm bắt đầu hoặc kết thúc của khoảng thời gian nghỉ ngơi. Vì thời giờ nghỉ ngơi có thể được chia thành không quá 2 giai đoạn, do vậy chỉ có hai giai đoạn nghỉ

* Ghi giờ nghỉ cho thuyền trưởng?
→ giờ hành chính (8h/đay)

ngơi dài nhất là được tính và các khoảng thời gian nghỉ giải lao ngắn hoặc nghỉ để ăn **không** thể được tính vào tổng khoảng thời gian nghỉ ngơi.

Nếu một thuyền viên trực ca được nghỉ ngơi ít hơn 10 giờ trong vòng 24 giờ liên tục (nghĩa là làm việc nhiều hơn 14 giờ) thì điều đó phải được ghi là khiếm khuyết. Việc thẩm định xem thuyền viên trực ca có được khoảng thời gian 77 giờ nghỉ ngơi trong **bất kỳ** khoảng thời gian 7 ngày liên tục cũng rất quan trọng, nếu không thì khiếm khuyết đó cũng được ghi chép. Lưu ý: khoảng thời gian 7 ngày có thể là 7 ngày liên tiếp bất kỳ. Việc cho rằng 7 ngày này là tuần làm việc từ Chủ nhật đến Chủ nhật là không chính xác. Điều này phụ thuộc vào khả năng đánh giá chuyên môn của PSCO về việc xem lại các biên bản ghi chép trong quá khứ như thế nào nhưng từ 3-4 tuần trước đó có thể chấp nhận được. Tuy nhiên các PSCO cũng nên lưu ý đến các hướng dẫn của Chính quyền quốc gia mà tàu mang quốc tịch.

*Ghi chú: Chính quyền quốc gia mà tàu mang quốc tịch có thể cho phép các ngoại lệ phù hợp với STCW Chapter VIII, Section A-VIII/1-9 (xem thêm "Hướng dẫn lưu giữ tàu" bên dưới)

Công ước tham chiếu: STCW Section A-VIII/1 (2)

Mã Khiếm khuyết: 09235

Tính chất khiếm khuyết: Thời giờ nghỉ ngơi không đủ

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

* Lịch đời sống sau lập kế

Câu 7* - Thuyền viên trực ca của ca trực đầu tiên và ca trực tiếp theo sau khi tàu khởi hành có đủ thời giờ nghỉ ngơi và bảo đảm sức khỏe để làm việc không?

Yêu cầu thuyền trưởng trình bày xem ông ta làm như thế nào để bảo đảm cho thuyền viên có đủ sức khỏe cho ca trực đầu tiên và ca trực tiếp sau đó. Kế hoạch của thuyền trưởng như thế nào trước khi khởi hành?

PSCO cần cố gắng và thu thập các chứng cứ khách quan xem thuyền viên trực ca có được nghỉ ngơi đầy đủ trong điều kiện họ có thể phải tham gia vào nhiều hoạt động khác khi tàu ở cảng (ví dụ như việc xếp dỡ hàng hóa, hỗ trợ trong việc kiểm tra tàu của Đăng kiểm hoặc của Chính quyền cảng ...). Thông qua các chứng cứ khách quan* nếu PSCO xác định được thuyền viên trực ca không được nghỉ ngơi đầy đủ và không đủ sức khỏe để làm việc thì PSCO có thể xem xét đến việc lưu giữ tàu cho đến thời gian để thuyền viên có đủ sức khỏe làm việc. Thông qua các chứng cứ khách quan* nếu PSCO xác định được thuyền viên trực ca được giao ca trực đầu tiên hoặc đổi ca trực vào thời điểm bắt đầu chuyến hành trình mà không có hoặc sẽ không có đủ thời giờ nghỉ ngơi tối thiểu theo quy định của STCW thì PSCO có thể xem xét lưu giữ tàu cho đến khi thực hiện đủ thời giờ nghỉ ngơi đó.

PSCO có thể kiểm tra kế hoạch chuyến đi theo quy định của STCW Code A-VIII/2 và SOLAS Ch V Reg 34, nên quan tâm đến thời gian rời cảng theo kế hoạch và lịch phân ca trực cùng với bất cứ công việc nào ở cảng như là chứng cứ khách quan để xem các thuyền viên trực ca có đủ thời giờ nghỉ ngơi trước khi nhận ca trực đầu tiên và ca trực tiếp sau.

*Bảng chứng cứ khách quan có thể bao gồm, nhưng không hạn chế, các nhật ký của tàu

Công ước tham chiếu: STCW Reg I/4.2.5 or STCW Reg VIII/1.1.2

Mã Khiếm khuyết: 09235

Tính chất khiếm khuyết: Khác. Ghi bổ sung “Thuyền viên trực ca không được nghỉ ngơi đầy đủ”

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17/30

Câu 8 - Có bằng chứng nào về việc thuyền viên bị gọi làm việc trong khoảng thời gian nghỉ ngơi được ngủ bù đầy đủ không?

STCW cho phép thuyền viên bị gọi làm việc, ví dụ sĩ quan máy vận hành một cách định kỳ trong buồng máy không người trực ca được bù một khoảng thời gian nghỉ ngơi bổ sung nếu như họ phải làm thêm giờ. Việc này cần phải được Máy trưởng xác nhận trong biên bản ghi chép hoạt động của buồng máy, ví dụ như Nhật ký máy.

Công ước tham chiếu: STCW A-VIII/1.6

Mã Khiếm khuyết: 09235

Tính chất khiếm khuyết: Thời giờ nghỉ ngơi không đủ

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

Câu 9 - Các biên bản có thể hiện được việc duy trì cảnh giới trên buồng lái không?

STCW nêu rõ việc cảnh giới phù hợp phải được duy trì vào **mọi thời điểm** tuân thủ theo Điều 5 của COLREG 72 cũng như các sửa đổi.

Trong một số điều kiện nhất định, việc cảnh giới có thể được giảm nhẹ trong thời gian ban ngày miễn là đã thực hiện việc đánh giá đầy đủ các yếu tố có liên quan, bao gồm nhưng không giới hạn về:

- Trạng thái thời tiết;
 - Tầm nhìn xa;
 - Mật độ giao thông;
 - Khoảng cách đến các nguy hiểm hành hải; và
 - Lưu ý cần thiết hành hải trong hoặc gần hệ thống phân luồng giao thông; và sự trợ giúp sẵn có được triệu tập ngay trên buồng lái khi có sự thay đổi bất kỳ nào về tình huống đòi hỏi như vậy.
- } ghi vào DECK LOG
- Night order Book

Kiểm tra các biên bản ghi chép về công tác cảnh giới đang được lưu giữ, đặc biệt trong khoảng thời gian ban đêm.

Công ước tham chiếu: STCW (sửa đổi Manila)/STCW Code Part A/CHAPTER VIII/Part 4-1 (14)

Mã Khiếm khuyết: 01306

Tính chất khiếm khuyết: Khác. Ghi bổ sung: “Cảnh giới trên buồng lái không được thực hiện”

Mã hành động khắc phục đưa ra: 17

Câu 10 - Tàu có bị lưu giữ vì kết quả của CIC này không?

Được hoàn thiện là “Có” hoặc “Không” tương ứng. Nếu tàu bị lưu giữ bởi các vấn đề khác nhưng bao gồm cả một hoặc nhiều khiếm khuyết có khả năng lưu giữ liên quan đến các câu hỏi của CIC (câu 1 đến 8) thì câu hỏi này sẽ được trả lời là “Có”.

Hướng dẫn lưu giữ tàu

Việc không tuân thủ STCW về thời giờ nghỉ ngơi có thể dẫn đến việc lưu giữ tàu, tuy nhiên việc lưu giữ có thể không phải lúc nào cũng phù hợp bởi vì việc vi phạm đó có thể đã xảy ra trong quá khứ. Ví dụ như tàu có thể đã ở cảng qua đêm và thuyền viên trực ca đã được nghỉ ngơi đầy đủ và phù hợp theo STCW khi PSCO lên tàu để kiểm tra vào buổi sáng hôm sau, tuy nhiên, khi kiểm tra các biên bản ghi chép, PSCO có thể phát hiện thấy vi phạm đã xảy ra từ vài ngày trước đó. Trong trường hợp này, quan trọng là phải xác định xem việc vi phạm các quy định đó có mang tính hệ thống hay không và điều này có thể dẫn đến câu hỏi về tính hiệu quả của Hệ thống quản lý an toàn trong việc bảo đảm các hoạt động thiết yếu của tàu. Trong tình huống này, cần ghi lại khiếm khuyết về ISM theo hướng dẫn cho PSCO về ISM Code.

Lưu ý rằng STCW A-VIII/1(9) cho phép các trường hợp ngoại lệ đối với thời giờ nghỉ ngơi tại mục 2.2 (77 giờ trong khoảng thời gian 7 ngày liên tục) và mục 3 (hai giai đoạn nghỉ ngơi, trong đó có một giai đoạn không dưới 6 giờ) miễn là thời giờ nghỉ ngơi **không dưới 70 giờ trong khoảng thời gian 7 ngày liên tục bất kỳ**. (Lưu ý rằng khoảng thời gian 7 ngày là 7 ngày liên tục BẤT KỲ. Một số người nghĩ rằng 7 ngày này là một tuần làm việc từ Chủ nhật đến Chủ nhật là không đúng. Tuy nhiên các trường hợp ngoại lệ hằng tuần sẽ không được thực hiện trong khoảng thời gian hai tuần liên tiếp.

Cũng có một trường hợp ngoại lệ khác cho mục 2.1 (10 giờ nghỉ ngơi trong khoảng thời gian 24 giờ liên tục) cho phép với điều kiện 10 giờ nghỉ ngơi không được chia thành quá 3 giai đoạn nghỉ và 2 trong số các giai đoạn nghỉ ngơi đó không được ít hơn 1 giờ. Việc áp dụng ngoại lệ không được vượt quá hai giai đoạn 24 giờ trong khoảng thời gian 07 ngày. Bất kỳ vi phạm nào của điều này có thể dẫn đến lưu giữ tàu.

Nếu tàu sắp có kế hoạch rời cảng và nếu xác định được là thuyền viên trực ca của ca trực đầu tiên và ca trực tiếp theo sau khi rời cảng sẽ không có đủ thời giờ nghỉ ngơi theo quy định, có thể xem xét đến việc lưu giữ tàu cho đến khi thuyền viên trực ca được nghỉ ngơi đầy đủ theo cả quy định của ISM và STCW.

Có thể sử dụng mã khiếm khuyết sau:

[09235] – Thuyền viên trực ca không được nghỉ ngơi đầy đủ. Mã khắc phục 30 (chi tiết về thuyền viên không được nghỉ ngơi đủ cần được ghi rõ trong biên bản).

Chú ý: các câu hỏi 11 - 14 chỉ nhằm mục đích bổ sung thông tin.

Câu 13:

Tàu có giấy chứng nhận về Buồng máy không người trực ca (UMS) do Chính quyền quốc gia tàu mang quốc tịch hoặc Cơ quan đăng kiểm cấp (S74/CII-1/R46.3)*

GCN Định biên an toàn tối thiểu cần có thông tin về việc tàu được bố trí định biên theo chế độ UMS (S74/CV/R14.2). (Các yêu cầu cho Sĩ quan và Thợ máy trực ca thường được viết trong GCN Định biên an toàn tối thiểu khi tàu được hoạt động theo chế độ UMS).