

ĐÈN TÍN HIỆU BAN NGÀY – DAYLIGHT SIGNALING LAMP

I / ĐẶT VẤN ĐỀ :

Trên tàu biển , đèn tín hiệu ban ngày trang bị trên buồng lái có cần thiết phải trang bị ắc quy dự phòng xách tay đi kèm không ?

Khi PSC bắt lỗi ắc quy dự phòng của đèn tín hiệu ban ngày , thuyền trưởng cần xử lý thế nào . Bài viết này sẽ giải quyết hai vấn đề đã nêu ra ở trên .

II / QUY ĐỊNH CHO CÁC TÀU ĐÓNG TRƯỚC 01 / 07 / 2002

Quy định 19 chương V , ấn phẩm hợp nhất , 2014 :

2014/V/19.1.2 , Ships constructed before 1 July 2002 shall:

2014/V/19.1.2.1 Subject to the provisions of paragraphs 1.2.2 and 1.2.3, unless they comply fully with this regulation , **continue to be fitted with equipment which fulfils the requirements prescribed in regulations V/11, V/12 and V/20 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to 1 July 2002;**

Dịch như sau :

2014/V/19.1.2 , Các tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 2002 phải :

2014/V/19.1.2.1 Theo yêu cầu của các mục 1.2.2 và 1.2.3, trừ khi chúng thỏa mãn hoàn toàn quy định này , **tiếp tục được lắp đặt các thiết bị thỏa mãn hoàn toàn các yêu cầu của các quy định V/11, V/12 và V/20 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 có hiệu lực trước ngày 1 tháng 7 năm 2002;**

Trong các ấn phẩm hợp nhất trước năm 2002 , Quy định V/11 chính là quy định về đèn tín hiệu ban ngày . Vậy ta phải hiểu về quy định **V/11** như thế nào cho đúng ?

Quy định 11 chương V , ấn phẩm hợp nhất , 1992 :

1992/V/11 All ships of over 150 tons gross tonnage , when engaged on international voyage , shall have onboard an efficient daylight signaling lamp which shall not be solely dependent upon the ship's main source of electrical power .

Dịch như sau :

1992/V/11 Tất cả các tàu có tổng dung tích từ 150 GT trở lên chạy tuyến quốc tế phải có 01 đèn tín hiệu ban ngày , đèn tín hiệu ban ngày không chỉ phụ thuộc vào nguồn điện chính của tàu .

Nghĩa là : Các tàu đóng trước 1 tháng 7 năm 2002 , đèn tín hiệu ban ngày phải được cấp từ nguồn điện chính và nguồn điện dự phòng của tàu là phù hợp với quy định trong SOLAS hiện hành .

III / QUY ĐỊNH CHO CÁC TÀU ĐÓNG SAU NGÀY 1 THÁNG 7 NĂM 2002

Quy định 19 chương V , ấn phẩm hợp nhất , 2014 :

2014/V/19.2.2.2 a daylight signaling lamp , or other mean to communicate by light during day and night using an energy source of electrical power not solely dependent upon the ship's power supply .

Dịch như sau :

2014/V/19.2.2.2 Đèn tín hiệu ban ngày hoặc phương tiện khác để thông tin bằng ánh sáng vào ban ngày và vào ban đêm , sử dụng năng lượng không chỉ bằng nguồn điện do tàu cung cấp .

Để giải thích thêm cho đoạn văn : using an energy source of electrical power not solely dependent upon the ship's power supply . IMO đưa ra nghị quyết MSC. 95 (75) . Trong đó giải thích về nguồn điện cung cấp cho tàu đóng sau ngày 1 Tháng 7 Năm 2002 như sau :

7.1 Power supply

7.1.1 Daylight signalling lamps should not be solely dependent upon the ship's main or emergency sources of electrical energy.

7.1.2 Daylight signalling lamps should be provided with a portable battery with a complete weight of not more than 7.5 kg.

7.1.3 The portable battery should have sufficient capacity to operate the daylight signalling lamp for a period of not less than 2 h.

Dịch như sau :

7.1 Nguồn cung cấp

7.1.1 Đèn tín hiệu ban ngày không chỉ phụ thuộc vào nguồn điện chính hoặc nguồn sự cố của tàu .

7.1.2 Đèn tín hiệu ban ngày phải được trang bị một bình ắc quy xách tay với tổng trọng lượng không vượt quá 7.5 kg .

7.1.3 Ắc quy xách tay phải có dung lượng để thao tác đèn tín hiệu ban ngày trong khoảng thời gian không ít hơn 2 tiếng đồng hồ .

Nghĩa là : Các tàu đóng sau 1 tháng 7 năm 2002 , đèn tín hiệu ban ngày phải được cấp từ nguồn điện chính , nguồn điện sự cố của tàu và nguồn ắc quy dự phòng là phù hợp với quy định trong SOLAS hiện hành .

Có hai phương án chọn ắc quy dự phòng .

a/ Ắc quy xách tay thỏa mãn 7.1.2 và 7.1.3 của nghị quyết MSC. 95 (75)

b/ Trạm ắc quy dự phòng lắp cố định trên tàu (Nhóm ắc quy này cũng giống như nhóm ắc quy dự phòng của hệ thống GMDSS)

Người ta thường chọn phương án b để ắc quy dự phòng lắp cố định này còn có thể cấp nguồn cho một số phụ tải 24 VDC quan trọng khác .

Các kết luận trên phù hợp với : HƯỚNG DẪN KIỂM TRA TRANG THIẾT BỊ AN TOÀN của ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM 2010 trang 104 , 145 .

IV / ÚNG XỬ CỦA THUYỀN TRƯỞNG KHI PSC BẮT LỖI ẮC QUY DỰ PHÒNG CỦA ĐÈN TÍN HIỆU BAN NGÀY .

a / Thuyền trưởng phải đọc kỹ các điều quy định trong SOLAS về đèn tín hiệu ban ngày .

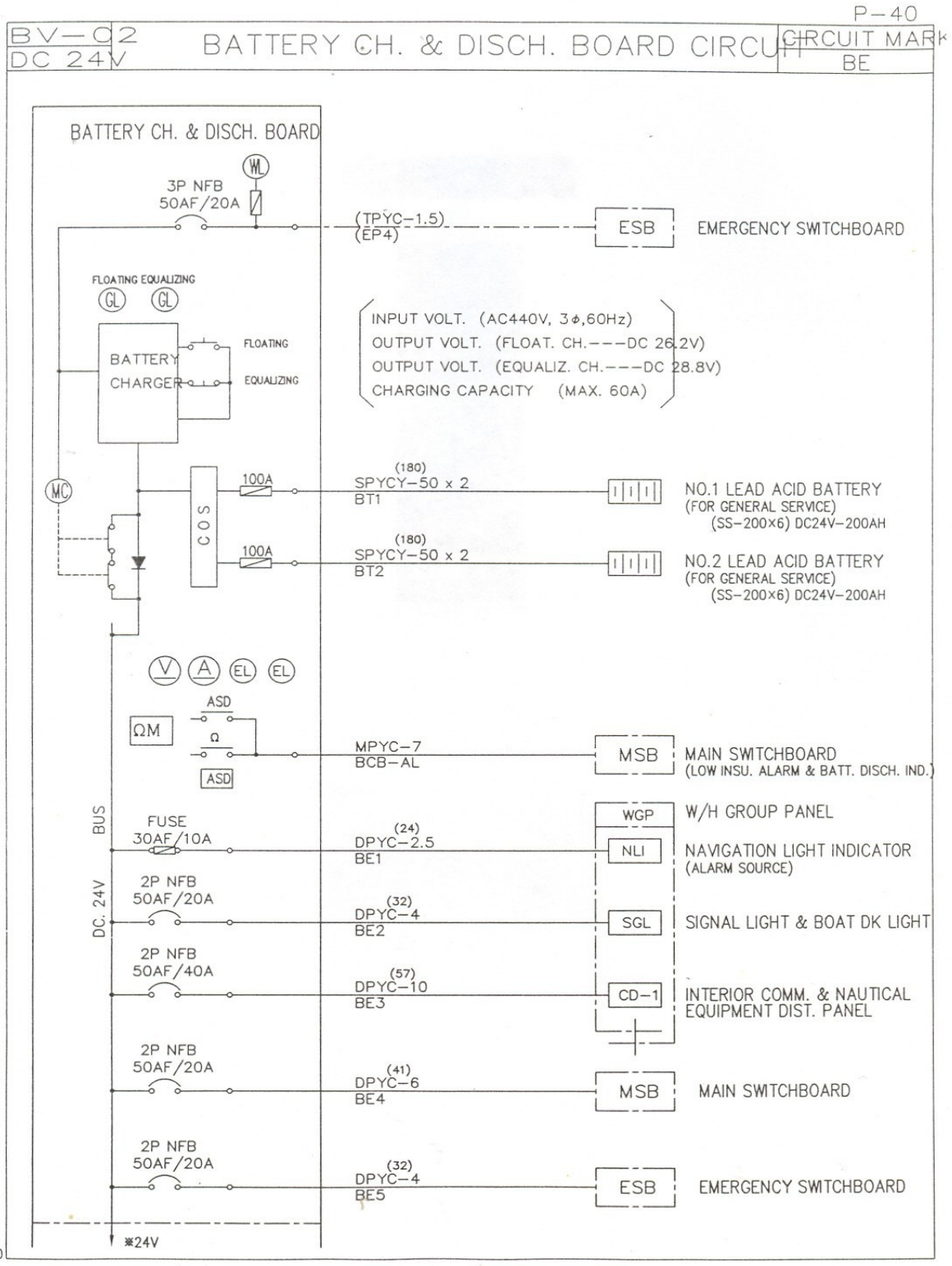
b / Thuyền trưởng phải biết năm mà Con Tàu mình được đóng để áp dụng luật phù hợp .

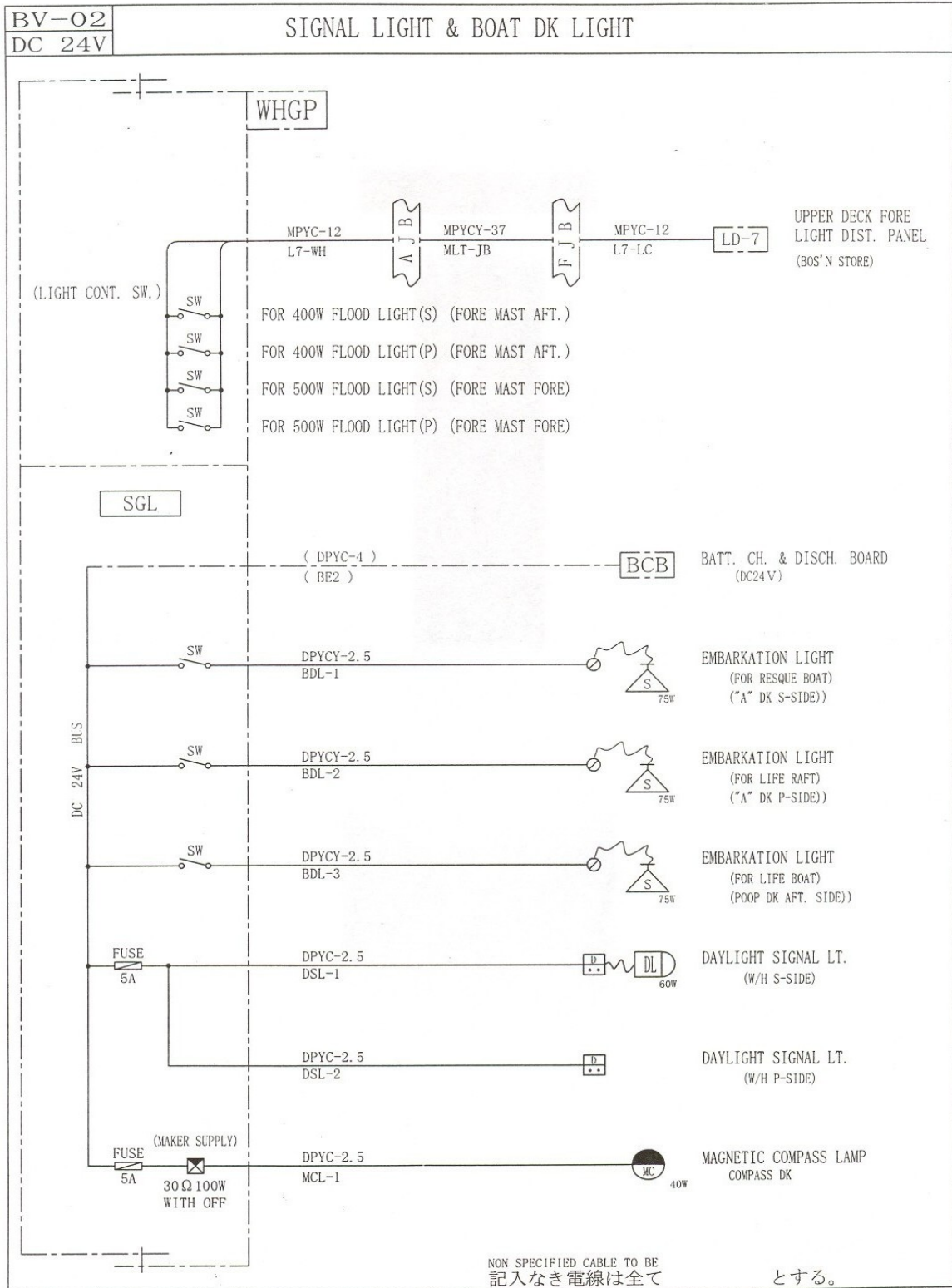
c / Thuyền trưởng yêu cầu sĩ quan điện lấy tài liệu : Wiring diagram of lighting System để trình PSC và giải thích .

V / BẢN VẼ ĐIỆN TÀU VTC DRAGON

Trong Wiring diagram of lighting System có bảng vẽ cấp nguồn cho đèn tín hiệu ban ngày.

Các tàu đóng sau ngày 1 tháng 7 năm 2002 có đèn tín hiệu ban ngày được cấp điện như sơ đồ đi kèm là phù hợp luật , không cần trang bị ắc quy dự phòng đi kèm .





BV021_S1.T