

**BẢN LÝ LỊCH LIÊN TỤC CỦA TÀU (CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD-CSR)  
VÀ NHỮNG HƯỚNG DẪN CẦN THIẾT ĐỐI VỚI THUYỀN TRƯỞNG**  
THE CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD OF SHIP AND  
NECESSARY GUIDANCES TO THE SHIP'S MASTER

**TS. ĐINH XUÂN MẠNH**  
*Trường Đại học Hàng hải*

**Tóm tắt**

*Trong bài báo này tác giả giới thiệu về bản lý lịch liên tục (Continuous Synopsis Record – CSR) áp dụng cho tàu biển theo qui định của SOLAS 1974 (đã sửa đổi) và những lưu ý đối với thuyền trưởng khi nhận được tài liệu thay đổi hoặc cập nhật cũng như những lưu ý trong trường hợp bản lý lịch liên tục của tàu bị mất hoặc hư hỏng.*

**Abstract**

*The content of this article presents a Continuous Synopsis Record which applies to ships according to the requirements set out in the International convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended, and guidances to the ship's master when receiving amendments to the CSR or in case of the ship's CSR has been lost or damaged.*

**1. Đặt vấn đề**

Lý lịch liên tục của tàu là gì? Theo Quy định 1/5, Chương XI của Công ước Quốc tế về An toàn sinh mạng trên biển - SOLAS 1974, đã được sửa đổi, kể từ ngày 1 tháng 7 năm 2004, tất cả các tàu khách, tàu hàng có tổng dung tích từ 500GT trở lên chạy tuyến quốc tế đều phải có bản Lý lịch liên tục của tàu -Continuous Synopsis Record (CSR). Những tàu đóng trước ngày 1 tháng 7 năm 2004 thì CSR ít nhất sẽ cung cấp thông tin của tàu kể từ ngày 1 tháng 7 năm 2004. Mục đích chủ yếu của CSR là nhằm cung cấp lịch sử liên tục của tàu phục vụ cho công tác thanh kiểm tra của các cơ quan chức năng. CSR bao gồm những thông tin sau đây [2, 3, 5]:

1. Ngày mà bản Lý lịch liên tục của tàu bắt đầu được áp dụng
2. Tên quốc gia mà tàu mang cờ
3. Ngày đăng ký mang cờ của quốc gia (nêu ở mục 2)
4. Tên tàu
5. Cảng đăng ký
6. Tên chủ tàu hiện tại
7. Số nhận dạng của chủ tàu
8. Tên người thuê tàu trần (nếu có)
9. Tên công ty (quản lý an toàn quốc tế)
10. Số nhận dạng của công ty
11. Tên các tổ chức phân cấp tàu
12. Cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận phù hợp
13. Cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận quản lý an toàn
14. Cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển
15. Ngày tàu chấm dứt đăng ký với quốc gia (nêu ở mục 2)
16. Ghi chú

Một CSR của tàu bao gồm 3 mẫu sau [5]:

1. Mẫu 1: Là CSR được cấp bởi quốc gia mà tàu mang cờ theo số thứ tự trong suốt thời gian tồn tại của tàu bắt đầu từ số 1.

2. Mẫu 2: Tất cả các giấy tờ sửa đổi, bổ sung được đính kèm theo mỗi CSR riêng biệt có liên quan đến sự thay đổi của CSR.

3. Mẫu 3: là phần phụ lục của các thông tin sửa đổi của CSR, bao gồm ngày sửa đổi, các thông tin sửa đổi và ngày mà mẫu sửa đổi được đính kèm bộ hồ sơ lý lịch liên tục.

Bộ hồ sơ CSR của tàu được giữ ở trên tàu trong suốt thời gian tồn tại của tàu, chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ giữ một bản sao. Khi cấp CSR cho một tàu, quốc gia mà tàu mang cờ sẽ phải cung cấp tất cả các thông tin từ số 1 cho đến số 15 vào mẫu 1 (nếu thông tin nào không áp dụng thì ghi là "N/A"). Thông tin số 8 trong CSR của tàu phải được ghi nếu tàu thực sự được cho thuê tàu trần.

## **2. Các sửa đổi và phụ lục được hoàn thiện bởi công ty quản lý tàu**

Khi có bất cứ sự thay đổi nào liên quan đến CSR của tàu thì những thay đổi này phải được cập nhật kịp thời. Trong khi chờ đợi việc cấp một sửa đổi hoặc một cập nhật vào CSR của tàu bởi chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ, công ty quản lý tàu phải điền vào mẫu 2 các thay đổi hoặc cập nhật trên và đính kèm vào CSR gốc của tàu. Đồng thời phải gửi một bản sao về sự sửa đổi hoặc cập nhật trên đến chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ.

Hơn nữa mỗi khi có sự sửa đổi hoặc cập nhật, các chi tiết về sự sửa đổi phải được điền vào mẫu 3 và đính kèm với CSR theo thứ tự ngày tháng.

## **3. Việc cấp CSR sau khi có sự sửa đổi hoặc cập nhật**

Sau khi nhận được bản sao của một hoặc nhiều bản sửa đổi, chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ sẽ cấp một CSR đã sửa đổi và cập nhật cho tàu trong vòng 3 tháng kể từ ngày có sự thay đổi.

Trong trường hợp tàu thay đổi cờ, chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ trước sẽ cấp một CSR cho tàu chỉ rõ ngày mà tàu chấm dứt mang cờ của quốc gia đó. Quốc gia đó phải gửi một bản sao CSR của tàu cho quốc gia mới mà tàu mang cờ một cách nhanh nhất.

Quốc gia mới mà tàu mang cờ sẽ cấp CSR cho tàu trong thời gian sớm nhất (bắt đầu từ bản số 1) nhưng không muộn hơn 3 tháng kể từ ngày tàu đổi cờ.

## **4. Ngôn ngữ sử dụng trong CSR**

CSR có thể được ghi bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha. Ngoài ra có thể kèm một bản dịch sang ngôn ngữ làm việc chính thức hoặc ngôn ngữ của Quốc gia mà tàu mang cờ.

## **5. Những vấn đề thường gặp đối với các tàu khi PSC tiến hành kiểm tra CSR**

Khi tàu bị kiểm tra bởi PSC về CSR thì thường gặp phải một số lỗi sau đây:

- Tàu không lưu giữ đầy đủ tất cả các CSR theo thứ tự,
- Tàu không lưu giữ Mẫu 2 là mẫu ghi chép lại các hạng mục đã sửa đổi trong Mẫu 1. Việc này thường do công ty làm và gửi xuống tàu.
- Không có hoặc các thông tin trong Mẫu 3 không được điền đầy đủ.

## **6. Những lưu ý đối với thuyền trưởng khi nhận được sự thay đổi và cập nhật của CSR**

Khi nhận được sự thay đổi hoặc cập nhật của CSR của tàu, thuyền trưởng phải kiểm tra số của bản lý lịch và phải xem xét các giấy tờ đó nhằm đảm bảo nó bao gồm tất cả các thông tin có liên quan trong CSR trước.

Trong trường hợp có các thông tin sửa đổi không được phản ánh trong bản lý lịch mới nhất thì thuyền trưởng phải:

1. Hoàn thiện các mẫu sửa đổi mới có liên quan đến mỗi sự sửa đổi và được đính kèm theo bản lý lịch mới nhất.
2. Lập danh sách các sửa đổi trên vào phần phụ lục sửa đổi (Mẫu 3) đính kèm theo bản lý lịch mới nhất
3. Gửi bản sao của các mẫu sửa đổi tới chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ.

## **7. Lưu ý trong trường hợp mất, hư hỏng bất kỳ một mẫu nào trong CSR**

Trong trường hợp bị mất, hư hỏng đối với bất kỳ một mẫu nào trong bộ hồ sơ CSR của tàu, công ty quản lý tàu hoặc thuyền trưởng phải liên lạc bằng văn bản với chính quyền hành chính của quốc gia mà tàu mang cờ một cách nhanh nhất và liệt kê các giấy tờ bị mất hoặc hư hỏng. Quốc gia mà tàu mang cờ sau đó sẽ cấp cho tàu bản thứ hai các giấy tờ thay thế cho các giấy tờ đã bị mất hoặc hư hỏng, các giấy thay thế này cũng phải được đánh dấu một cách phù hợp.

## **8. Kết luận**

Trên đây là những vấn đề mà các tàu thường gặp trong quá trình khai thác liên quan đến

riêng CSR của tàu. Để tàu không bị ảnh hưởng bởi các lỗi trên trong quá trình khai thác, thuyền trưởng và các công ty quản lý tàu, công ty vận tải biển cần nắm được ý nghĩa của CSR cũng như những công việc thuộc trách nhiệm của mình, đồng thời hướng dẫn cho các thuyền trưởng của mình về những hiểu biết cơ bản trên đây.

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] SOLAS 1974, as amended
- [2] IMO, Resolution A.959(23)
- [3] IMO, Resolution MSC.198(80)
- [4] Format and guidelines for the maintenance of the continuous synopsis record (CSR)
- [5] Thông tư 27/2011/TT-BGTVT ngày 14/4/2011 về “Áp dụng sửa đổi, bổ sung năm 2002 của SOLAS-74 ban hành kèm theo Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển (ISPS Code)
- [6] Panamanian Marchant Circular No.149
- [7] NS United Marine Corporation Ref- MVI-11-07

*Người phản biện: TS. Phạm Kỳ Quang*

---

## **CHẨN ĐOÁN KHẢ NĂNG LÀM VIỆC CỦA CÁC HỆ THỐNG TỜI CẦU THỦY LỰC BẰNG PHƯƠNG PHÁP NHÁNH CÂY HƯ HỒNG DIAGNOSIS OF TECHNICAL OF HYDROULIC SYSTEM FOR CARGO HANDLING BY METHOD OF BRANCH OF DAMAGED TREE**

**TS. PHẠM HỮU TÂN, KS. LÁ VĂN TÙNG**

*Đại học Hàng hải Việt Nam*

**KS. VŨ THỊ NHANH**

*Trường cao đẳng nghề Bách Nghệ Hải Phòng*

#### **Tóm tắt**

*Bài báo giới thiệu phương pháp chẩn đoán khả năng làm việc của thiết bị tời cầu bằng phương pháp nhánh cây hư hồng. Phương pháp này cho phép xác định được trạng thái kỹ thuật hiện tại và dự đoán được khả năng có thể xảy ra sự cố cho thiết bị trong tương lai, từ đó chúng ta có biện pháp ngăn ngừa các sự cố đó. Phương pháp chẩn đoán này cũng có thể xác định được một cách nhanh chóng và chính xác các hư hỏng cho thiết bị thông qua các dấu hiệu chẩn đoán.*

#### **Abstract**

*This article introduce method of diagnosis of technical of hydraulic system for cargo handling by method of branch of damaged tree. This method enables to define the present technical condition and will forecast subject of damaged in future, from there, we can prevent that damages. This method of diagnosis also can define quickly and exactly damages for equipments by diagnostic parameters*

#### **1. Đặt vấn đề**

Hiện nay, hầu hết các tàu biển đều trang bị các hệ thống tời cầu để phục vụ cho việc xếp dỡ hàng hóa mà chủ yếu là các tời cầu thủy lực. Khả năng làm việc của các tời cầu thủy lực phụ thuộc rất nhiều vào các điều kiện khai thác. Trong quá trình khai thác, các hệ thống tời cầu này xuất hiện rất nhiều trục trặc kỹ thuật mà nếu người khai thác có thể dự báo được và xử lý kịp thời thì các sự cố này đã có thể hạn chế được. Như vậy sẽ giảm được giá thành chi phí cho xử lý các sự cố cũng như giá thành chi phí cho việc phải thuê các phương tiện khác để xếp, dỡ hàng hóa. Muốn xác định được khả năng làm việc của các tời cầu thủy lực thì chúng ta phải đánh giá chính xác trạng thái kỹ thuật hiện tại của thiết bị và dự đoán được tình trạng kỹ thuật của thiết bị đó trong tương lai. Một trong những phương pháp xác định khả năng làm việc của các thiết bị tời cầu thủy lực là phương pháp chẩn đoán khả năng làm việc của thiết bị theo phương pháp nhánh cây hư hồng.

Đây là phương pháp sử dụng sơ đồ mô tả quan hệ nhân quả giữa các dạng hư hỏng trong hệ thống, giữa hư hỏng của hệ thống và hư hỏng của thiết bị trên cơ sở hàm logic boolean. Để xác định hư hỏng của hệ thống, ta tiến hành xem xét từ đỉnh đến các cành nhánh để tìm ra nguyên