

PHẦN VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 19/2013/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 06 tháng 8 năm 2013

THÔNG TƯ

Quy định việc áp dụng Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển của Tổ chức Hàng hải quốc tế năm 1972 được sửa đổi, bổ sung vào các năm 1981, 1987, 1989, 1993, 2001 và 2007;

Xét đề nghị của Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam và Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định việc áp dụng Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển,

Chương I **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

1. Thông tư này quy định việc áp dụng Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển năm 1972 và các sửa đổi, bổ sung.

2. Thông tư này áp dụng đối với:

a) Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa và thủy phi cơ Việt Nam hoạt động trong vùng nước cảng biển, luồng hàng hải, trên các vùng biển Việt Nam và biển cả;

b) Tàu biển nước ngoài hoạt động trong vùng nước cảng biển, luồng hàng hải, trên các vùng biển Việt Nam.

3. Trong trường hợp Tổ chức Hàng hải quốc tế có quy định sửa đổi, bổ sung Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển thì áp dụng các quy định sửa đổi, bổ sung của Tổ chức Hàng hải quốc tế.

Điều 2. Trách nhiệm

1. Không một quy định nào trong Thông tư này miễn trừ trách nhiệm của tàu hay chủ tàu, thuyền trưởng hay thuyền bộ đối với các hậu quả do không nghiêm chỉnh thực hiện các quy định trong Thông tư này hoặc do việc xem nhẹ sự phòng ngừa nào đó mà thực tế thông thường của người đi biển hoặc hoàn cảnh đặc biệt đòi hỏi.

2. Khi phân tích và vận dụng các quy định trong Thông tư này, cần phải hết sức lưu ý đến mọi nguy hiểm đối với hành hải, đâm va, đồng thời phải lưu ý tới mọi hoàn cảnh đặc biệt, bao gồm cả những hạn chế của tàu thuyền có liên quan bắt buộc phải làm trái với những quy định trong Thông tư này để tránh một nguy cơ trước mắt.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Thông tư này các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. "Tàu thuyền" bao gồm các loại phương tiện dùng hoặc có thể dùng làm phương tiện giao thông, vận tải trên mặt nước, kể cả các loại tàu thuyền không có lượng chiếm nước, tàu đệm khí có cánh và thủy phi cơ.

2. "Tàu thuyền máy" là tàu thuyền chạy bằng động cơ.

3. "Tàu thuyền buồm" là tàu thuyền chạy bằng buồm, kể cả tàu thuyền máy nhưng không dùng động cơ để chạy.

4. "Tàu thuyền đang đánh cá" là tàu thuyền đang đánh cá bằng lưới, dây câu, lưới vét hay các dụng cụ đánh cá khác làm hạn chế khả năng điều động của tàu thuyền đó, nhưng không bao gồm tàu thuyền đang đánh cá bằng dây câu thả dòng hoặc bằng các loại dụng cụ đánh bắt cá khác mà không làm hạn chế khả năng điều động của tàu thuyền đó.

5. "Thủy phi cơ" là tàu bay có thể điều động trên mặt nước.

6. "Tàu thuyền mất khả năng điều động" là tàu thuyền vì hoàn cảnh đặc biệt nào đó không có khả năng điều động theo yêu cầu của Thông tư này và vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác.

7. "Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động" là tàu thuyền do tính chất công việc bị hạn chế khả năng điều động của mình theo yêu cầu của Thông tư này và vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác. "Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động" bao gồm một số trường hợp cụ thể như sau:

- a) Tàu thuyền đang đặt, trục vớt hoặc tiến hành bảo quản phao tiêu, cáp hay ống ngầm dưới nước;
- b) Tàu thuyền đang làm công tác nạo vét luồng lạch, khảo sát hải dương, thủy văn hoặc các công việc ngầm dưới nước;
- c) Tàu thuyền vừa hành trình vừa tiến hành nhiệm vụ tiếp tế, chuyển tải người, lương thực, thực phẩm hoặc hàng hóa;
- d) Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ phục vụ cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh;
- đ) Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ rà phá bom, mìn;
- e) Tàu thuyền đang tiến hành công việc lai dắt không thể điều chỉnh hướng đi của mình.

8. "Tàu thuyền bị hạn chế mớn nước" là tàu thuyền máy do sự tương quan giữa mớn nước của tàu với độ sâu và bề rộng có thể có được của vùng nước nên bị hạn chế một cách nghiêm ngặt khả năng đi chệch khỏi hướng đang đi của nó.

9. "Tàu thuyền đang hành trình" là tàu thuyền không thả neo hoặc không buộc vào bờ, hoặc không bị mắc cạn.

10. "Chiều dài" và "chiều rộng" của tàu thuyền là chiều dài, chiều rộng lớn nhất của tàu thuyền đó.

11. Tàu thuyền chỉ được coi là trông thấy nhau khi tàu này quan sát được tàu kia bằng mắt thường.

12. "Tầm nhìn xa bị hạn chế" là trạng thái tầm nhìn xa bị giảm sút do sương mù, mưa phùn, mưa tuyết, mưa rào hay bão cát hoặc tất cả các nguyên nhân khác tương tự.

13. "Tàu đệm khí có cánh" là tàu di chuyển bằng nhiều phương thức mà khi ở phương thức vận hành chính, tàu bay sát mặt nước nhờ tác động hiệu ứng bề mặt.

Chương II

QUY TẮC HÀNH TRÌNH VÀ ĐIỀU ĐỘNG

Mục I

HÀNH TRÌNH TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN TẦM NHÌN XA

Điều 4. Phạm vi điều chỉnh của Mục I Chương II của Thông tư

Những quy định của Mục này áp dụng trong mọi điều kiện tầm nhìn xa.

Điều 5. Cảnh giới

Tất cả tàu thuyền phải thường xuyên duy trì công tác cảnh giới bằng mắt nhìn và tai nghe một cách thích đáng, đồng thời phải sử dụng tất cả các thiết bị sẵn có

phù hợp với hoàn cảnh và điều kiện hiện tại để đánh giá đầy đủ tình huống và nguy cơ đâm va.

Điều 6. Tốc độ an toàn

Tất cả tàu thuyền phải luôn luôn giữ tốc độ an toàn để có thể chủ động xử lý có hiệu quả khi tránh va và có thể dừng hẳn lại ở khoảng cách giới hạn cần thiết trong những hoàn cảnh và điều kiện cho phép. Để xác định được tốc độ an toàn, cần phải tính đến các yếu tố dưới đây:

1. Đối với mọi tàu thuyền:

- a) Trạng thái tầm nhìn xa;
- b) Mật độ giao thông, kể cả mức độ tập trung của các tàu thuyền đánh cá hay bất kỳ các loại tàu thuyền nào khác;
- c) Khả năng điều động và đặc biệt là khoảng cách cần thiết để tàu thuyền dừng hẳn lại và khả năng quay trở trong những điều kiện hiện có;
- d) Ban đêm có vầng ánh sáng của các đèn trên bờ hoặc sự khuếch tán ánh sáng của các đèn trên tàu thuyền;
- đ) Trạng thái gió, sóng biển, hải lưu và trạng thái gần các chướng ngại hàng hải;
- e) Sự tương quan giữa mớn nước và độ sâu sẵn có.

2. Đối với các tàu thuyền có sử dụng radar:

- a) Các đặc tính, hiệu quả và những mặt hạn chế của thiết bị radar;
- b) Những mặt hạn chế trong việc sử dụng các thang khoảng cách của radar;
- c) Trạng thái của biển, các yếu tố khí tượng và các nguồn nhiễu xạ khác có ảnh hưởng đến sự phát hiện mục tiêu của radar;
- d) Khả năng radar không phát hiện được những tàu thuyền nhỏ, các tảng băng và các vật nổi khác ở khoảng cách thích hợp;
- đ) Khả năng phát hiện của radar về số lượng, vị trí và sự di chuyển của các tàu thuyền;
- e) Khả năng đánh giá chính xác tầm nhìn xa khi sử dụng radar để đo khoảng cách đến các tàu thuyền hoặc đến các mục tiêu lân cận.

Điều 7. Nguy cơ đâm va

1. Tàu thuyền phải sử dụng tất cả các thiết bị sẵn có thích hợp với hoàn cảnh và điều kiện hiện tại để xác định có nguy cơ đâm va hay không. Nếu chưa khẳng định được điều đó thì phải coi như đang tồn tại nguy cơ đâm va.

2. Sử dụng triệt để thiết bị radar của tàu, quan sát ở thang tầm xa lớn, thích hợp sớm phát hiện nguy cơ đâm va và tiến hành đồ giải tránh va radar hoặc theo dõi một cách có hệ thống các mục tiêu đã được phát hiện.

3. Không đưa ra những kết luận dựa trên cơ sở các thông tin chưa đầy đủ, đặc biệt đối với những thông tin do radar cung cấp.

4. Trong việc xác định có nguy cơ đâm va hay không phải tính đến các yếu tố sau:

a) Có nguy cơ đâm va khi phương vị la bàn của tàu thuyền đang đến gần không thay đổi rõ rệt;

b) Nguy cơ đâm va vẫn có thể xảy ra ngay cả khi quan sát thấy phương vị thay đổi rõ rệt, đặc biệt là khi đến gần một tàu rất lớn hoặc một đoàn tàu lai hay một tàu thuyền khác ở khoảng cách ngắn.

Điều 8. Điều động tránh va

1. Khi điều động tránh va theo quy định tại Chương này, khi hoàn cảnh cho phép phải được tiến hành một cách dứt khoát, kịp thời và phù hợp với kinh nghiệm của người đi biển lành nghề.

2. Khi thay đổi hướng đi hay tốc độ hoặc cả hai cùng một lúc để tránh va, nếu hoàn cảnh cho phép, phải thay đổi đủ lớn để tàu thuyền khác có thể nhận biết dễ dàng bằng mắt thường hay bằng radar; tránh thay đổi hướng đi hay tốc độ hoặc cả hai cùng một lúc một cách từng ít một.

3. Nếu có vùng nước đủ rộng, thì chỉ cần thay đổi hướng đi đơn thuần đã có thể coi là hành động có hiệu quả nhất để tránh rơi vào tình trạng quá gần tàu thuyền khác, với điều kiện là việc điều động đó phải tiến hành kịp thời, có hiệu quả và không dẫn tới một tình huống quá gần khác.

4. Hành động tránh va với tàu thuyền khác là hành động dẫn đến việc tàu thuyền đi qua nhau ở khoảng cách an toàn. Hiệu quả của hành động tránh va phải được kiểm tra thận trọng cho đến khi tàu thuyền kia đã hoàn toàn đi qua và ở xa tàu thuyền mình.

5. Nếu cần thiết để tránh va hay để có thêm thời gian nhận định hết các tình huống, tàu thuyền phải giảm bớt tốc độ hay phải phá trốn tới bằng cách ngừng máy hoặc cho máy chạy lùi.

6. Tàu thuyền mà theo các quy định tại Thông tư này không được cản trở việc đi qua hoặc đi qua an toàn của tàu thuyền khác, khi hoàn cảnh bắt buộc thì phải điều động sớm để có đủ khoảng cách cho việc đi qua an toàn của tàu thuyền kia.

7. Tàu thuyền không được cản trở việc đi qua hoặc đi qua an toàn của tàu thuyền khác, không được miễn giảm trách nhiệm nếu tiếp cận một tàu thuyền khác đến mức dẫn đến nguy cơ đâm va và khi điều động phải có sự quan tâm đầy đủ đến các quy định tại Chương này.