HƯỚNG DẪN QUY TRÌNH BUỒNG LÁI

PHẦN XVIII

CÁC DANH SÁCH KIỂM TRA

Tầm nhìn xa bị hạn chế

Hành động	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Báo cho thuyền trưởng về tầm nhìn bị giảm như quy định trong sổ lện thường trực của thuyền trưởng và của SMS	☐ Yes	
Báo cho buồng máy	☐ Yes	
Bố trí tăng cường người cho buồng lái nếu cần (checklist C2.2)	☐ Yes	
Bố trí người cảnh giới	☐ Yes	
Chuyển về lái tay	☐ Yes	
Máy phải sẵn sàng điều động được ngay	☐ Yes	
Tất cả các cửa và lỗ mở kín nước đã được đóng chặt	☐ Yes	
Chuẩn bị các trang thiết bị	**Trạng thái**	**Ghi chú**
AIS	☐ Yes	
Máy đo sâu	☐ Yes	
Dụng cụ phát âm hiệu sương mù	☐ Yes	
Các đèn hành trình	☐ Yes	
Radar, ARPA hoặc các phương tiện đồ giải khác	☐ Yes	
VHF	☐ Yes	
Tuân thủ các quy định của COLREGS	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Quy tắc 19 – Hành động của các tàu thuyền trong tầm nhìn xa bị hạn chế	☐ Yes	
Quy tắc 35 – âm hiệu trong tầm nhìn xa bị hạn chế	☐ Yes	
Quy tắc 5 – Cảnh giới	☐ Yes	
Quy tắc 6 – Tốc độ an toàn	☐ Yes	
Kế hoạch dự phòng	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Xem xét khả năng neo tàu nếu có nghi ngờ và giữ cho tàu ở nơi có độ sâu thích hợp	☐ Yes	

Các hành động khác	Trạng thái	Ghi chú

Hành hải trong băng*

Hành động	Trạng thái	Ghi chú
Thuyền trưởng được thông báo rằng tàu đang ở gần băng	☐ Yes	
Tăng cường người cảnh giới nếu cần	☐ Yes	
Buồng máy được báo rằng tàu đang ở gần băng	☐ Yes	
Thuyền viên được báo rằng tàu đang ở gần băng	☐ Yes	
Tất cả các cửa kín nước đã đóng	☐ Yes	
Tốc độ được giảm phù hợp với tình hình	☐ Yes	
Chuyển sang lái tay nếu cần	☐ Yes	
Tăng tần suất đo các két, hầm hàng	☐ Yes	
Các chương trình phát sóng dịch vụ tư vấn về băng được theo dõi	☐ Yes	
Các bản điện về nguy hiểm hàng hải đã được phát phù hợp với quy định của SOLAS	☐ Yes	
Những hành động khác	**Trạng thái**	**Ghi chú**
	☐ Yes	
	☐ Yes	
	☐ Yes	
	☐ Yes	

* Chuẩn bị cho việc hành hải trong băng đối với tàu hoạt động ở vùng nước địa cực phải phù hợp với Sổ tay hướng dẫn hoạt động của tàu ở vùng nước vùng địa cực (PWOM).

Đổi ca trực trên biển

Hành động	Trạng thái	Ghi chú
Đủ thời gian cho phép điều chỉnh mắt cho tầm nhìn ban đêm	☐ Yes	
Đã hiểu các lệnh của Thuyền trưởng	☐ Yes	
Nhật ký GMDSS đã được cập nhật	☐ Yes	
Nhật ký boong đã được cập nhật	☐ Yes	
Vị trí, hướng, tốc độ	☐ Yes	
Tiến độ của kế hoạch hành trình và thời gian đến điểm đổi hướng tiếp theo	☐ Yes	
Chức năng trực phía trước (look-ahead) cho tuyến hành trình bao gồm cả các nguy hiểm hàng hải gặp phải trong ca	☐ Yes	
Mớn, độ cao tĩnh không và UKC	☐ Yes	
Ánh hưởng của việc tàu bị nghiêng, chúi, tỉ trọng nước và squat	☐ Yes	
Các điều kiện lưu thông hiện tại	☐ Yes	
Các thông tin an toàn hàng hải	☐ Yes	
• Thời tiết	☐ Yes	
• cảnh báo hàng hải	☐ Yes	
Tình trạng thiết bị hàng hải và thiết bị buồng lái:		
• AIS	☐ Yes	
• Autopilot	☐ Yes	
• BNWAS	☐ Yes	
• máy ghi hướng và điều động máy của tàu	☐ Yes	
• ECDIS	☐ Yes	
• Máy đo sâu	☐ Yes	
• GNSS	☐ Yes	
La bàn con quay và la bàn từ	☐ Yes	
• Các đèn, dấu hiệu và tín hiệu	☐ Yes	
• Radar và ARPA	☐ Yes	

• VDR/S-VDR	☐ Yes	
Tình trạng của các thiết bị liên lạc:		
• EPIRB	☐ Yes	
• NAVTEX	☐ Yes	
• SES	☐ Yes	
• VHF/MF/HF	☐ Yes	
Tình trạng của máy chính và thiết bị lái:		
• trực ca buồng lái	☐ Yes	
• lái tay đã được kiểm tra	☐ Yes	
• Máy chính và các máy đèn	☐ Yes	
• hệ thống máy lái	☐ Yes	
Trạng thái của các cửa kín nước	☐ Yes	
Trạng thái của các khu vực chống lửa	☐ Yes	
Có công việc đặc biệt nào đang được tiến hành	☐ Yes	

Gọi Thuyền trưởng

Nếu cần gọi Thuyền trưởng, nhất là khi có lo ngại về sự an toàn của con tàu thì việc này cần được thực hiện sớm để Thuyền trưởng có đủ thời gian hiểu và phản ứng hiệu quả với tình huống.

Không gọi Thuyền trưởng kịp thời có thể làm tăng mức độ rủi ro về:

- Đâm va;
- Mắc cạn;
- An toàn sinh mạng;
- Tổn thất cho môi trường;
- Tàu bị chậm tr;
- Tràn hoặc rò rỉ hàng hóa;
- Hư hỏng tài sản;
- Tổn thất kinh doanh; hoặc
- Mất uy tín do chậm trễ hoặc hư hỏng hàng.

Khi nào thì gọi Thuyền trưởng	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Theo yêu cầu của SMS, lệnh thường trực hoặc lệnh hàng ngày của thuyền trưởng, bao gồm:		
• khi gặp phải hay dự kiến có tầm nhìn xa bị hạn chế	☐ Yes	
• Khi điều kiện, mật độ giao thông hoặc di chuyển của các tàu khác gây lo ngại	☐ Yes	
• Khi nhận được báo động cấp cứu hoặc nhìn thấy tín hiệu cấp cứu	☐ Yes	
• Khi gặp khó khăn trong việc duy trì hướng đi	☐ Yes	
• Khi có sự khác biệt đáng kể giữa vị trí quan sát được gần nhất và vị trí dự kiến của tàu	☐ Yes	
• Trong trường hợp không nhìn thấy đất liền, không nhìn thấy một dấu hiệu hàng hải hoặc đo được độ sâu vào thời gian dự kiến	☐ Yes	
• Khi bất ngờ nhìn thấy đất liền hoặc một dấu hiệu hàng hải hoặc có sự thay đổi bất ngờ về độ sâu	☐ Yes	
• Khi cần phải phe duyệt ngay các sửa đổi đối với tuyến hành trình	☐ Yes	
• Khi có sự cố động cơ, điều khiển từ xa của máy chính, thiết bị lái hoặc bất kỳ thiết bị hành hải cần thiết nào, báo động hoặc đồng hồ chỉ báo	☐ Yes	
• Khi thông tin liên lạc hoặc thiết bị vô tuyến GMDSS bị trục trặc	☐ Yes	
• Trong thời tiết xấu, nếu có nghi ngờ về khả năng bị tổn thất nào bởi thời tiết	☐ Yes	
• Khi tàu gặp các mối nguy hiểm đối với hàng hải, ví dụ: băng hoặc tàu vô chủ	☐ Yes	
• Khi có lo ngại về an ninh của con tàu	☐ Yes	
• Trong bất kỳ tình huống nguy hiểm nà	☐ Yes	
• Trong mọi trường hợp mà tình huống nằm ngoài khả năng của OOW hoặc nếu có bất kỳ nghi ngờ nào về sự an toàn của tàu, hoặc khả năng tuân thủ các yêu cầu của pháp luật	☐ Yes	
Hành động khác	**Trạng thái**	**Ghi chú**
	☐ Yes	
	☐ Yes	
	☐ Yes	
	☐ Yes	

Phát báo động cấp cứu giả

Báo động giả được phát bằng DSC trên VHF	**Trạng thái**	**Ghi chú**
đặt lại ngay lập tức VHF DSC	☐ Yes	
Thông báo hủy báo động VHF DSC trên kênh 70	☐ Yes	
Phát thông báo tới TẤT CẢ CÁC TRẠM trên Kênh 16 của VHF nêu tên tàu, hiệu gọi và số nhận dạng dịch vụ di động hàng hải (MMSI) để hủy báo động cấp cứu giả	☐ Yes	
Chi tiết về báo động giả và các hành động để hủy báo động giả được ghi lại	☐ Yes	
Báo động giả được phát trên MF DSC	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đặt lại MF DSC ngay lập tức	☐ Yes	
Hủy phát báo động trên MF DSC ở tần số 2187.5 kHz	☐ Yes	
Pht1 thông báo tới TẤT CẢ CÁC TRẠM trên tần số 2182 kHz nêu rõ tên tàu, hiệu gọi và số nhận dạng dịch vụ di động hàng hải (MMSI) để hủy báo động cấp cứu giả	☐ Yes	
Ghi lại chi tiết các hành động hủy báo động giả	☐ Yes	
Báo động giả được phát trên HF DSC	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đặt lại HF DSC ngay lập tức	☐ Yes	
Hủy báo động trên những tần số cấp cứu trên HF DSC distress đã phát báo động:		
• 4207.5 kHz	☐ Yes	
• 6312 kHz	☐ Yes	
• 8414.5 kHz	☐ Yes	
• 12577 kHz	☐ Yes	
• 16804.5 kHz	☐ Yes	
Phát bản điện tới TẤT CẢ CÁC TRẠM, nêu rõ tên tàu, hiệu gọi và số nhận dạng dịch vụ di động hàng hải (MMSI) để hủy báo động cấp cứu giả ở từng tần số cấp cứu bằng đàm thoại mà HF DSC đã được phát:		
• 4125 kHz	☐ Yes	
• 6215 kHz	☐ Yes	
• 8291 kHz	☐ Yes	
• 12290 kHz	☐ Yes	
• 16420 kHz	☐ Yes	

Chi tiết về báo động giả và các hành động để hủy báo động giả được ghi lại	☐ Yes	
Báo động giả được phát qua SES	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đã gửi thông báo ở mức ưu tiên cấp cứu để hủy báo động cấp cứu đến trung tâm điều phối cứu nạn thích hợp (RCC) thông qua trạm mặt đất bờ biển (CES), mà báo động cấp cứu giả đã được gửi đi.	☐ Yes	
Chi tiết về báo động giả và các hành động để hủy báo động giả được ghi lại	☐ Yes	
Báo động giả được phát qua EPIRB	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đặt lại EPIRB ngay lập tức	☐ Yes	
Đã liên lạc với trạm bờ gần nhất hoặc một CES hoặc RCC thích hợp và hủy báo động cấp cứu	Yes	
Chi tiết về báo động giả và các hành động để hủy báo động giả được ghi lại	Yes	

Trục trặc của máy chính

Hành động	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đã gọi Thuyền trưởng	☐ Yes	
Có hành động ngay lập tức để giữ cho tàu tránh xa các nguy hiểm	☐ Yes	
Kiểm tra vị trí của các tàu ở xung quanh	☐ Yes	
Kiểm tra các nguy hiểm hàng hải	☐ Yes	
Các đèn, dấu hiệu và tín hiệu âm thanh báo Tàu mất chủ động được kích hoạt (NUC) một cách thích hợp	☐ Yes	
Chuyển sang lái tay	☐ Yes	
Chuẩn bị neo nếu độ sâu và điều kiện biển cho phép	☐ Yes	
Điều chỉnh trạng thái của tàu trong AIS	☐ Yes	
Đã báo cho VTS hoặc chính quyền cảng một cách thích hợp	☐ Yes	
Phát bản điện AN TOÀN hoặc KHẨN CẤP một cách thích hợp	☐ Yes	
Buồng lái được thông báo về tình hình và trạng thái, bao gồm cả thời gian dự kiến khởi động lại được máy chính	☐ Yes	
Duy trì nhật ký/báo cáo về các sự kiện và quyết định	☐ Yes	
Khác	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đóng các cửa kín nước, nếu cần	Yes	

Trục trặc máy lái

Hành động	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đã gọi Thuyền trưởng	☐ Yes	
Đã ngắt máy lái tự động	☐ Yes	
Đã kết nối với máy lái dự phòng hoặc khẩn cấp	☐ Yes	
Đã có những hành động điều động thích hợp/đà dừng máy	☐ Yes	
Đã báo buồng máy về việc máy lái bị trục trặc	☐ Yes	
Đã dừng hẳn tàu lại (way off), nếu làm như vậy là an toàn	☐ Yes	
Các đèn, dấu hiệu và tín hiệu âm thanh báo Tàu mất chủ động được kích hoạt (NUC) một cách thích hợp	☐ Yes	
Đã kiểm tra vị trí của các tàu ở xung quanh	☐ Yes	
Máy đã sẵn sàng để điều động	☐ Yes	
Đã kiểm tra các nguy hiểm hàng hải	☐ Yes	
Chuẩn bị neo nếu độ sâu và điều kiện biển cho phép	☐ Yes	
Phát bản điện SAFETY hoặc URGENCY nếu cần	☐ Yes	
Đã báo buồng lái về tình huống và tiến độ sửa chữa	☐ Yes	
Duy trì việc ghi lại nhật ký, hồ sơ về các sự kiện	☐ Yes	
Hành động khác	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Kiểm tra đây đủ hệ thống lái trươc khi bắt đầu chuyến đi	☐ Yes	
Các cửa kín nước đã đóng	☐ Yes	
	☐ Yes	
	☐ Yes	
	☐ Yes	

Mất điện toàn tàu (blackout)

Hành động	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đã gọi Thuyền trưởng	☐ Yes	
Đã đưa ra hành động tức thời để giữ cho tàu tránh xa các nguy hiểm	☐ Yes	
Các đèn, dấu hiệu và tín hiệu âm thanh báo Tàu mất chủ động được kích hoạt (NUC) một cách thích hợp	☐ Yes	
Đã liên lạc với buồng máy/sỹ quan máy trực ca	☐ Yes	
Đã chọn nguồn điện dự phòng cho buồng lái và các thiết bị hàng hải	☐ Yes	
Đã kiểm tra vị trí của các tàu ở lân cận	☐ Yes	
Đã kiểm tra các nguy hiểm hàng hải	☐ Yes	
Đã chuẩn bị neo tàu nếu độ sâu và điều kiện của vùng nước thích hợp	☐ Yes	
Đã báo cho VTS hoặc chính quyền cảng thích hợp	☐ Yes	
Đã điều chỉnh trạng thái của tàu trong AIS	☐ Yes	
Bbuồng lái đã được thông báo về tình huống và tình hình sửa chữa	☐ Yes	
Duy trì việc ghi lại nhật ký, hồ sơ về các sự kiện	☐ Yes	
Other	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Chuyển sang lái tay nếu cần	☐ Yes	
Xác định trạng thái trôi dạt của tàu dưới ảnh hưởng của gió, dòng chảy	☐ Yes	
Cửa kín nước đã đóng một cách thích hợp	☐ Yes	
	☐ Yes	

Đâm va

Hành động	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đã gọi Thuyền trưởng	☐ Yes	
Đã phát chuông báo động chung	☐ Yes	
Đã báo cho buồng máy	☐ Yes	
Đã đưa ra hành động điều động thích hợp/dùng máy cho đến khi đánh giá được tình hình	☐ Yes	
Các cửa kín nước và cửa chống cháy tự động đã được đóng	☐ Yes	
Đã tập trung thuyền viên ở các trạm kiểm soát hư hỏng	☐ Yes	
Đã tập trung hành khách tại điểm tập trung	☐ Yes	
Đã triển khai các quy trình kiểm soát tai nạn*	☐ Yes	
Đã phát bản điện URGENCY hoặc DISTRESS nếu cần	☐ Yes	
Đã định kỳ đo tất cả các két, la canh, khoang cách ly và không gian trống	☐ Yes	
Kiểm tra tàu để phát hiện dầu tràn/ô nhiễm, cả ở bên trong và bên ngoài tàu	☐ Yes	
Đã thông báo cho VTS hoặc chính quyền cảng một cách thích hợp	☐ Yes	
Đã thông báo cho đội phản ứng khẩn cấp của công ty	☐ Yes	
Đã bật đèn chiếu sáng boong tàu	☐ Yes	
Đã hỗ trợ tàu khác	☐ Yes	
Đã lưu VDR	☐ Yes	
Đã lưu ECDIS	☐ Yes	
Đã kiểm tra ổn định với sự giúp đỡ của dịch vụ khẩn cấp ở trên bờ, nếu có	☐ Yes	
Việc tách khỏi tàu kia đã được chuẩn bị và lên kế hoạch khi thích hợp	☐ Yes	
Duy trì việc ghi lại nhật ký, hồ sơ về các sự kiện	☐ Yes	
Khác	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Xác nhận lại vị trí của tàu	☐ Yes	
Đã xác định được các mối nguy hiểm hàng hải và tình hình giao thông ở xung quanh	☐ Yes	

Đã liên hệ với dịch vụ ứng cứu khẩn cấp của tàu	☐ Yes	
Xem xét đến dịch vụ lai dắt hoặc cứu hộ	☐ Yes	

* Các hành động cần thiết phải phù hợp với các quy trình kiểm soát thiệt hại cụ thể của tàu.

Mắc cạn và sạt cạn

Hành động	**Trạng thái**	**Ghi chú**
Đã gọi Thuyền trưởng	☐ Yes	
Đã phát báo động chung	☐ Yes	
Đã báo cho buồng máy	☐ Yes	
Đã đóng các cửa kín nước và cửa chống cháy tự động	☐ Yes	
Đã đưa ra hành động điều động thích hợp/dùng máy cho đến khi đánh giá được tình hình	☐ Yes	
Switch made to high cooling water intakes - đã chuyển sang chế độ lấy nhiều nước làm mát	☐ Yes	
Xem xét đến việc dùng neo	☐ Yes	
Đã trưng/kích hoạt các đèn, dấu hiệu, âm hiệu tàu mắc cạn một cách thích hợp	☐ Yes	
Đã báo cho VTS chính quyền cảng thích hợp	☐ Yes	
Đã thông báo cho đội phản ứng khẩn cấp của công ty	☐ Yes	
Đã bật đèn chiếu sáng boong tàu	☐ Yes	
Đã điều chỉnh trạng thái của tàu trong AIS	☐ Yes	
Đã tập trung thuyền viên ở các trạm kiểm soát hư hỏng	☐ Yes	
Các quy trình kiểm soát hư hỏng đã được triển khai*	☐ Yes	
Đã định kỳ đo tất cả các két, la canh, khoang cách ly và không gian trống	☐ Yes	
Kiểm tra tàu để phát hiện dầu tràn/ô nhiễm, cả ở bên trong và bên ngoài tàu	☐ Yes	
Đã đánh giá tính chất của đáy biển	☐ Yes	
Đã đánh giá dòng chảy và thủy triều	☐ Yes	
Đã đánh giá về điều kiện và dự báo thời tiết	Yes	

Đa đo sâu ở xung quanh tàu	☐ Yes	
Đã xác định được vị trí chỗ có nước sâu ở gần tàu	☐ Yes	
Đã xem xét đến các biện pháp làm giảm mớn nước của tàu	☐ Yes	
Đã xem xét các phương án lấy thêm nước dằn để tránh sự dịch chuyển của tàu và làm hư hỏng thêm tàu	☐ Yes	
Kiểm tra ổn định, với sự hỗ trợ từ trên bờ (dịch vụ ứng cứu khẩn cấp) nếu có	☐ Yes	
Chuẩn bị và lập kế hoạch cho việc làm nổi lại tàu khi thích hợp	☐ Yes	
Phát bản điện URGENCY hoặc DISTRESS thích hợp	☐ Yes	
Đã lưu VDR	☐ Yes	
Đã lưu ECDIS	☐ Yes	
Đã ghi nhật ký/hồ sơ về các sự kiện và quyết định	☐ Yes	

* Các hành động cần thiết phải phù hợp với các quy trình kiểm soát thiệt hại cụ thể của tàu.