

BỘ GIAO THÔNG VẬN
TẢI

Số: 49/2005/QĐ-BGTVT

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 4 tháng 10 năm 2005

QUYẾT ĐỊNH CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
Về áp dụng Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính phủ quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ vận tải và Cục trưởng Cục hàng hải Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Áp dụng quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển năm 1972 (Internatinonal Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 - Colregs 72), được sửa đổi bổ sung vào các năm 1981, 1987, 1989, 1993 và 2001 (gọi chung là quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền), kèm theo Quyết định này.

Điều 2. 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, trên các vùng biển Việt Nam và biển cả phải chấp hành nghiêm chỉnh Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền. Tàu biển nước ngoài hoạt động trong vùng nước cảng biển, trên các vùng biển Việt Nam phải chấp hành nghiêm chỉnh Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2006 và thay thế Quyết định số 1533/QĐ-VT ngày 06 tháng 8 năm 1991 của Bộ trưởng Bộ

Giao thông vận tải và bưu điện về việc áp dụng Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển.

Điều 4. Chánh Văn phòng Bộ, Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ, Cục trưởng Cục hàng hải Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

QUY TẮC PHÒNG NGỪA ĐÂM VA TÀU THUYỀN TRÊN BIỂN

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 49/2005/QĐ-GTVT ngày 04/10/2005
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

PHẦN A

QUY TẮC CHUNG

Điều 1. Phạm vi áp dụng

- a) Bản quy tắc này áp dụng đối với tàu thuyền trên biển cả và trong các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu biển có thể qua lại.
- b) Không một quy định nào trong quy tắc này cản trở việc thi hành những quy tắc đặc biệt do các chính quyền địa phương quy định đối với vùng neo tàu, bến cảng, sông hồ hay các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu biển có thể qua lại. Tuy nhiên, những quy tắc đặc biệt nói trên càng phù hợp với Quy tắc này càng tốt.
- c) Không một quy định nào trong quy tắc này cản trở việc thi hành những quy tắc đặc biệt do Chính phủ của bất kỳ một quốc gia nào ban hành liên quan đến việc tăng thêm trạm đèn hoặc đèn hiệu, dấu hiệu hoặc tín hiệu còi dùng cho tàu quân sự và tàu thuyền đi theo hàng dọc hoặc liên quan đến trạm đèn hoặc đèn hiệu hay dấu hiệu dùng cho tàu thuyền đang đánh cá theo đoàn, đội tàu. Trong chừng mực có thể được, vị trí của đèn, đèn hiệu, dấu hiệu hoặc tín hiệu còi tăng thêm đó không thể bị nhầm lẫn với bất kỳ một đèn, dấu hiệu hay tín hiệu nào được quy định trong Quy tắc này.
- d) Để áp dụng các quy định trong quy tắc này, các hệ thống phân luồng có thể được tổ chức hàng hải quốc tế chấp nhận.

e) Một khi Chính phủ có liên quan xét thấy do cấu trúc hoặc do mục đích đặc biệt của một tàu thuyền không thể tuân thủ đầy đủ một quy định nào đó trong quy tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn hay dấu hiệu cũng như sự bố trí và đặc tính của các thiết bị phát âm hiệu, thì loại tàu thuyền này phải tuân thủ quy định do Chính phủ mình ban hành sát với những quy định trong Quy tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn hay dấu hiệu cũng như sự bố trí và đặc tính của các thiết bị phát âm hiệu.

Điều 2. Trách nhiệm

a) Không một quy định nào trong quy tắc 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 Quy tắc 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.

b) Khi phân tích và vận dụng các quy định trong quy tắc này, cần phải hết sức lưu ý đến mọi nguy hiểm đối với hàng 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 Quy tắc này để tránh một nguy cơ trước mắt.

Điều 3. Định nghĩa

Trong Quy tắc này các từ ngữ sau đây được hiểu như sau:

a) "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 - WIG craft và thủy phi cơ;

b) "Tàu thuyền máy" là tàu thuyền chạy bằng động cơ;

c) "Tàu thuyền buồm" là tàu thuyền chạy bằng buồm, kể cả tàu thuyền máy nhưng không dùng động cơ để chạy;

d) "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 ấy;

- e) "Thủy phi cơ" là tàu bay có thể điều động trên mặt nước;
- f) "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 Quy tắc này và vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác;
- g) "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 Quy tắc này và vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác. "Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động" nhưng không hạn chế các tàu thuyền, cụ thể như sau:
- i. Tàu thuyền đang đặt, trục vớt hoặc tiến hành bảo quản phao tiêu, cáp hay ống ngầm dưới nước;
 - ii. Tàu thuyền đang làm công tác nạo vét luồng lạch, khảo sát hải dương, thủy văn hoặc các công việc ngầm dưới nước;
 - iii. Tàu thuyền vừa hành trình vừa tiến hành nhiệm vụ tiếp tế, chuyển tải người, lương thực, thực phẩm hoặc hàng hoá;
 - iv. Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ phục vụ cho tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh;
 - v. Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ rà phá bom mìn;
 - vi. Tàu thuyền đang tiến hành công việc lai dắt không thể điều chỉnh hướng đi của mình;
- h) "Tàu thuyền bị mớn nước khống chế" 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;
- i) "Tàu thuyền đang chạy" là tàu thuyền không thả neo hoặc không buộc vào bờ, hoặc không bị mắc cạn;
- j) "Chiều dài" và "chiều rộng" của tàu là chiều dài, chiều rộng lớn nhất của tàu đó;
- k) Tàu thuyền chỉ được coi là trông thấy nhau khi tàu này quan sát được tàu kia bằng mắt thường;
- l) "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;

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

PHẦN B

QUY TẮC HÀNH TRÌNH VÀ ĐIỀU ĐỘNG

Chương I

HÀNH TRÌNH TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN TẦM NHÌN XA

Điều 4. Phạm vi áp dụng

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

Điều 5. Cảnh giới

Mọi 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

Mọi tàu thuyền phải luôn luôn giữ mọi 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:

a) Đối với mọi tàu thuyền:

- i. Trạng thái tầm nhìn xa;
- ii. 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;
- iii. 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;
- iv. Ban đêm có vầng ánh sáng của các đèn trên bờ hoặc sự khuếch tán ánh sáng của bản thân các đèn trên tàu thuyền;
- v. Trạng thái gió, sóng biển, hải lưu và trạng thái gần các chướng ngại hàng hải;