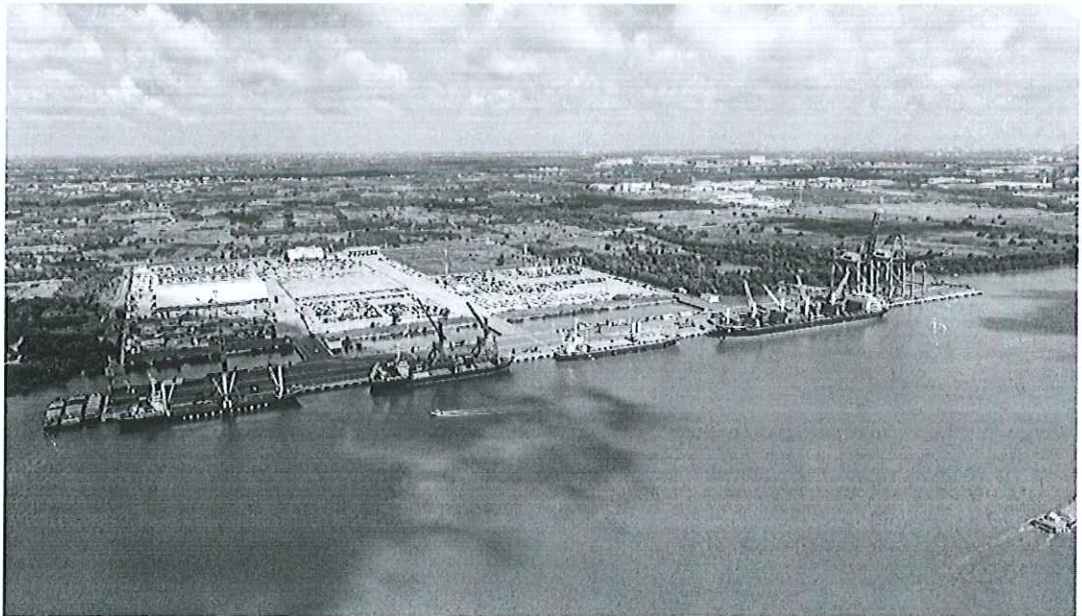


CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN HIỆP PHƯỚC



QUY TRÌNH KHAI THÁC CẢNG SÀI GÒN HIỆP PHƯỚC



TP. Hồ Chí Minh – Tháng 08/2024

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 08 năm 2024

QUY TRÌNH KHAI THÁC

I. THÔNG TIN VỀ DỰ ÁN:

1.1. Giới thiệu về dự án:

- Tên dự án: Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước; Thuộc dự án cảng biển số 4;
- Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước;

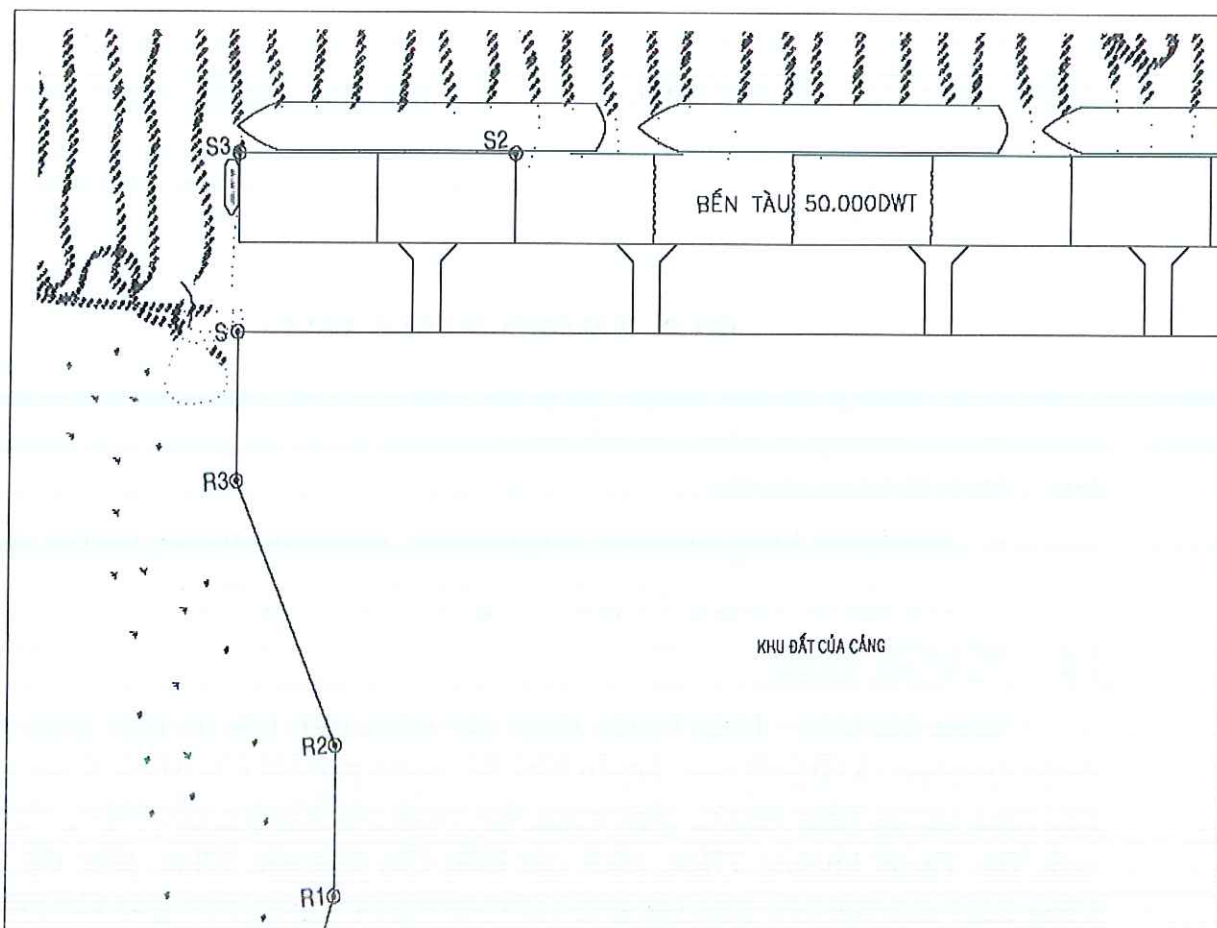
1.2. Vị trí xây dựng:

Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước được xây dựng nằm bên bờ phải sông Soài Rạp, thuộc địa phận xã Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, thành phố Hồ Chí Minh. Cảng nằm trong khu công nghiệp Hiệp Phước, cách trung tâm thành phố khoảng gần 30km, cách khu chế xuất Tân Thuận khoảng 17km, cách cửa biển Cần Giờ gần 20km. Khu đất xây dựng Cảng được giới hạn bởi: phía bắc giáp rạch Mương Lớn; phía nam giáp khu Dịch vụ hậu cần, phía đông giáp sông Soài Rạp; phía tây giáp giai đoạn 2 của KCN Hiệp Phước. Tổng diện tích khu đất là 54,6 ha trong đó 39,06 ha dành cho khu cảng và 15,54 ha dành cho khu Dịch vụ hậu cần.

Tọa độ khu đất xây dựng và tọa độ tuyến mép bên của cảng thể hiện ở bảng sau:

Bảng 1.1- Tọa độ khu đất xây dựng cảng

Điểm	Tọa độ (hệ tọa độ VN2000)	
	X (m)	Y (m)
A	1.173.974,723	610.666,398
B	1.173.771,310	610.728,568
C	1.173.487,217	610.815,396
D	1.173.257,830	610.885,504
L	1.173.241,763	610.890,414
K	1.173.377,740	611.371,493
S	1.174.147,662	611.154,174
R1	1.173.974,469	610.811,206
R2	1.174.001,768	610.907,920
R3	1.174.120,465	611.057,944
S1	1.173.410,379	611.486,968
S2	1.173.987,818	611.323,981
S3	1.174.180,297	611.269,651



Hình 1.1 – Mặt bằng khu vực xây dựng cảng

1.3. Các văn bản liên quan:

- Quyết định số 791/QĐ-TTg, ngày 12 tháng 8 năm 2005 của Thủ Tướng Chính Phủ về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển khu vực thành phố Hồ Chí Minh – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu (nhóm 5) đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020;
- Văn bản số 1603/TTg-CN ngày 10/10/2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc cho phép đầu tư dự án Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước tại xã Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, TP. Hồ Chí Minh;
- Quyết định số 46/2010/QĐ-TTg ngày 24/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế tài chính phục vụ di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son;
- Văn bản số 2004/TTg-KTN ngày 22/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc chủ trương thực hiện Dự án chuyển đổi công năng khu bến cảng Nhà Rồng - Khánh Hội của Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn (nay là Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn);
- Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 3327/QĐ-BGTVT ngày 29/08/2014 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 921/CHHVN-CTHH ngày 15/05/2009 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc thỏa thuận tuyến mép bến cảng Sài Gòn - Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, TP. Hồ Chí Minh;
- Quyết định số 144/QĐ-UBND ngày 13/01/2010 của UBND TP. Hồ Chí Minh về việc cho Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước thuê đất và thuê mặt nước tại xã Hiệp Phước, huyện Nhà Bè để đầu tư xây dựng cảng Sài Gòn - Hiệp Phước;
- Quyết định số 1159/CHHVN-CTHH ngày 02/06/2010 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc thỏa thuận đầu tư xây dựng bến phao trên sông Soài Rạp của Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước;
- Quyết định số 36/HĐQT-SPH ngày 22/04/2008 của Hội đồng quản trị Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước về việc phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng công trình cảng Sài Gòn - Hiệp Phước;
- Quyết định số 12/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 12/02/2015 của Đại Hội đồng cổ đông Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước về việc phê duyệt điều chỉnh Dự án Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước;
- Quyết định số 523/QĐ-BTNMT ngày 20/3/2009 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường về phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước;
- Giấy chứng nhận thẩm duyệt Thiết kế về phòng cháy và chữa cháy dự án Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước số 1368/TD-PCCC ngày 30/10/2015; số 6375/PCCC-P2 ngày 13/9/2017 của Cảnh sát Phòng cháy và Chữa cháy Thành phố Hồ Chí Minh;
- Giấy chứng nhận phù hợp của cảng biển số ISPS/SoCPF/184/VN ngày 10/03/2023 đối với Bến cảng Sài Gòn – Hiệp Phước;
- Quyết định số 1395/QĐ – CHHVN ngày 10/9/2019 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc công bố mở cầu cảng số 3 và 300m cầu cảng số 2 thuộc Bến cảng Sài Gòn –Hiệp Phước;
- Quyết định số 601/QĐ – CHHVN ngày 27/04/2023 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc công bố mở cầu cảng số 1 và 100m cầu cảng số 2 thuộc Bến cảng Sài Gòn –Hiệp Phước;
- Văn bản số 08/2023/GCN – CHHVN ngày 12/05/2023 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác Cảng Sài Gòn –Hiệp Phước;

II. THÔNG TIN VỀ BẾN CẢNG:

2.1. Giới thiệu về bến cảng:

2.1.1. Nhiệm vụ khai thác cảng:

Cảng được tiếp nhận tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài chở hàng tổng hợp, container trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải ra, vào neo đậu, bốc dỡ hàng hoá và thực hiện các dịch vụ hàng hải khác có liên quan.

2.1.2. Quy mô bến cảng:

Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước là công trình hàng hải, hạng I, thời hạn sử dụng công trình là 50 năm.

Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước gồm bến cảng, bến phao và các công trình phụ trợ. Bến cảng bao gồm cầu chính và cầu dẫn. Cầu chính có chiều dài bến 800m với 08 phân đoạn, gồm cầu cảng số 1 (phân đoạn 7 & 8) dài 200m; cầu cảng số 2 (phân đoạn 3, 4, 5 & 6) dài 400m; cầu cảng số 3 (phân đoạn 1 & 2) dài 200m. Tại vị trí thượng lưu (phân đoạn 8) và vị trí hạ lưu (phân đoạn 1) kết hợp khai thác bến sà lan 1000T và 300T, cụ thể như sau:

- Cầu chính: Bến có chiều dài 800m, rộng 60m được thiết kế để tiếp nhận tàu container và tàu hàng tổng hợp có tải trọng đến 50.000DWT cập bến ở phía trước, sà lan 1.000T ở hai đầu bến và sà lan 300T ở mặt sau bến. Trên mặt cầu bố trí 2 hệ thống ray: hệ ray A120, khổ ray 30,48m (đã xây dựng hoàn thành 200md); hệ ray A100, khổ ray 14,88m (đã xây dựng hoàn thành 600md).

- Cầu dẫn: Bến có 4 cầu dẫn nối cầu chính với bãi hàng phía sau, kích thước của cầu dẫn là 20m x 86,5m, (đã xây dựng hoàn thành cầu dẫn số 1, số 2 và số 3).

- Bến phao: Gồm bến phao: BP-SG01 và BP-SG02 cho tàu container và hàng tổng hợp trọng tải 30.000DWT neo đậu. Bến phao nằm đối diện cầu cảng qua sông Soài Rạp.

2.2. Các thông số kỹ thuật công trình:

2.2.1. Thông số kỹ thuật cơ bản cầu cảng:

Bảng 2.1 - Thông số kỹ thuật cơ bản của cầu cảng

Stt	Hạng mục công trình	Đvt	Số lượng
1	Bến cảng 50.000 DWT (Cầu tàu số 1, 2, 3):		
1.1	Chiều dài cầu cảng	m	800
1.2	Chiều rộng cầu cảng	m	60
1.3	Cao trình đỉnh bến	m	+5,50
1.4	Cao trình đáy bến (đối với tàu 50.000 DWT)	m	-14,00
1.5	Cao trình đáy bến (đối với tàu 30.000 DWT)	m	-10,50
1.6	Bề rộng khu nước trước bến	m	80
2	Cầu dẫn (Cầu dẫn số 1, 2, 3, 4):		
2.1	Chiều dài của một cầu dẫn	m	86,5
2.2	Chiều rộng của một cầu dẫn	m	20
3	Bến sà lan 1.000T (đầu hồi phân đoạn 1, 8):		
3.1	Chiều dài của một bến sà lan	m	60
3.2	Cao trình đỉnh bến sà lan	m	+5,50
3.3	Cao trình đáy bến sà lan	m	-3,00
3.4	Bề rộng khu nước trước bến sà lan	m	25
4	Bến sà lan 300T (bên hông phân đoạn 1, 8):		
4.1	Chiều dài của một bến sà lan	m	110
4.2	Cao trình đỉnh bến sà lan	m	+5,50
4.3	Cao trình đáy bến sà lan	m	-2,00

Stt	Hạng mục công trình	Đvt	Số lượng
4.4	Bề rộng khu nước trước bến sà lan	m	20

2.2.2. Đặc điểm tự nhiên:

- Chế độ thủy triều: Chế độ bán nhật triều;
- Chế độ gió: Bình thường, dưới cấp 5;
- Chế độ sóng: Bình thường, dưới cấp 3;
- Chế độ dòng chảy: Tốc độ dòng chảy dưới 0,6m/s;
- Cao độ mực nước cao nhất (hệ Hải đồ): +4.19 m;
- Cao độ mực nước thấp nhất (hệ Hải đồ): +1.04m;

2.2.3. Tải trọng khai thác:

a) Tàu khai thác:

Theo hồ sơ thiết kế, bến được thiết kế để phục vụ cho tàu có trọng tải từ 5.000DWT đến 50.000DWT. Đầu bến phân đoạn 1 và phân đoạn 8 cho phép cập sà lan 1000T và phía sau phân đoạn 1 và phân đoạn 8 cho phép cập sà lan 300T. Thông số tàu và sà lan thiết kế như sau:

Bảng 2.2 - Thông số tàu và sà lan thiết kế cho cảng

STT	Loại tàu	Trọng tải DWT	Lượng giãn nước (T)	Chiều dài L_{oa} (m)	Chiều dài L_{pp} (m)	Chiều rộng B (m)	Chiều cao D (m)	Mớn nước đầy tải T_c (m)
<i>I</i>	<i>Tàu container</i>							
1	Tàu container	10,000	14,300	134	125	21.6	10.7	7.7
2	Tàu container	30,000	40,800	206	194	29.1	16.5	10.7
3	Tàu container	50,000	66,500	253	238	32.3	20.2	12.5
<i>II</i>	<i>Tàu tổng hợp</i>							
1	Tàu tổng hợp	5,000	7,210	104	96	16	8.4	6.1
2	Tàu tổng hợp	10,000	13,900	129	120	19.5	10.3	7.6
3	Tàu tổng hợp	30,000	39,000	181	170	26.4	14.4	10.9
4	Tàu tổng hợp	50,000	60,732	216	204	31.5	17.5	12.4
<i>III</i>	<i>Sà lan</i>							
1	Sà lan	1,000			48	10.5	3.3	2.9
2	Sà lan	300			35	10	3.2	1.1

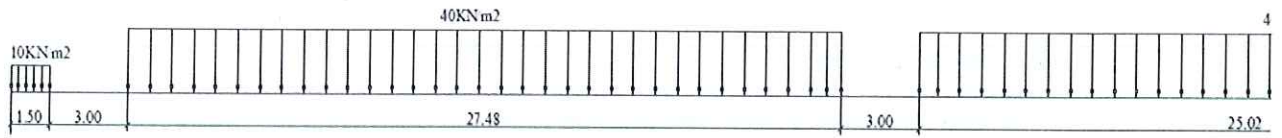
b) Tải trọng khai thác trên mặt cầu:

Theo hồ sơ thiết kế ban đầu và các hồ sơ thiết kế điều chỉnh, tải trọng khai thác trên mặt cầu như sau:

* Tải trọng hàng hóa:

◇ Tải trọng hàng hóa phân bố đều trên cầu chính:

- Trong phạm vi từ tuyến mép bến đến ray cần trục phía sông: $q = 10 \text{ KN/m}^2$
- Trong phạm vi từ ray cần trục phía sông đến hết bề rộng bến: $q = 40 \text{ KN/m}^2$
- Trong phạm vi 3m tại ray cần trục: $q = 0 \text{ KN/m}^2$.



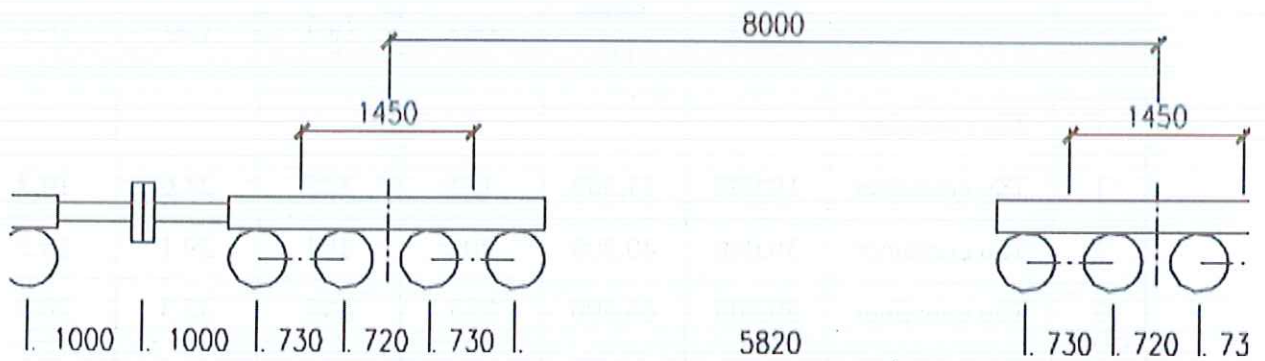
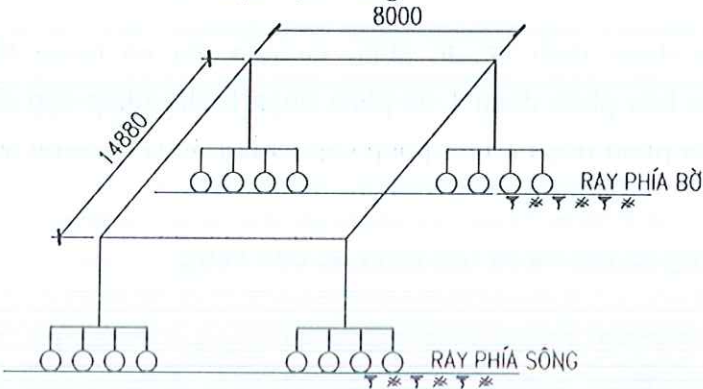
Hình 2.1 – Sơ đồ phân bố tải trọng hàng hoá

◇ Tải trọng hàng hóa phân bố đều trên cầu dẫn: $q = 40 \text{ KN/m}^2$.

* Tải trọng thiết bị:

Sử dụng 02 loại cần trục: cần trục vận nặng và cần trục STS để khai thác làm hàng.

◇ Cần trục vận nặng:



Hình 2.2 - Kích thước chân và cụm bánh xe cần trục vận nặng

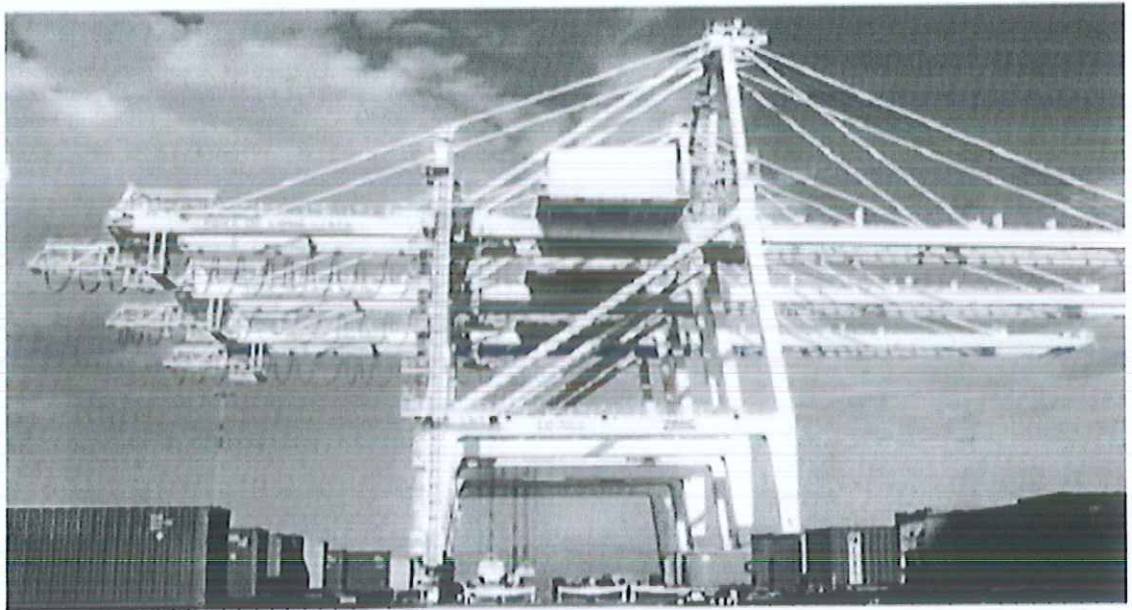
Thông số kỹ thuật của cần trục vận nặng thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.3 - Thông số kỹ thuật của cần trục vận nặng

Stt	Thông số kỹ thuật	Giá trị	
1	Khoảng cách giữa hai ray cần trục (m)	14.88	
2	Khoảng cách giữa 2 buffer (m)	12.80	
3	Khoảng cách 2 chân theo phương dọc bến (m)	8.00	
5	Số chân cần trục	4	
6	Số cụm bánh xe/chân	2	
7	Số bánh xe/cụm bánh	2	
8	Khoảng cách 2 cụm bánh xe (m)	1.45	
9	Khoảng 2 bánh xe trong cụm (m)	0.73	
10	Trọng lượng bản thân cần trục (T)	396.00	
11	Trọng lượng cần trục khi có tải (T)	436.00	
12	Tải trọng bánh xe	Phía sông	Phía bờ

Stt	Thông số kỹ thuật	Giá trị	
	* Điều kiện khai thác (vận tốc gió 20 m/s)		
	a. Tải thẳng đứng (T/bánh)	28.00	28.00
	b. Tải ngang (T/bánh)	4.20	
	* Điều kiện gió bão (vận tốc gió 40 m/s)		
	a. Tải thẳng đứng (T/bánh)	35.00	35.00
	b. Tải thẳng đứng (T/bánh)	5.25	
13	Tải neo cần trục (T/chân)	100.00	
14	Tải dừng cần trục (T)	44.00	

<> Cần trục cổng STS:



Hình 2.3 - Sơ đồ tải trọng cần trục cổng STS

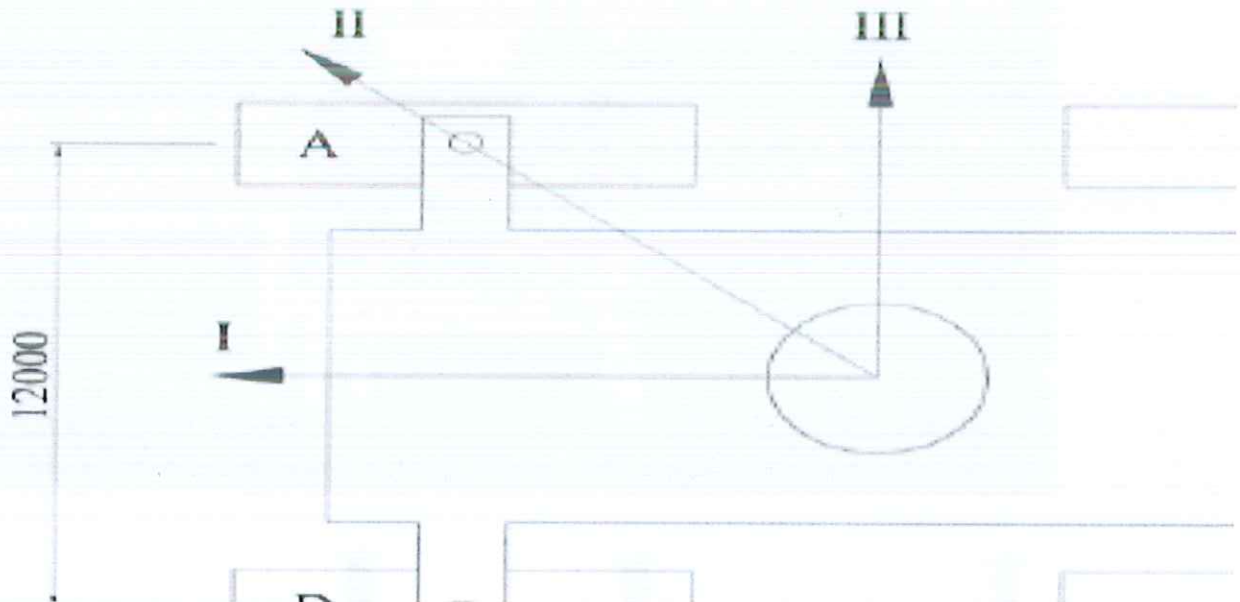
Thông số kỹ thuật của cần trục cổng như sau:

Bảng 2.4 - Thông số kỹ thuật của cần trục cổng

Stt	Thông số kỹ thuật	Giá trị
1	Khoảng cách giữa hai ray cần trục (m)	30.48
2	Khoảng cách giữa 2 buffer (m)	28.0
3	Khoảng cách cơ sở của nhóm bánh xe (m)	18.0
4	Khoảng cách bánh xe (m)	1.0
5	Số bánh xe /cụm bánh	8
6	Trọng lượng cầu (T)	1,300

Stt	Thông số kỹ thuật	Giá trị	
		Phía sông	Phía bờ
7	Tải trọng bánh xe		
	* Điều kiện khai thác (vận tốc gió 20 m/s)		
	a. Tải thẳng đứng (T)	60.0	45.0
	b. Tải ngang (T/cụm bánh)	21.0	
	* Điều kiện gió bão (vận tốc gió 40 m/s)		
	a. Tải thẳng đứng (T)	75.0	75.0
	b. Tải ngang (T/cụm bánh)	60.0	
8	Tải neo cần trục (T/cụm bánh)	200.0	
9	Tải dừng cần trục (T)	60.0	

<> Cần trục di động:



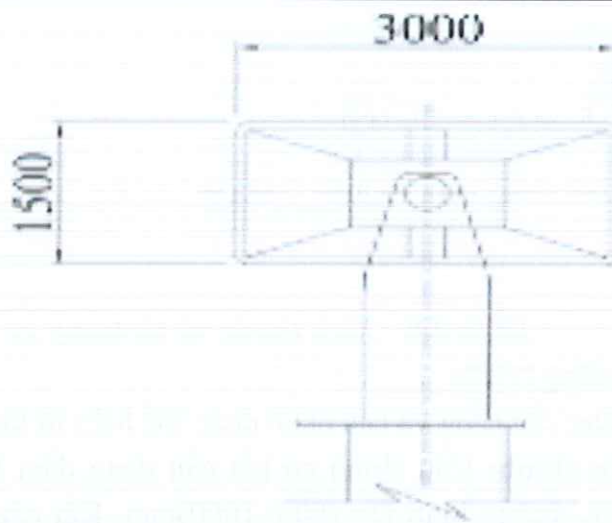
Hình 2.4 - Sơ đồ tải trọng cần trục di động

Thông số kỹ thuật của cần trục di động như sau:

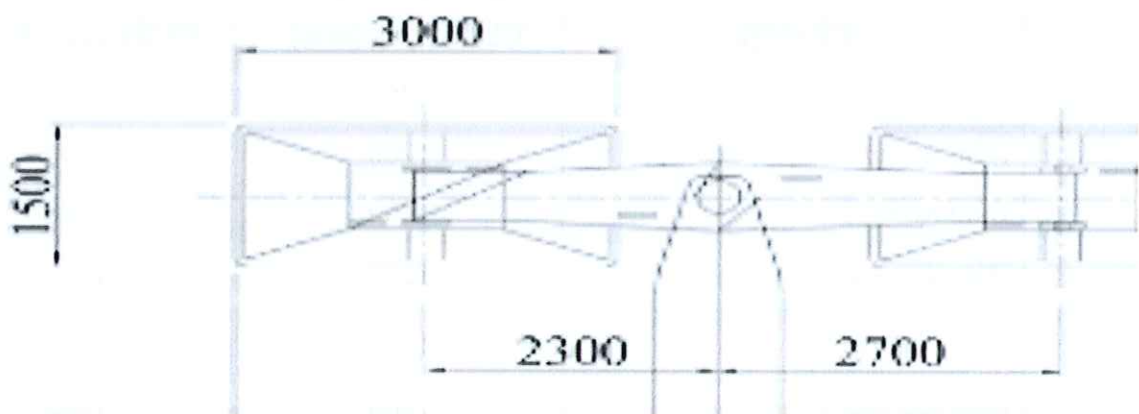
Bảng 2.5 - Thông số kỹ thuật của cần trục di động

Tải tẩm chân đế trong trường hợp vươn xa				
Trường hợp	I	II	III	Đơn vị
Sức nâng	39.8	39.8	39.8	T
Đường kính	43	43	43	m
Tải chân đế A	187	227	200	T
Tải chân đế B	47.4	124	200	T
Tải chân đế C	47.4	20.8	34.4	T

Tải chân đế D	187	97	34.4	T
Tổng tải trọng	468.8	468.8	468.8	T
Tải tấm chân đế trong trường hợp nâng tải nặng				
Sức nâng	96	96	96	T
Đường kính	25	25	25	m
Tải chân đế A	198	236	210	T
Tải chân đế B	60	140	210	T
Tải chân đế C	60	30	48	T
Tải chân đế D	198	110	48	T
Tổng tải trọng	516	516	516	T

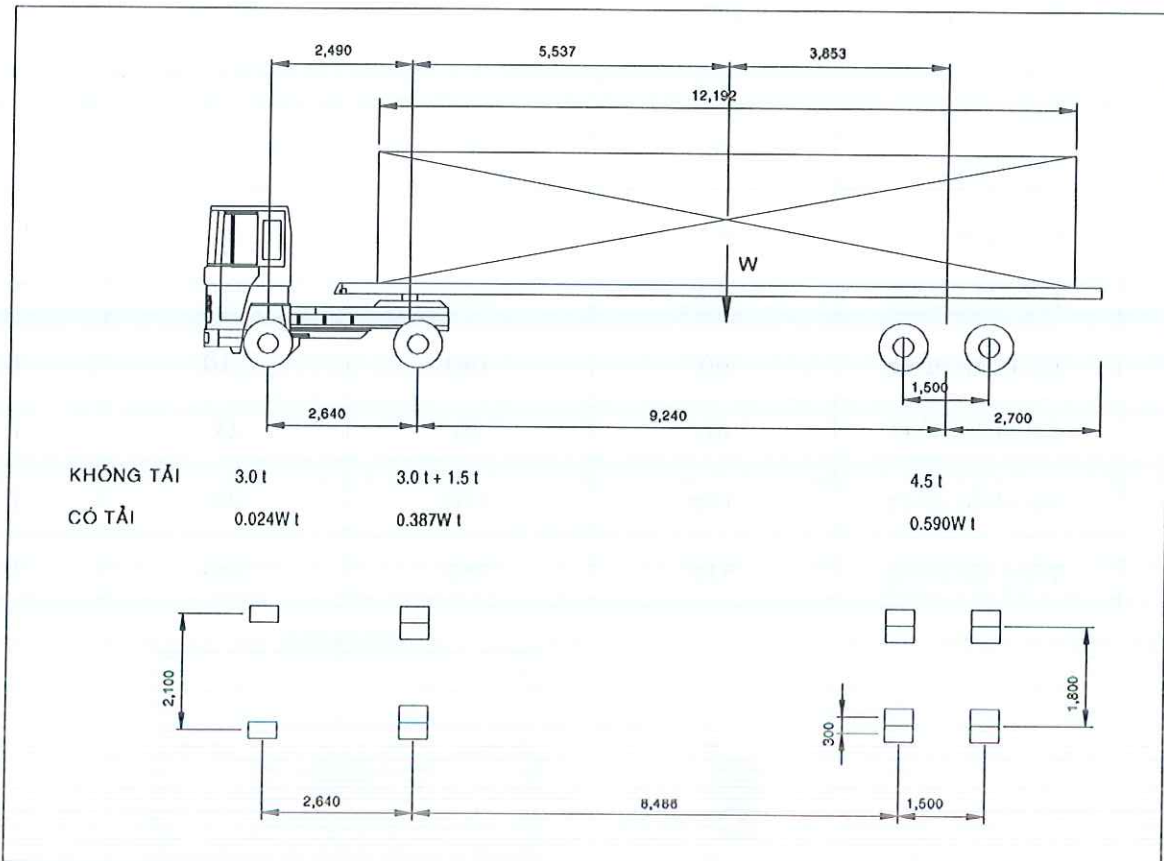


Standard Pad Arrangeme



Hình 2.5 - Kích thước cơ bản chân cân trực

◁ Tải trọng xe:



Hình 2.6 - Kích thước và tải trọng xe

2.3. Kết cấu công trình:

Mặt bằng cầu cảng và các phân đoạn thể hiện từ hình 2.7 đến 2.9.

a) **Cầu chính:** Cầu chính có kết cấu dạng dầm bản BTCT trên nền cọc BTCT DUL đường kính $D = (800 \div 1000)$ mm. Kết cấu cơ bản của 01 phân đoạn cầu chính như sau:

Nền cọc: Bao gồm cọc ống BTCT dự ứng lực đường kính $D = 1000$ mm, dày 140 mm, dài 56 m, đóng thẳng và đóng xiên 6:1. Cọc ống BTCT dự ứng lực đường kính $D = 800$ mm, dày 120 mm, dài 56 m, đóng thẳng. Mỗi nối bằng bản tấp thép.

Hệ dầm: Bao gồm dầm ngang, dầm dọc và dầm dọc cần trục. Kết cấu BTCT M400 – B6 chống thấm, đá 1x2 đổ tại chỗ, bê tông sử dụng phụ gia chống ăn mòn. Tiết diện dầm được mô tả trong bảng sau:

Bảng 2.6 - Thông số kỹ thuật của dầm

Cấu kiện	Chiều rộng (mm)	Chiều cao (mm)
Dầm ngang 1	1200	1500
Dầm ngang 2	1200	1500
Dầm ngang 3	1200	1500
Dầm dọc loại 1	1200	1500
Dầm dọc loại 2	1200	1500
Dầm dọc loại 3	1200	1500
Dầm cần trục loại 1	1800	2200

Bản tựa tàu: Bản tựa tàu cầu chính có hai loại: Bản tựa tàu ở mặt trước cầu chính và bản tựa tàu ở phía sau (đối với phân đoạn 1 và phân đoạn 8). Bản tựa tàu ở mặt trước cầu chính kích thước $H \times B = 3 \times 0,35$ (m): chạy suốt theo chiều dài phân đoạn bên, kết cấu BTCT M 400 – B6 chống thấm, đá 1x2 đổ tại chỗ, bê tông sử dụng phụ gia chống ăn mòn. Bản tựa sà lan 300T ở mặt sau (đối với phân đoạn 1 và phân đoạn 8) có kích thước $H \times B = 4,4 \times 0,4$ (m), kết cấu BTCT M400 – B6 chống thấm, đá 1x2 đổ tại chỗ, bê tông sử dụng phụ gia chống ăn mòn.

Bản mặt cầu và gờ chắn xe: Bề dày bản mặt cầu chính lớn nhất là 50cm. Trong đó, chiều dày bản bê tông đúc sẵn là 35cm, chiều dày bản mặt cầu đổ tại chỗ là 15cm. Chiều dày lớp bê tông nhựa phủ mặt trung bình là 5cm. Mái dốc thoát nước trên mặt bên đổ về phía ray cần trục. Gờ chắn xe hình thang có kích thước $(a \times b \times h) = (0,25 \times 0,4 \times 0,4)$ m được bố trí phía trước bên, phía sau và mặt bên, kết cấu BTCT M400 – B6 chống thấm đá 1x2 đổ tại chỗ.

Hào công nghệ: Chạy dọc theo tuyến mép bên phía sông, kết cấu BTCT M400 – B6 đá 1x2 đổ tại chỗ cùng với dầm dọc cần trục phía ngoài sông.

b) Cầu dẫn: Cầu tàu số 3 gồm cầu dẫn số 1. Cầu tàu số 2 gồm cầu dẫn số 2 và số 3. Cầu tàu số 1 gồm cầu dẫn số 4. Cầu dẫn có kết cấu dạng dầm bản BTCT trên nền cọc BTCT DUL đường kính $D=700$ mm. Kết cấu cơ bản của 01 cầu dẫn như sau:

Nền cọc: Bao gồm cọc ống BTCT dự ứng lực đường kính $D=700$ mm, dày 110mm, dài 57m, đóng thẳng và đóng xiên 8:1.

Hệ dầm: Bao gồm dầm ngang, dầm dọc, dầm biên và dầm xiên, kết cấu BTCT M 400 – B6 chống thấm, đá 1x2 đổ tại chỗ bê tông sử dụng phụ gia chống ăn mòn.

Bản mặt cầu và gờ chắn xe: Bản mặt cầu dẫn kết cấu BTCT M400 – B6 chống thấm, bê tông sử dụng phụ gia chống ăn mòn. Bên trên bản mặt cầu dẫn phủ một lớp bê tông nhựa dày trung bình 5cm. Gờ chắn xe được bố trí hai bên cầu dẫn, kết cấu BTCT M400 – B6 đá 1x2 đổ tại chỗ.

Mố cầu dẫn: Mố cầu dẫn là phần chuyển tiếp tại vị trí tiếp giáp giữa cầu dẫn và đường bãi phía trong bờ, kết cấu mố từ trên xuống dưới như sau:

- + Lớp đá hộc đổ, cao độ đáy lớp đá hộc là +3.55m, mái dốc phía trước 1:3.
- + Lớp đá dăm dày 30cm, cao độ đáy lớp đá dăm là +3.25m, mái dốc phía trước $m=3$, mái dốc phía sau 1:10 và 1:1.
- + Lớp vải địa kỹ thuật cường độ 24KN/m.
- + Lớp cát san lấp dày 50cm, cao độ đáy lớp cát là +2.75m.
- + Lớp vải địa kỹ thuật cường độ 24KN/m phân cách giữa lớp đá đổ và mặt đất tự nhiên.

2.4. Thiết bị phụ trợ của cầu cảng:

a. Đệm va tàu: Phía trước cầu chính (vị trí bến cập tàu 50.000DWT) sử dụng loại đệm tàu nhập ngoại cho tàu 50.000DWT cập. Bến sà lan dùng loại đệm ống cao su đúc trong nước sản xuất. Tất cả các đệm được bắt bu lông cố định tại vị trí trụ tựa tàu và bản tựa tàu. Các yêu cầu của đệm va như sau:

Bảng 2.7 - Thông số kỹ thuật và số lượng của đệm va tàu

	Tàu 50.000 DWT	Sà lan 1.000T	Sà lan 300T
Năng lượng va	$\geq 884,60$ kNm	$\geq 41,83$ kNm	$\geq 10,55$ kNm
Phản lực đệm	$\leq 1704,45$ kN	$\leq 257,02$ kN	$\leq 128,51$ kN
Biến dạng	$\leq 52,50\%$	$\leq 40\%$	$\leq 40\%$
Số lượng đệm	64 bộ	24 bộ	66 bộ

b. Bích neo tàu: Phía trước cầu chính (vị trí bến cập tàu 50.000DWT) sử dụng bích neo 150T nhập ngoại bằng gang đúc có phụ kiện đồng bộ. Phía đầu hồi và mặt sau của phân đoạn 1 và phân đoạn 8 (vị trí bến sà lan 1.000T và bến sà lan 300T) sử dụng bích neo 30T. Số lượng bích neo 150T là 32 bích, bổ sung 01 bích neo phụ 40T (giữa phân đoạn 5 & 6); và số lượng bích neo 30T là 18 bích.

c. Cầu thang: Mỗi phân đoạn bến bố trí 01 cầu thang lên xuống, lắp đặt phía trước bản tựa tàu. Tổng cộng có 08 cầu thang.

d. Ray cản trực: Ray cản trực được lắp đặt trên dầm cản trực, được liên kết bằng hệ thống cóc ray và bu lông chôn sẵn trong bê tông. Cuối mỗi đường ray bố trí mố chặn ray để đảm bảo an toàn cho cản trực. Ray cản trực gồm 02 loại song song tồn tại:

+ Ray A100, khổ ray 14,88m lắp đặt cho cản trực vạn năng được lắp đặt tại các phân đoạn 1÷6 (đã thi công hoàn thành).

+ Ray A120, khổ ray 30,48m lắp đặt cho cản trực cổng STS bố trí cho cả 8 phân đoạn, hiện tại đã lắp đặt hoàn chỉnh 200 md tại phân đoạn 7 & 8.

e. Hệ thống cấp nước sinh hoạt và PCCC: Hệ thống này lấy từ nguồn nước chính của Khu công nghiệp Hiệp Phước. Vị trí nối với đường ống chính tại cầu dẫn số 1, 2, 3 và 4, từ đây nước theo các đường ống chạy dọc theo cầu dẫn, cầu chính và chạy dọc theo tuyến mép bến cập tàu. Đường ống cấp nước sinh hoạt và cứu hỏa sử dụng ống sắt tráng kẽm $D = 150\text{mm}$. Đường ống cấp nước sinh hoạt và cứu hỏa được đặt trên các giá đỡ ống ở mặt bên phía trong của cầu dẫn và các giá đỡ ống dưới bản mặt cầu dẫn và cầu chính ra đến hào công nghệ. Từ đây, các đường ống chạy trong hào công nghệ dọc theo tuyến mép bến và cấp nước cho các trụ cứu hỏa với họng cứu hỏa đường kính $D=60\text{mm}$ bố trí trong các ga cấp nước trên cầu chính. Nước cấp xuống tàu thông qua các đường ống mềm.

f. Hệ thống điện và chiếu sáng: Hệ thống điện cung cấp cho cảng lấy từ nguồn điện của Khu công nghiệp Hiệp Phước thông qua trạm điện chính MS và 02 trạm phân phối điện

SS1 và SS2 cung cấp điện cho cầu tàu. Trạm SS1 nằm sát cầu dẫn số 1, trong trạm bố trí tủ trung thế, tủ hạ thế, máy biến áp và máy phát điện. Trạm SS2 nằm sát cầu dẫn số 3, trong trạm bố trí tủ trung thế, tủ hạ thế và máy biến áp. Trên cầu tàu bố trí 02 tủ cấp nguồn hạ thế chính cho cảng (01 tủ hạ thế nằm góc giao phân đoạn 2 và cầu dẫn số 01; 01 tủ hạ thế nằm góc giao phân đoạn 6 và cầu dẫn số 03); bố trí 11 tủ hạ thế sử dụng cho cầu hoạt động và 06 tủ hạ thế sử dụng cho 2 bến sà lan. Hiện tại chưa thi công hệ thống điện trung thế cho phân đoạn 7 & 8. Hệ thống chiếu sáng cho cầu cảng gồm 03 trụ đèn cao 30m, sử dụng đèn LED 640W & 960W.

g. Thiết bị khai thác đã đầu tư cho cầu cảng: Trên mặt bến cảng, hiện nay đã đầu tư 3 cầu vụn năng; 3 phễu chứa hàng và 6 gầu ngoạm.

Cầu vụn năng: Thông số kỹ thuật gồm: Trọng tải làm việc móc chính 30T; Vận tốc nâng móc chính 60m/ph; Tầm với thiết kế/thực tế móc chính 5-28m; Độ cao nâng thiết kế/thực tế móc chính 50m.

Phễu chứa hàng: Phễu chứa thể tích 80m³, chứa hàng rời có tỷ trọng $\geq 1.600\text{kg}$. Phễu có 1 hòng xả hàng. Phễu có 4 cột chân đỡ, 2 cột có gắn bánh xe để dùng xe nâng di chuyển phễu.

Gầu ngoạm: Bao gồm 3 gầu ngoạm 20m³ và 3 gầu ngoạm 15m³.

2.5. Bến phao BP-SG01; BP-SG02:

a) Đặc trưng loại tàu neo đậu tại bến phao:

Bến phao: BP-SG01 và BP-SG02 được thiết kế cho tàu container và tàu hàng tổng hợp có trọng tải 30.000DWT neo đậu làm hàng với các thông số như sau:

Bảng 2.8 - Thông số kỹ thuật của tàu neo đậu bến phao

Stt	Loại tàu	Lượng giãn nước (Tấn)	Chiều dài LOA (m)	Chiều dài LPP (m)	Chiều rộng B (m)	Chiều cao D (m)	Mớn nước đầy tải D_{full} (m)
1	Tàu container	40.800	206	194	29,1	16,5	10,7
2	Tàu hàng tổng hợp	39.000	181	170	26,4	14,4	10,9

b) Thông số cơ bản bến phao và vùng nước:

Bến phao BP-SG01 và BP-SG02: Mỗi bến phao được bố trí 2 cụm neo tại mũi và lái tàu, mỗi cụm neo gồm phao neo, rùa neo, xích neo và các phụ kiện kèm theo.

Với mỗi bến phao, khoảng cách giữa 2 rùa neo mũi, lái là 310m. Tại mỗi cụm rùa neo bố trí 2 rùa BTCT, kích thước mỗi rùa (5x5x1)m.

Phao neo thép có đường kính 3,8m cao 1,5m, được nối với rùa neo thông qua hệ thống xích neo đường kính $D = 82\text{mm}$

Cao độ đáy vũng đậu tàu theo thiết kế là -12m (Hệ hải đồ).

2.6. Sử dụng bến cảng để khai thác:

1. Tiếp nhận thông tin tàu:

- Bộ phận tiếp nhận: Phòng Khai thác Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước bộ phận trực tiếp tiếp nhận thông tin tàu (NOA) từ khách hàng, đại lý qua email/fax..
- Thông tin tàu: Tối thiểu 1 ngày trước khi tàu cập, đại lý gửi thông báo tàu đến (NOA) cho cảng với đầy đủ thông tin theo quy định: Tên tàu, số IMO, hô hiệu (call sign), Quốc tịch, tải trọng (DWT, GRT), chiều dài (LOA), chiều rộng tàu (Beam), môn nước khi tàu đến, thời gian đến cảng, thông tin về hàng hóa (loại hàng, số lượng, các lưu ý trong xếp dỡ và bảo quản), thông tin liên lạc của chủ hàng và người làm thủ tục.
- Phòng Khai thác có trách nhiệm kiểm tra kế hoạch cầu bến, khả năng tiếp nhận tàu và phản hồi cho khách hàng.
- Cập nhật thông tin: Thông tin tàu có thể được gửi tới cảng từ rất sớm (từ khi tàu bắt đầu xếp hàng, rời cảng xếp...) thời gian tàu đến thường có thay đổi, do vậy chủ hàng, đại lý và cảng phải thường xuyên theo dõi và cập nhật thông tin tàu.

2. Xác nhận cầu bến:

- Sau khi đã xác định thời điểm chính xác tàu sẽ tới, Phòng Khai thác sẽ kiểm tra về khả năng tiếp nhận tàu và xác nhận cầu bến cho tàu theo quy định.
- Ngoài các thông tin chính trong giấy xác nhận cầu bến theo quy định, các yêu cầu cụ thể cho từng chuyến tàu như thời gian tàu cập/rời cầu, mạn tàu cập, năng suất xếp dỡ... sẽ được nêu rõ trong email xác nhận cầu bến gửi cho các bên liên quan.

3. Báo cáo kế hoạch tiếp nhận tàu cho Cảng vụ Hàng hải TPHCM:

- Theo quy định, trước 16 giờ hàng ngày, Cảng Sài Gòn Hiệp Phước có trách nhiệm gửi Kế hoạch tiếp nhận tàu ra, vào cảng cho Cảng vụ Hàng hải theo quy định.
- Thường xuyên theo dõi kế hoạch điều động tàu thuyền của Cảng vụ Hàng hải trên thông tin điện tử: <http://www.cangvuhanghaitphcm.gov.vn>. Nếu kế hoạch tàu thuyền ra, vào cảng có thay đổi phải cập nhật ngay cho Cảng vụ Hàng hải
- Địa chỉ liên hệ của Cảng vụ Hàng hải TPHCM : số 157, đường Nguyễn Tất Thành, Q4, phường 12, TP.HCM.
 - Điện thoại: 0254.3856270 ; 0254.3512811; 0915241066.
 - Fax: 0254.3856137; 0254.3856085; 0254.3512810.
 - E-mail: cangvu.thcm@vinamarine.gov.vn
 - Website: <http://www.cangvuhanghaitphcm.gov.vn>.

4. Một số quy định an toàn: (căn cứ theo Nội quy cảng biển hay Quyết định 109/BGTVT về Kỹ thuật khai thác cầu cảng)

4.1. Khoảng cách an toàn:

Số TT	Chiều dài của tàu (LOA) (m)	Khoảng cách giữa 2 tàu (lấy theo kích thước của tàu có chiều dài lớn hơn, tối thiểu = 10% LOA)	Khoảng cách giữa tàu và điểm đầu/cuối chiều dài cầu cảng (m)
-------	-----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

		(m)	
1	<100	10	10
2	100-150	10-15	10
3	151-200	15-20	15

4.2. Số lượng dây neo tàu:

Số TT	Chiều dài của tàu (LOA) (m)	Số lượng dây neo tàu	Cách bố trí dây neo
1	<80	6	2 dọc mũi – 2 dọc lái; 1 chéo mũi – 1 chéo lái
2	80-150	10	3 dọc mũi – 3 dọc lái Và 2 chéo mũi – 2 chéo lái
3	151-200	12	4 dọc mũi – 4 dọc lái; 2 chéo mũi – 2 chéo lái

4.3. Cách thức cột dây tàu:

- Mỗi cọc bích chỉ được cột tối đa 04 dây neo.
- Bảo đảm khoảng cách an toàn và đủ số lượng dây neo như đã đề cập, tùy vào tình hình thực tế có thể thay đổi vị trí và số lượng dây dọc/ngang/chéo (nhưng không thay đổi tổng lượng dây) để tránh dây tàu cọ sát vào thành tàu hoặc dây tàu cắt nhau.

4.4. Cầu thang lên, xuống tàu:

- Cầu thang lên, xuống tàu phải được kết nối với cầu cảng một cách chắc chắn, có lan can và lưới bảo vệ, ban đêm phải có đèn chiếu sáng, có đầy đủ phao cứu sinh theo quy định.
- Trục ban cảng có trách nhiệm kiểm tra cầu thang lên xuống tàu sau khi tàu cập, và trong quá trình khai thác, yêu cầu thủy thủ trực ca của tàu điều chỉnh cầu thang nếu cầu thang không đảm bảo an toàn.
- Trong trường hợp tàu nhỏ hoặc sà lan không có cầu thang, phải sử dụng cầu thang của cảng để kết nối giữa tàu và cầu tàu, tuyệt đối không sử dụng các loại thang không bảo đảm an toàn.

4.5. Lai dắt tàu thuyền (điều 64 Nghị định 58/2017/NĐ-CP): Việc sử dụng tàu lai hỗ trợ khi tàu thuyền vào, rời và hoạt động tại cảng biển được thực hiện như sau:

- Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80 m trở lên khi điều động cập, rời cầu cảng, bến phao; cập mạn tàu thuyền khác; di chuyển vị trí, di chuyển trong luồng, quay trở trong phạm vi vùng nước trước cầu cảng, vùng nước bến phao, khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải phải sử dụng tàu lai hỗ trợ theo quy định.
- Việc quy định số lượng, công suất tàu lai hỗ trợ tàu thuyền, trường hợp phải sử dụng tàu lai căn cứ vào chiều dài lớn nhất, trọng tải, đặc tính của tàu, điều kiện

thực tế tại khu vực, ý kiến của các tổ chức, cá nhân có liên quan và phải được quy định cụ thể tại Nội quy cảng biển.

- Thuyền trưởng của tàu thuyền có thể yêu cầu bổ sung số lượng tàu lai hoặc yêu cầu tàu lai có công suất lớn hơn khi cần thiết.

4.6. Cập mạn tàu thuyền (điều 68 Nghị định 58/2017/NĐ-CP, Điều 12 NQCB):

- Các tàu thuyền có tổng dung tích từ 1.000 trở lên được cập hàng hai; các loại tàu thuyền khác được cập hàng ba nhưng không được cản trở hoạt động bình thường trong luồng hàng hải và vùng nước trước cầu cảng;
- Tàu thuyền cập mạn để cấp nhiên liệu, chuyển tải dầu hay các loại hàng nguy hiểm khác chỉ được cập mạn hàng một.
- Tàu thuyền có kích thước lớn hơn không được cập mạn với loại tàu thuyền có kích thước nhỏ hơn từ phía bên ngoài;
- Giữa các loại tàu thuyền cập mạn nhau phải buộc dây đúng quy cách và bố trí quả đệm để chống va đập;
- Chỉ tàu thuyền công vụ, các loại tàu thuyền cấp nước, cấp dầu, cấp thực phẩm, cấp trang thiết bị và vật phẩm dự trữ, tàu đón, trả hoa tiêu, tàu chữa cháy, tàu chuyển tải hành khách từ tàu khách hoặc các tàu thuyền dịch vụ tương tự mới được cập mạn tàu khách.
- Thuyền trưởng phải sử dụng các loại dây thích hợp khi cập mạn tàu, cấm buộc dây lên các dầm, khung hoặc các kết cấu khác thuộc công trình cảng, những nơi theo quy định không phải để buộc tàu.
- Trường hợp tàu nước ngoài và tàu Việt Nam cập mạn nhau, thuyền viên, hành khách, người đi theo tàu của hai tàu sang tàu của nhau phải làm thủ tục biên phòng theo quy định.

4.7. Điều kiện an toàn khi tàu cập:

- Tốc độ của tàu khi cập cầu không quá 0.1m/s; góc cập cầu: góc nhỏ dưới 6°. Trục ban có trách nhiệm liên lạc và thông báo cho hoa tiêu dẫn tàu quy định này của cảng để đảm bảo an toàn.

5. Chuẩn bị tiếp nhận tàu:

5.1. Neo đậu cầu: Trước khi tàu cập cảng 1 tiếng, các cầu phải được đậu tại các vị trí an toàn:

- Nếu cầu trống, di chuyển toàn bộ cầu ra ngoài vị trí tàu cập, bảo đảm cầu cách mũi/đuôi tàu tối thiểu 50m.
- Nếu không thể di chuyển ra ngoài, có thể cho cầu nằm tại vị trí giữa tàu bảo đảm cầu cách mũi/đuôi tàu tối thiểu 50m.
- Trong thời gian điều động tàu/ thuyền cập, rời cầu cảng và trong thời gian không có tàu cập cầu, các cần cầu bờ không được vươn ra phía ngoài vùng nước trước cầu cảng. Trường hợp cần cầu vươn ra ngoài vùng nước trước cầu cảng phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ hay thực hiện công việc cần thiết khác, Cảng sẽ phải thông báo cho Cảng vụ Hàng hải và Hoa tiêu dẫn tàu biết; đồng thời, áp dụng biện pháp thích hợp nhằm bảo đảm an toàn theo quy định.

5.2. Kiểm tra sự sẵn sàng của cầu bến:

- Trưởng ban khai thác có trách nhiệm kiểm tra chi tiết thông tin tàu tối thiểu 3 giờ trước khi tàu cập và lên kế hoạch tiếp nhận tàu:

- Tên tàu?
- Ngày/giờ tàu cập?
- Chiều dài toàn phần (LOA)?
- Vị trí tàu cập đã chuẩn bị sẵn sàng?
- Tàu cập mạn nào?
- Khoảng trống cầu bến có đủ cho tàu cập an toàn không?
- Kiểm tra chướng ngại vật tại khu vực cho tàu cập: Tối thiểu 1 tiếng trước khi tàu cập, Trục ban phải kiểm tra khu vực tàu cập để chắc chắn các chướng ngại vật trên cầu cảng đã được thu dọn, cầu cảng đã sẵn sàng cho việc tiếp nhận tàu. Một số lưu ý trong quá trình kiểm tra:
 - Kiểm tra vị trí các tàu/ sà lan đang khai thác trong cầu xem có cập lố qua khu vực tàu sẽ cập không?
 - Có phương tiện đường thủy nào (ca nô, tàu lai, sà lan, ghe bán hàng) đậu trái phép trong khu vực tàu sẽ cập không? Nếu có thì phải di dời ra khu vực khác, trường hợp cập cảng trái phép phải báo cơ quan chức năng xử lý.
 - Trên cầu cảng: Kiểm tra xem các thiết bị trên cầu cảng sắp xếp đúng vị trí chưa? Có ảnh hưởng tới việc làm hàng của tàu sắp tới không? Cầu bờ đã được đậu đúng theo quy định chưa? Có chướng ngại vật gì khác trên cầu cảng, vị trí bích neo không?

5.3. Kết nối với hoa tiêu dẫn tàu: 2 tiếng trước khi tàu cập, trục ban liên lạc Công ty Hoa tiêu KV I để biết Hoa tiêu nào dẫn tàu, xin số ĐT để liên lạc khi cần thiết. Liên lạc hoa tiêu dẫn tàu để thống nhất kênh VHF sẽ sử dụng trong quá trình tàu cập, thông báo các thông tin cần thiết cho hoa tiêu dẫn tàu: vị trí tàu cập, tình hình cầu bến (các tàu đang khai thác, vị trí cầu bờ...), mạn tàu cập (đã có yêu cầu cụ thể trong giấy chấp nhận tàu), tình hình thủy triều hiện tại tại vùng nước của cảng đang lên hay xuống và thông báo cho hoa tiêu khi có yêu cầu.

5.4. Bố trí công nhân cột dây tàu:

- Tập hợp công nhân chuẩn bị chờ tàu trước nửa tiếng.
- Số lượng công nhân tương ứng cho các tàu với kích thước (LOA) khác nhau:
 - LOA <150m: 6 công nhân
 - LOA 151m – 200m: 8 công nhân
- Đồ bảo hộ: Ngoài đồ BHLĐ thông thường (nón, mũ, quần áo BHLĐ) công nhân cột dây tàu phải được trang bị thêm găng tay và áo phao.
- Trục ban trực tiếp phụ trách công nhân buộc, cởi dây tại cầu cảng phải được trang bị VHF cầm tay để bảo đảm việc liên lạc, trao đổi với thuyền trưởng hoặc Hoa tiêu tàu thuyền liên quan và phải được thông báo rõ về kế hoạch, cách thức buộc, cởi dây để chuẩn bị sẵn sàng trước khi tàu cập/rời cảng.

5.5. Chuẩn bị các dụng cụ cần thiết để đón tàu: Ban ngày sử dụng cờ hiệu, ban đêm sử dụng đèn hiệu để dẫn hướng cho hoa tiêu (ban đêm trong trường hợp đèn tín hiệu bị hư hỏng đột xuất có thể tạm thời dùng đèn xe ô tô, đèn pin để dẫn hướng cho hoa tiêu, khi sử dụng phải thông báo cho hoa tiêu biết và phối hợp). Các dụng cụ này cùng với áo phao, phao cứu sinh, găng tay, bộ đàm phải được kiểm tra thường xuyên và luôn sẵn sàng cho việc tiếp nhận tàu, nếu thiếu, hư hỏng phải bổ sung ngay.

5.6. Kiểm tra BHLĐ: Sau khi tập hợp công nhân ngoài cầu tàu, trực ban có trách nhiệm kiểm tra: số lượng nhân viên có mặt, trang thiết bị bảo hộ của từng nhân viên, dụng cụ để đón tàu. Sau khi kiểm tra, trực ban có trách nhiệm thông báo một số thông tin của tàu sắp tới (chiều dài, mạn cập, số lượng dây chằng buộc), phân công công việc cho từng nhân viên trong nhóm, di chuyển tới vị trí tập kết để chờ tàu tới.

6. Tàu cập cầu:

- Công nhân buộc dây tàu được chia thành 2 nhóm, một nhóm phụ trách việc neo dây tàu phía mũi tàu, nhóm còn lại phụ trách phía lái tàu. Tất cả vào vị trí chờ tàu cập.
- Trực ban dùng bộ đàm và công cụ hỗ trợ (cờ, đèn hiệu) để hướng dẫn Hoa tiêu cho tàu cập đúng vị trí.
- Khi tàu cập gần sát mép cầu cảng, thủy thủ phía lái và mũi sẽ ném dây mồi xuống cầu cảng. Công nhân trên cầu cảng tiếp nhận dây mồi và kéo dây neo tàu vào vị trí cột.
- Sau khi đã lồng dây vào cọc bích, công nhân tháo dây mồi và ném trả lại tàu để kéo dây khác.
- Sau khi các dây neo đã được lồng vào bích neo, thủy thủ tàu sẽ cho căng dây, cố định tàu.
- Trong quá trình căng dây, trực ban phải kiểm tra vị trí dọc mớn giữa của tàu, phối hợp với Hoa tiêu và thuyền trưởng điều chỉnh tàu, để vị trí dọc mớn nước không vị đậm và che khuất (tất cả các tàu hàng rời đặc biệt tàu chở hàng phế liệu, than, quặng đều phải kiểm tra mớn nước để xác định lượng hàng trên tàu, nếu mớn nước bị che khuất sẽ không thể xác định khối lượng hàng).
- Sau khi tàu đã được cố định vào cầu cảng, trực ban thông báo việc tàu cập đã hoàn tất, kiểm tra số lượng công nhân, cho công nhân thu gom đồ, ghi nhận mớn nước tàu cập và ghi vào sổ nhật ký hàng ngày.
- Một số lưu ý về an toàn:
 - Khi tiếp nhận dây mồi, công nhân phải đứng ở vị trí an toàn, tránh để dây rút vào đầu, ra hiệu cho thủy thủ khi đã sẵn sàng tiếp nhận dây mồi, không đuổi theo để chụp dây dẫn.
 - Công nhân phải đứng ở vị trí an toàn, tránh xa dây neo khi thủy thủ căng dây tàu, trong trường hợp dây neo bị vướng và cần phải gỡ, phải ra hiệu cho thủy thủ dừng việc căng dây neo rồi mới tiến hành gỡ. Sau khi gỡ xong, ra hiệu cho thủy thủ tiếp tục căng dây.
 - Trong trường hợp cột dây neo 2 tàu cùng một cọc bích, dây neo phải được luồn và cột đúng cách.

7. Tàu rời cầu:

- Trước khi tàu rời cầu, cầu bờ phải được đậu tại vị trí an toàn như quy định trong mục 5.1.
- Số lượng công nhân tháo dây tàu phải đầy đủ như đã đề cập trong mục 5.4.
- Công nhân phải có mặt tại vị trí tháo dây 15 phút trước thời điểm tàu rời cầu.
- Chỉ tháo dây neo ra khỏi bích neo khi dây đã được thả chùng, một phần của dây đã chạm nước, không để dây neo cầu vướng vào người khi tháo dây ra khỏi bích neo.

IX. TÀI LIỆU, VĂN BẢN VỀ CÔNG NĂNG, MỤC ĐÍCH HOẠT ĐỘNG, AN TOÀN, AN NINH, VỆ SINH LAO ĐỘNG, PHÒNG CHỐNG CHÁY, CHỮA CHÁY VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI CẢNG BIỂN.

1. Phòng cháy, chữa cháy:

- Phương án Phòng cháy chữa cháy của cảng Sài Gòn – Hiệp Phước tháng 1/2019 do Công an PCCC phê duyệt.
- Nghiệm thu PCCC Cảng Sài Gòn Hiệp Phước số 520/PC 07 –D5 ngày 16/8/2019 của Phòng Cảnh sát PCCC và CHCN - Công an TPHCM.
- Giấy chứng nhận thẩm duyệt thiết kế về PCCC số 1368/TD –PCCC của Cảnh sát PCCC TPHCM.
- Các biên bản kiểm tra của cơ quan chức năng về PCCC tại Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước.
- Quyết định số 02/QĐ-SPH ngày 05/01/2022 về việc thành lập Ban chỉ đạo PCCC, cứu hộ, cứu nạn Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước.
- Biên bản kiểm tra an toàn công tác PCCC và cứu hộ, cứu nạn hàng tháng.....

2. Bảo vệ môi trường:

1. Quyết định số 523/QĐ – BTNMT ngày 20/3/2009 phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước.
2. Kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu, số 35/SPH-2023 ngày 17/04/2023;
3. Hợp đồng số 0103/2024/HVS-CSG ngày 29/02/2023 về cung cấp dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu.
4. Báo cáo công tác bảo vệ môi trường tháng 12/2023.

3. An ninh, an toàn vệ sinh lao động

- Quyết định số 38/QĐ - SPH ngày 03/06/2024 về việc thành lập Ban an ninh cảng biển Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước.
- Giấy chứng nhận phù hợp của của cảng biển: số ISPS/SoCPF/184/vn cấp tại Hà Nội ngày 10/03/2023 của bên cảng Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước.
- Hợp đồng số 05/HĐDV-CSG-HP ngày 02/01/2024 về thu gom rác thải.

Ngày 30 tháng 08 năm 2024

TỔNG GIÁM ĐỐC



Lê Văn Hòa