

Cát Hải, ngày 10 tháng 10 năm 2025

Số: 1536/PA-HICT

PHÊ DUYỆT

TỔNG GIÁM ĐỐC

Ngày 10 tháng 10 năm 2025



CHAO, TA-CHUNG

PHƯƠNG AN

BẢO VỆ CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI CẬP NHẬT

Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng

Căn cứ nghị định 143/2017/NĐ-CP ngày 14/12/2017 về việc quy định bảo vệ công trình hàng hải;

Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển số 07/2025/GCN-CHHĐTVN ngày 08/5/2025 được cấp bởi Cục Hàng hải và đường thủy Việt Nam;

Căn cứ văn bản số 485/QĐ-CHHĐTVN ngày 29/4/2025 về việc Quyết định “ Điều chỉnh, bổ sung Quyết định số 226/QĐ-CHHVN ngày 28/2/2024 về Công bố mở Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT), khu Bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng;

Căn cứ văn bản số 1390/QĐ-CHHĐTVN ngày 05/8/2025 về việc Quyết định “ Điều chỉnh, bổ sung Quyết định số 485/QĐ-CHHĐTVN ngày 29/4/2025 về Công bố mở Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT), khu Bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng.

Căn cứ hồ sơ thiết kế số: 79A, 79B, 79C, 79D/2016/TKTC-02 và hồ sơ thiết kế bổ sung phát sinh được lập bởi Công ty cổ phần tư vấn xây dựng công trình hàng hải và đã được thẩm tra, thẩm định, phê duyệt;

Căn cứ văn bản số 819/CQLXD-HHĐT ngày 19/4/2019 về việc thông báo kết quả thẩm định hồ sơ kiểm định kết cấu hạ tầng cầu cảng và khả năng đáp ứng của luồng hàng hải, khu quay trở, neo đậu cho tàu có trọng tải 160.000DWT giảm tải ra, vào cảng công ten nơ quốc tế Hải Phòng (HICT) bốc xếp hàng hóa của cục QLXD và CLCTGT – Bộ Giao Thông Vận Tải;

Căn cứ văn bản số 1781/KCQLXD-CCPN ngày 26/6/2025 về việc ý kiến thẩm định về hồ sơ đánh giá kết cấu hạ tầng bến cảng số 1,2,3,4 – Khu bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng tiếp nhận tàu có tải trọng đến 165.000 DWT giảm tải.

Căn cứ hồ sơ kiểm định cầu cảng được lập bởi đơn vị tư vấn xây dựng công trình hàng hải (CMB) cho tàu có trọng tải trên 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời Bến số 1,2 và đã được đơn vị thẩm tra: Công ty cổ phần tư vấn xây dựng Thiết kế Giao thông thủy thực hiện.

Căn cứ quyết định số 1877/QĐ-CHHVN ngày 16/12/2021 về phê duyệt phương án đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu container trọng tải từ trên 100.000DWT đến 132.900DWT giảm tải vào/rời cảng. Số 2195/QĐ-CHHVN ngày 29/12/2023 về phê duyệt phương án đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu container trọng tải từ trên 132.900DWT đến 145.000DWT giảm tải vào/rời cảng.

Căn cứ quyết định số 471/QĐ-CHHVN ngày 26/4/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về việc phê duyệt phương án đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu container có trọng tải trên 145.000DWT đến 160.000DWT giảm tải vào, rời Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT).

Căn cứ quyết định số 1374/QĐ-CHHĐTVN ngày 01/8/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về việc phê duyệt phương án đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu có trọng tải trên 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời Bến số 1,2 - Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT).

Phòng Kỹ thuật lập phương án bảo vệ công trình hàng hải bến cảng/cầu cảng: Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng với các nội dung chính như sau:

I. THÔNG TIN CHUNG

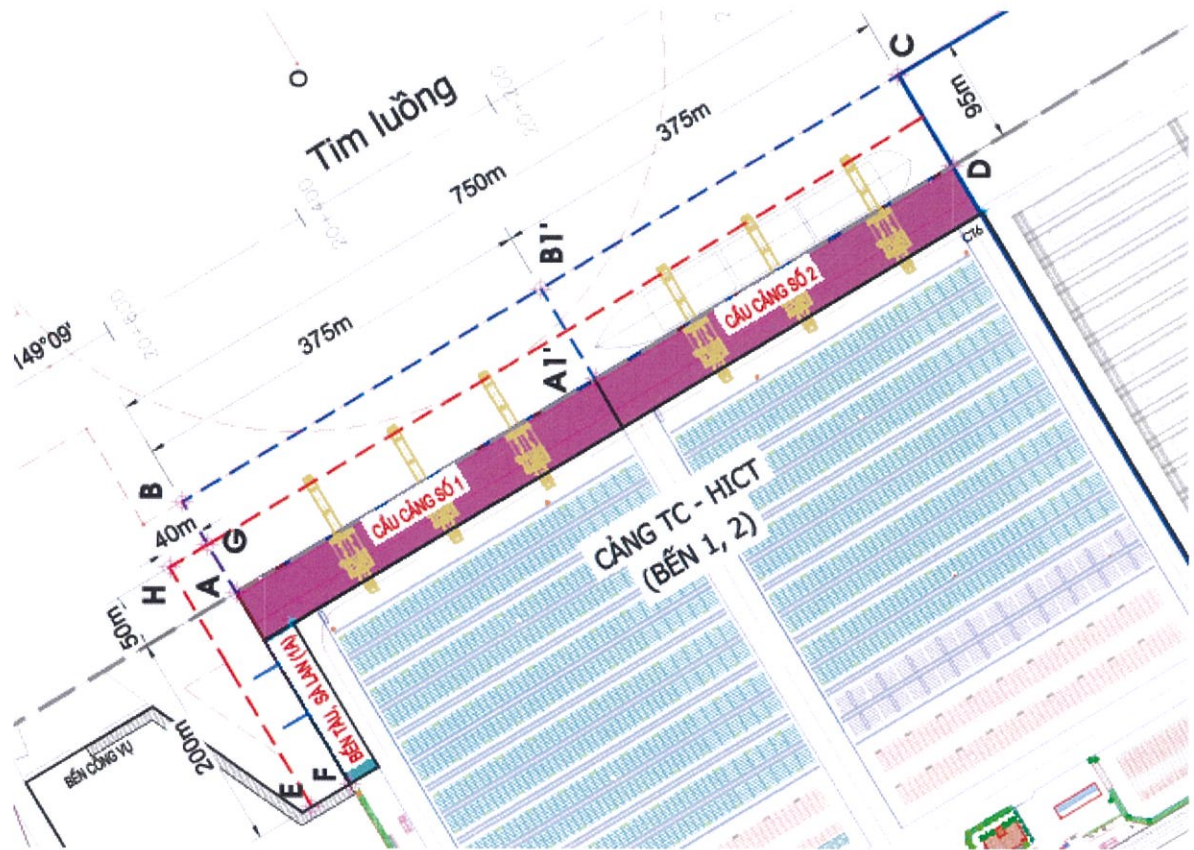
1. Tên bến cảng: Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng.
2. Vị trí công trình: Tại phía trái luồng hàng hải Hải Phòng thuộc khu bến Cảng Lạch Huyện
3. Đặc điểm công trình:
 - Bến cảng có tổng chiều dài 750m (Cầu cảng số 1 dài 375m, cầu cảng số 2 dài 375m), tiếp nhận tàu có trọng tải trên 100.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời bến số 1,2.
 - Cầu cảng số 1A có chiều dài 150m, tiếp nhận tàu, sà lan sức chứa 160Teus (tương đương tàu trọng tải 3.200DWT).
4. Mục đích và công năng của cảng biển đã được công bố:
 - Cầu cảng số 1, 2 đón tàu chở hàng container, tải trọng đến 165.000DWT giảm tải vào, rời bến số 1,2.
 - Cầu cảng số 1A tiếp nhận tàu, sà lan container tải trọng đến 3.200DWT.

5. Thời gian bắt đầu hoạt động của công trình

Thời gian bắt đầu hoạt động của công trình: 5/2018

6. Thời gian hoạt động: 24/7

7. Tổng diện tích kho bãi: 450.000m²



Bảng tọa độ tuyến bến cảng Container

TT	Hệ VN 2000 KTT 105°45', Múi chiều 3°		Hệ WGS-84	
	Vĩ độ (N)	Kinh độ (E)	Vĩ độ (N)	Kinh độ (E)
A	20°48'13.12"	106°54'15.44"	2048'09.53"	106°54'22.20"
A1'	20°48'02.61"	106°54'22.01"	2047'59.02"	106°54'28.77"
D	20°47'52.10"	106°54'28.58"	2047'48.50"	106°54'35.33"
F	20°48'09.83"	106°54'09.48"	2048'06.23"	106°54'16.23"

II. THÔNG SỐ KẾT CẤU HẠ TẦNG BẾN CẢNG

1. Thông số kích thước cầu cảng bến container 100.000DWT và tàu 145.000DWT và 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời bến và bến tàu, bến

sà lan.

Thông số cầu cảng bến container 100.000DWT và tàu 145.000DWT và 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời bến và bến tàu, bến sà lan:

- Chiều dài cầu cảng : 750 m.
- Chiều rộng mặt cầu : 50 m.
- Cao trình đỉnh bến : + 5,50m (Hải đồ).
- Cao trình đáy bến (hoàn thiện) : - 16,0m (Hải đồ).

Thông số bến tàu, bến sà lan:

- Chiều dài cầu cảng : 150 m.
- Chiều rộng mặt cầu : 30 m.
- Cao trình đỉnh bến : + 5,50m (Hải đồ).
- Cao trình đáy bến (hoàn thiện) : - 5,0m (Hải đồ)

2. Kết cấu các hạng mục công trình chính

2.1. Giải pháp kết cấu bến 100.000DWT và được cập nhật tiếp nhận tàu 145.000DWT và 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời bến đã được kiểm định.

Kết cấu cầu tàu dạng bộ cọc cao đài mềm gồm hệ thống dầm, bản BTCT M400-B10 trên nền cọc ống BTCT PHC dự ứng lực (DUL) đường kính D(700-440)mm kết hợp với cọc ống thép D1016mm.

2.1.1. Nền cọc:

- Nền cọc là sự kết hợp của các cọc thép D=1016mm, dày 16mm; với các cọc BTCT DUL có đường kính D(700-440)mm loại C. Trong một phân đoạn cầu tàu các cọc được đóng theo hàng ngang và hàng dọc cầu, khoảng cách các hàng cọc theo phương ngang là 2,0m + 5x6,0m + 3x5,0m; theo phương dọc là 5,1m.

- Các cọc thép được đóng dưới dầm cần cầu, đóng chụm đôi với độ xiên 5:1, riêng hàng cọc ngoài cùng xiên ra phía khu nước với độ xiên 7:1. Chiều dài cọc dự kiến L=31m đến 36m

- Để không chế chuyển vị của cầu tàu theo phương dọc trong mỗi phân đoạn còn bố trí hai hàng cọc BTCT DUL đường kính D(700-440)mm chụm đôi theo phương dọc với độ xiên 6:1.

- Dưới các dầm dọc, ngang còn lại là những cọc BTCT DUL kéo trước đóng thẳng đứng.

- Cọc ống BTCT DUL (PHC) đường kính D(700-440)mm, mũi cọc đặt vào lớp đá chịu lực, chiều dài cọc thay đổi theo địa tầng dự kiến từ 30m đến 35m.

- Để bảo vệ chống sự ăn mòn, tất cả các đầu cọc ống thép trong phạm vi vùng mực nước dao động được bọc lớp BTCT M400-B10 đá 1x2 (có phụ gia trương nở) dày 15cm bảo vệ, phần cọc ngập trong nước có lắp đặt các anốt chống ăn mòn.

6-C
TY
KHU
NT
TA
PT
41

- Toàn bộ công trình có 300 cọc ống thép D1016mm và 660 cọc ống BTCT dự ứng lực D(700-440)mm.

2.1.2. Hệ dầm ngang - dầm dọc:

Hệ thống dầm bao gồm dầm ngang, dầm dọc, bản tựa tàu, có kết cấu BTCT, mác bê tông M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ

- Dầm ngang: Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ, được chia làm 2 loại:

+ Loại 1(DN1,DN1A): Tiết diện bxx = 120x190cm (kể cả bản mặt cầu), đầu dầm phía ngoài trong phạm vi từ giữa hàng cọc thứ nhất và thứ hai trở ra sông được hạ thấp xuống thành tiết diện bxx = 120x265cm (kể cả bản mặt cầu) để tăng độ cứng cho cầu.

+ Loại 2(DN2): Tiết diện bxx = 120x190cm (kể cả bản mặt cầu), đầu dầm phía ngoài trong phạm vi từ giữa hàng cọc thứ nhất và thứ hai trở ra sông được hạ thấp và mở rộng thành tiết diện bxx = 220x265cm (kể cả bản mặt cầu) để tăng độ cứng cho cầu và bố trí lắp đặt đệm tàu.

- Dầm dọc Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ, được chia làm 4 loại:

+ Loại 1 (DD1; DD1A; DD2; DD2A): Dầm dọc thường tiết diện bxx = 120x190cm (kể cả bản mặt cầu).

+ Loại 2 (DD1B; DD1C; DD2B): Dầm dọc thường có tiết diện bxx = 120x190cm (kể cả bản mặt cầu), đầu phía thượng lưu được hạ thấp xuống thành tiết diện bxx = 120x355cm (kể cả bản mặt cầu) để bố trí lắp đặt đệm va bển sà lan.

+ Loại 3 (DCT1; DCT1A; DCT2; DCT2A): Dầm cầu trục tiết diện bxx = 160x260cm (kể cả bản mặt cầu).

+ Loại 4 (DCT1B; DCT2B): Dầm cầu trục tiết diện bxx = 160x260cm (kể cả bản mặt cầu)

2.1.3. Bản tựa tàu:

Bản tựa tàu bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ bố trí ở mặt trước cầu tàu có kích thước bxx = 40x265cm.

2.1.4. Bản mặt cầu:

+ Từ mép hào công nghệ ra đến mép bến: Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ có chiều dày 55cm.

+ Từ mép hào công nghệ trở vào phía trong: Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2, các ô bản xung quanh được đổ tại chỗ có chiều dày 50cm, các ô bản ở giữa dày 50cm được kết hợp giữa ô bản đúc sẵn dày 30cm lớp dưới lắp ghép và phần bê tông đổ tại chỗ dày 20cm. Phía trên bản mặt cầu có phủ lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm. Để thoát nước mặt cầu và thông thoáng gầm cầu, tại giữa mỗi ô bản có bố trí các lỗ thông hơi bằng sắt tráng kẽm d60 dài L=55cm.

2.1.5. Gờ chắn xe:

Gồm 02 loại:

- Loại 1: Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ cùng với bê tông bản mặt cầu,

tiết diện gờ chắn xe hình chữ nhật, tiết diện $B \times H = 25 \times 20 \text{ cm}$. Gờ chắn xe được sơn phản quang kẻ vạch vàng - đen.

- Loại 2: Phạm vi giữa phân đoạn 2 và mặt bên phía hạ lưu, gờ chắn xe được làm bằng tôn dập mạ kẽm L10, liên kết bulong bằng thép không gỉ M30 đảm bảo thuận lợi cho việc load in-out cầu STS; RTG và mở rộng cảng trong tương lai.

2.1.6. Hào công nghệ:

- Tuyến hào công nghệ được bố trí chạy dọc theo chiều dài tuyến mép bên phía sông và hai đầu bến. Hào công nghệ bằng BTCT M400-B10 đổ tại chỗ cùng với hệ thống đầm bản. Hào công nghệ có tiết diện phía trong lòng $B \times H = 60 \times 78 \text{ cm}$. Tại mép trong phía trên 2 bên thành hào bố trí thép hình mạ kẽm L130x100x10 gia cường mép bê tông. Trong lòng hào công nghệ bố trí các giá đỡ đường ống công nghệ bằng thép hình mạ kẽm L65x6 với khoảng cách $a = 1,0 \text{ m}$. Tại bản đáy hào công nghệ bố trí các ống thoát nước uPVC D48 tại vị trí giữa hai đầm ngang. Nắp hào bằng BTCT M400-B10 đúc sẵn, kích thước: $57 \times 76 \times 12 \text{ cm}$ và $100 \times 76 \times 12 \text{ cm}$, nắp hào được viền bằng thép hình mạ kẽm L120x100x10.

Hệ thống cấp cấp điện và đường ống công nghệ trong hào có hồ sơ thiết kế riêng

2.1.7. Thiết bị phụ trợ bố trí trên cầu tàu:

a. Bích neo:

- Tuyến mép bên bố trí bích neo tàu bằng gang đúc 150T (Hệ số tải trọng 2.0) nhập ngoại cùng các chi tiết liên kết đồng bộ. Tổng số 26 bích neo tàu.

- Đầu bến phía thượng lưu bố trí bích neo tàu bằng gang đúc 30T nhập ngoại cùng các chi tiết liên kết đồng bộ. Tổng số 03 bích neo tàu.

b. Đệm tàu:

- Đệm tàu phía trước cầu tàu: Thiết bị đệm tàu sử dụng loại đệm hình trụ có chiều cao 1450mm kết hợp với tấm panel bằng thép kích thước $2000 \times 4000 \text{ mm}$ cùng các phụ kiện được nhập ngoại đồng bộ, tổng số có 51 bộ.

- Bố trí 09 đệm tàu 400H-3500L tại đầu phía thượng lưu, đệm tàu cùng các phụ kiện được nhập ngoại đồng bộ.

c. Ray cần trục:

+ Ray dùng loại A120, chất lượng tối thiểu ST90, giới hạn bền tối thiểu 880 N/mm^2 , độ cứng tối thiểu 260

+ Cóc ray sử dụng loại cóc ray hàn được chế tạo bằng phương pháp đúc, đảm bảo chịu lực ngang tối thiểu 165KN, cóc ray có tính năng tự khóa, tự xiết chặt. Bu lông liên kết cóc ray sử dụng bu lông M16 cấp bền 8.8

+ Thép đệm ray bằng thép bằng thép tấm mạ kẽm có kích thước $2980 \times 320 \times 20 \text{ mm}$, giữa ray và tấm đế ray là tấm cao su có loại thép gia cường đồng bộ với ray A120. Phía dưới thép tấm đệm ray được bơm vữa Epoxy.

+ Bu lông liên kết thép đệm ray và dầm sử dụng bu lông M20 cấp bền 4.6, bu lông

được mạ kẽm bằng phương pháp nhúng nóng.

Ray, cóc ray, bu lông liên kết được nhập khẩu đồng bộ.

+ Cuối đường ray cần trực bố trí hệ thống móc chắn để đảm bảo an toàn cho cần trục.

+ Dọc theo hào công nghệ bố trí rãnh trải cáp điện cần trục để cáp không bị các thiết bị chạy trên cầu cán lên, rãnh có tiết diện hình chữ nhật kích thước $b \times h = 10 \times 32 \text{ cm}$.

d. Hồ tang cáp:

- Trên cầu cảng bố trí 10 hồ cáp điện bằng BTCT M400-B10 đá 1x2.

e. Chốt khóa, móc neo cần trục:

- Chính giữa các phân đoạn bố trí các cụm chốt khóa cần trục và móc neo để khóa cần trục khi có bão.

f. Xử lý nền đất yếu gần bến:

- Trước khi đóng cọc: Tiến hành nạo vét từng lớp theo mái dốc $m = 5$ với lớp đất số 2 và nạo vét theo mái dốc $m = 3$ với các lớp đất phía dưới.

- Sau khi đóng cọc tiến hành bổ sung đệm đá, phía trên xếp đá hộc để đảm bảo mái dốc hoàn thiện $m = 3$.

- Lãng thể đá găm bên có kết cấu như sau :

- Phạm vi từ chân khay -17,2m đến cao trình -10,0m, theo mái dốc nạo vét $m = 3$, kết cấu từ trên xuống như sau:

+ Đá hộc xếp dày 50cm (viên đá có kích thước $\geq 50 \text{ cm}$).

+ Đá hộc đổ dày 70cm.

- Phạm vi từ cao trình -10,0m về phía cù, theo mặt đất nạo vét kết cấu từ trên xuống như sau:

+ Đá hộc xếp dày 50cm (viên đá có kích thước $\geq 50 \text{ cm}$).

+ Đá hộc đổ dày 70cm.

+ Đệm đá 4x6.

+ Vải địa kỹ thuật 25kN/m.

g. Kè chắn đất phía hạ lưu:

- Để đảm bảo ổn định khu đất phía hạ lưu cầu cảng trong quá trình thi công nạo vét phạm vi nối tiếp tuyến kè sau bến nối dài 30m sử dụng hàng cọc ống ván thép D600mm, dày 12mm.

- Phía trước tường cù được bảo vệ bằng khối đá hộc phủ từ cao trình -15,2m đến cao trình -4,8m, chiều dày lớp kết cấu từ trên xuống đá hộc phủ dày 50cm, đá hộc đổ dày 70cm.

2.2. Giải pháp kết cấu bến tàu, bến sà lan :

Bến tàu, sà lan có dạng bến liên bờ, kết cấu dạng bộ cọc cao đài mềm, bao gồm hệ thống dầm bản BTCT, móng bê tông M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ trên nền cọc ống BTCT DUL (PHC) D(600-340) .

2.2.1. Nền cọc

- Nền cọc bến tàu, sà lan: Sử dụng cọc ống BTCT PHC , D(600-340) loại C, chiều dài cọc dự kiến $L = 26\text{m}$ đến 28m .

+ Theo phương ngang có 07 cọc được đóng thành 07 hàng, trong đó có hàng cọc thứ 2 tính từ tuyến mép bến vào được đóng xiên 6:1, hàng cọc 4, 5 xiên 10:1, các hàng cọc còn lại được đóng thẳng. Bước cọc theo phương ngang thứ tự từ ngoài sông vào là: $1,0 + 4,0 + 4 \times 5,6\text{m}$; Bước cọc theo phương dọc là $5,2\text{m}$.

+ Tại vị trí bộ cầu cố định được đóng 16 cọc, chiều dài cọc $L = 26\text{m}$ đến 27m . Trong đó có 13 cọc được đóng xiên 6:1, 03 cọc hàng ngoài cùng đóng thẳng. Bước cọc theo phương ngang thứ tự từ ngoài sông vào trong là: $1,5 + 2 \times 1,0 + 1,5\text{m}$, theo phương dọc bến bước cọc là: $0,9 + 4 \times 0,85 + 0,9\text{m}$.

2.2.2. Hệ dầm ngang - dầm dọc:

+ Hệ dầm ngang: Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ có tiết diện $b \times h = 90 \times 140\text{cm}$ (kể cả bản mặt cầu). Đầu dầm phía ngoài trong phạm vi từ hàng cọc thứ 2 trở ra sông được hạ thấp xuống thành tiết diện $b \times h = 90 \times 355\text{cm}$ để tăng độ cứng cho cầu và liên kết với dầm tựa tàu. Tại vị trí các dầm ngang bố trí bích neo đặt chõu sắt ống nhựa uPVC D160 để luồn đường ống công nghệ qua dầm.

+ Dầm dọc: Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 đổ tại chỗ có tiết diện $b \times h = 90 \times 140\text{cm}$ (kể cả bản mặt cầu).

2.2.3. Bộ cầu cố định:

Bộ cầu cố định bằng BTCT M400-B10 đá 1x2 được bố trí ở giữa mỗi phân đoạn 1, 2, có kích thước $L \times B \times H = 6,45 \times 6,1 \times 2,5\text{m}$, phía ngoài mép trụ dài bộ được hạ thấp với kích thước $L \times B \times H = 6,1 \times (1,45 - 1,95) \times 1,05\text{m}$ để liên kết với bản tựa tàu.

2.2.4. Bản tựa tàu:

+ Bản tựa tàu được bố trí ở mặt trước bến có kích thước $b \times h = 30 \times 225\text{cm}$. Tại vị trí tiếp giáp với bộ cầu cố định có khe rộng 3cm .

+ Bản tựa tàu lắp ghép được đúc sẵn, dày $30 \div 60\text{cm}$, rộng $1,2\text{m}$, cao $1,0\text{m}$, bố trí tại các vị trí đầu dầm ngang và tại vị trí các trụ cầu. Bản tựa tàu lắp ghép được liên kết với các đầu dầm thông qua các thanh thép hình đặt sẵn trong dầm.

2.2.5. Bản mặt cầu:

Bằng BTCT M400-B10 đá 1x2, các ô bản xung quanh được đổ tại chỗ có chiều dày 40cm , các ô bản ở giữa dày 40cm được kết hợp giữa ô bản đúc sẵn dày 25cm lớp dưới lắp ghép và phần bê tông đổ tại chỗ dày 15cm . Phía trên bản mặt cầu có phủ lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm . Để thoát nước mặt cầu và thông thoáng gầm cầu, tại giữa mỗi ô bản có bố trí các lỗ thông hơi bằng ống thép tráng kẽm $d60$ dài $L = 45\text{cm}$.

2.2.6. Gờ chắn xe:

Bảng BTCT M400-B10 đổ tại chỗ cùng với bê tông bản mặt cầu, tiết diện gờ chắn xe hình chữ nhật, tiết diện BxH = 25x20cm. Gờ chắn xe được sơn phản quang kẻ vạch vàng - đen.

2.2.7. Hào công nghệ:

+ Hào công nghệ: Tuyến hào công nghệ được bố trí chạy dọc theo chiều dài tuyến mép bên phía sông. Hào công nghệ thi công đổ tại chỗ cùng hệ thống dầm bản. Hào công nghệ có tiết diện phía trong lòng bxx = 60x78cm. Tại mép trong phía trên 2 bên thành hào bố trí thép hình mạ kẽm L130x100x10 gia cường mép bê tông. Trong lòng hào công nghệ bố trí các giá đỡ đường ống công nghệ bằng thép hình mạ kẽm L65x6 với khoảng cách a = 1,0m. Tại bản đáy hào công nghệ bố trí các ống thoát nước uPVC D48; L = 0,4m tại vị trí giữa hai dầm ngang. Nắp hào bằng BTCT M400-B10 đúc sẵn, kích thước: 98x76x12cm và 114x76x12cm, nắp hào được viền bằng thép hình mạ kẽm L120x100x10. Tại các vị trí tương ứng với vị trí đặt tủ điện trên mặt bên thành hào công nghệ có đặt sẵn 02 ống uPVC D160 phục vụ luân cấp điện từ hào công nghệ lên tủ điện

Hệ thống cấp cấp điện và đường ống công nghệ trong hào có hồ sơ thiết kế riêng

2.2.8. Thiết bị phụ trợ bố trí trên bến tàu, sà lan:

a. Bích neo:

- Tuyến mép bến bố trí bích neo tàu bằng gang đúc 30T (Hệ số tải trọng 2.0) nhập ngoại cùng các chi tiết liên kết đồng bộ. Tổng số 08 bích neo tàu.

b. Đệm tàu:

Sử dụng loại đệm tàu 400H-3500L, đệm tàu cùng các phụ kiện được nhập ngoại đồng bộ. Tổng số có 30 bộ đệm tàu 400H - 3500L.

2.3. Thông số cơ bản của khu nước trước bến

- Kích thước khu nước trước bến container 100.000DWT, tiếp nhận tàu 145.000DWT và 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải vào, rời bến.

+ Chiều dài khu nước	750 m
+ Chiều rộng khu nước	95 m
+ Độ sâu thiết kế	- 16 m (HĐ)

- Kích thước khu nước trước bến tàu, bến sà lan

+ Chiều dài khu nước	150 m
+ Chiều rộng khu nước	40 m
+ Độ sâu thiết kế	- 5,0 m (HĐ)

2.4. Tải trọng khai thác

◇ Tải trọng do cần trục sức nâng 65T (container đôi 20' dưới khung nâng); Tầm với phía trước bến 65m, phía sau bến 16m, khẩu độ ray rộng 30m.

- ◇ Phương tiện vận tải : Xe đầu kéo chuyên dụng.
 : Xe nâng có hàng di chuyển
- ◇ Tải trọng hàng hoá phân bố đều : 4 tấn/m².
- Cần trục cố định bốc xếp container có thông số kỹ thuật như sau :
- + Sức nâng : 40T ở tầm với 29,5m.
- Phương tiện vận tải : Xe đầu kéo chuyên dụng.
- Tải trọng hàng hoá phân bố đều : 2 tấn/m².

III. THÔNG SỐ TÀU THUYỀN

1. Các loại tàu khai thác điển hình.

STT	Loại tàu	Trọng tải	Dẫn nước Đầy tải	Dẫn nước tính toán	Chiều dài	Chiều rộng	Mớn nước	Mớn nước khai thác
		<i>DWT</i>	<i>T</i>	<i>T</i>	<i>m</i>	<i>m</i>	<i>m</i>	<i>m</i>
1.1	Tàu thiết kế Container	100.000	138.500	138.500	330	45,5	14,8	14,8
1.2	Tàu hiện hữu Container	145.000	200.825	183.000	366,0	51,2	15,5	14,0
1.3	Tàu hiện hữu Container	160.000	206.550	183.000	366,0	51,2	15,5	14,0
2	Tàu kiểm toán container	165.000	211.337	189.000	367,0	51,2	16,0	14,3

2. Các loại tàu thiết kế cập cảng theo thiết kế bến tàu, bến sà lan:

Tàu tính toán lớn nhất là bến tàu, sà lan container có trọng tải đến 160Teus có các thông số kỹ thuật chủ yếu như sau:

- + Chiều dài lớn nhất : L = 77,0m;
 + Chiều rộng lớn nhất : B = 15,2m;
 + Mớn nước đầy tải : Tc = 4,1m.

3. Các loại tàu khai thác, tải trọng khai thác mặt bến, điều kiện khai thác.

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT (Giảm tải)	Tàu 145.000DWT (Giảm tải)	Tàu 160.000DWT (Giảm tải)	Tàu 165.000DWT (Giảm tải)
1. Thông số cầu bến					
- Chiều dài bến (Bến số 1,2)	750,0m	750,0m	750,0m	750,0m	750,0m
- Chiều	50,0m	50,0m	50,0m	50,0m	50,0m

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT (Giảm tải)	Tàu 145.000DWT (Giảm tải)	Tàu 160.000DWT (Giảm tải)	Tàu 165.000DWT (Giảm tải)
rộng bến					
- Cao trình đỉnh bến	+5.50m (HĐ)	+5.50m (HĐ)	+5.50m (HĐ)	+5.50m (HĐ)	+5.50m (HĐ)
- Mức nước cao thiết kế (P=1% mực nước giờ)	+3.63m (HĐ)	+3.63m (HĐ)	+3.63m (HĐ)	+3.63m (HĐ)	+3.63m (HĐ)
- Mức nước thấp thiết kế (P= 98% mực nước giờ)	+0.60m (HĐ)	+0.60m (HĐ)	+0.60m (HĐ)	+0.60m (HĐ)	+0.60m (HĐ)
2. Khu nước trước bến					
- Chiều rộng khu nước	95m	95m	95m	95m	95m
- Cao độ đáy khu nước	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)
3. Vũng quay tàu					
- Đường kính vũng quay (kể cả phạm vi chông lần)	D=660m	D=660m	D=660m	D=660m	D=660m
- Đường kính vũng quay (không kể đến phạm vi chông	D=615m	D=615m	D=615m	D=615m	D=615m

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT (Giảm tải)	Tàu 145.000DWT (Giảm tải)	Tàu 160.000DWT (Giảm tải)	Tàu 165.000DWT (Giảm tải)
lần)					
- Độ sâu vũng quay thiết kế	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)
- Độ sâu vũng quay hiện trạng (TBHH tháng 6/2025)	-13.0m (HĐ)	-13.0m (HĐ)	-13.0m (HĐ)	-13.0m (HĐ)	-13.0m (HĐ)
4. Thông số tàu khai thác					
- Chiều dài x chiều rộng	330mx45.5m	330mx48.2m	366mx51.2m	366mx51.2m	367mx51.2m
- Mớn nước khai thác	≤ 14,8m	≤ 14,3m	≤ 14,0m	≤ 14,0m	≤ 14,3m
- Lượng giãn nước khi khai thác	≤ 134.900 T	≤ 165.000T	≤ 183.000 T	≤ 183.000 T	≤ 189.000 T
5. Điều kiện khai thác tại bến					
- Tải trọng hàng hóa rải đều	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²
- Phương tiện vận tải					
	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT (Giảm tải)	Tàu 145.000DWT (Giảm tải)	Tàu 160.000DWT (Giảm tải)	Tàu 165.000DWT (Giảm tải)
- Tải trọng cần trục	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T
- Vận tốc gió khi tàu neo tại bến	$\leq 20,7\text{m/s}$ (Gió cấp 8)	$\leq 17,1\text{m/s}$ (Gió cấp 7)	$\leq 17,1\text{m/s}$ (Gió cấp 7)	$\leq 17,1\text{m/s}$ (Gió cấp 7)	$\leq 13,8\text{m/s}$ (Gió cấp 6)
- Vận tốc gió khi tàu cấp bến	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)
- Vận tốc dòng chảy khi tàu neo tại bến	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$
- Vận tốc dòng chảy khi tàu cấp bến	$\leq 0,5\text{ m/s}$	$\leq 0,5\text{ m/s}$	$\leq 0,5\text{ m/s}$	$\leq 0,5\text{ m/s}$	$\leq 0,5\text{ m/s}$
- Vận tốc cấp tàu	$\leq 0,1\text{m/s}$	$\leq 0,09\text{m/s}$	$\leq 0,09\text{m/s}$	$\leq 0,09\text{m/s}$	$\leq 0,08\text{m/s}$
- Góc cấp tàu	$\leq 10^0$	$\leq 10^0$	$\leq 10^0$	$\leq 10^0$	$\leq 10^0$
- Chiều cao sóng	$\leq 1,0\text{m}$	$\leq 1,0\text{m}$	$\leq 1,0\text{m}$	$\leq 1,0\text{m}$	$\leq 1,0\text{m}$
- Độ dự phòng sóng tàu tối thiểu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu
- Bố trí dây neo					
+ Số lượng dây neo	Để đảm bảo an toàn khi có giông lốc địa phương, yêu cầu tàu bố trí dây buộc tàu áp dụng cho tình trạng chống bão, cụ thể: gồm 5 dây dọc (Dây neo mũi lái), 2 dây chéo, 2 dây ngang cả ở phía mũi và phía lái.				
+ Góc neo theo trên mặt bằng	Góc neo tàu (a) : Dây neo mũi lái (1,8) $35^{\circ}\div 45^{\circ}$; Dây neo ngang (2,7) $35^{\circ}\div 45^{\circ}$; Dây neo ngang (3,6) $60^{\circ}\div 75^{\circ}$; Dây neo giằng chéo (4,5) $5^{\circ}\div 10^{\circ}$				

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT (Giảm tải)	Tàu 145.000DWT (Giảm tải)	Tàu 160.000DWT (Giảm tải)	Tàu 165.000DWT (Giảm tải)
+ Góc neo theo phương đứng	Góc neo tàu (β) : $5^{\circ} \div 20^{\circ}$				

IV. CÁC ĐIỀU KIỆN, YÊU CẦU KHÁC

1. Điều kiện về cơ sở vật chất, trang thiết bị

Đảm bảo có đủ cơ sở vật chất, kho, bãi, trang thiết bị cần thiết phù hợp theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với cảng biển:

- Hệ thống kho, bãi: Bãi container gồm các khu vực: Bãi container có hàng, bãi container rỗng, bãi container hàng lạnh, bãi container hàng nguy hiểm và bãi container hàng quá khổ quá tải. Cảng chuyên làm hàng container không thực hiện xây dựng kho CFS.

- Diện tích: theo bìa đồ được cấp 56.99ha, diện tích được cập nhật khi có sự thay đổi chính thức.

Có đầy đủ các trang thiết bị bốc xếp, thiết bị chuyên dùng, phương tiện vận chuyển và các trang thiết bị cần thiết khác đáp ứng yêu cầu của hoạt động bốc, dỡ hàng hóa và phù hợp với công năng, mục đích hoạt động của cảng biển đã được công bố.

Số lượng trang thiết bị: 06 cầu bờ STS 65T, 02 cầu bờ 55T tại bến container và hoàn toàn đủ khả năng làm hàng đối với tàu có trọng tải trên 160.000DWT đến 165.000DWT giảm tải; 02 cầu cố định tại bến sà lan 45T; Hậu cần bãi gồm 24 ERTG 6+1; 30 đầu kéo chuyên dụng, xe nâng hàng rỗng, xe khung chụm...;

2. Tàu lai hỗ trợ

- Cung ứng bởi doanh nghiệp cung ứng dịch vụ: Công ty cổ phần hàng hải Tân Cảng Miền Bắc (TCM)

3. Neo buộc tàu cập cầu

Theo quy định thiết kế và quy định kỹ thuật khai thác cầu cảng

4. An ninh cảng biển

Đã có Giấy chứng nhận phù hợp số: ISPS/SoCPF/295/VN ngày 07/5/2018 bởi Cục hàng hải Việt Nam và quy định hiện hành.

5. Các điều kiện về an toàn, vệ sinh lao động, phòng, chống cháy, nổ

Đảm bảo đáp ứng theo quy định hiện hành.

Về phòng chống cháy nổ đã được Cục PCCC và CHCN chấp nhận nghiệm thu đưa vào sử dụng.

6. Các điều kiện về bảo vệ môi trường

- Các phương tiện tiếp nhận, thu hồi các chất thải từ tàu thuyền khi hoạt động tại cảng biển để xử lý theo quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường do tàu gây ra mà Việt Nam là thành viên (Công ước MARPOL).

- Các nhân lực, hệ thống, công trình, thiết bị quản lý và xử lý chất thải phát sinh tại khu vực cảng biển: Đáp ứng yêu cầu và đã được sở Tài Nguyên môi trường chấp nhận đáp ứng yêu cầu nguồn xả thải.

- Phương án ứng phó sự cố tràn dầu đã được phê duyệt và áp dụng tại cảng.

V. PHƯƠNG ÁN BẢO VỆ CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI

Trong quá trình khai thác cảng, cần phải tuân thủ theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải trong quá trình khai thác Bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT) đã được Cục Hàng hải và đường thủy Việt Nam phê duyệt và tuân thủ phương án bảo vệ công trình hàng hải với các nội dung chính như sau:

1. Phạm vi bảo vệ công trình cầu cảng:

a) Đối với cầu cảng số 1, 2:

Phạm vi bảo vệ công trình cầu cảng theo quy định tối thiểu là 40m (trong đó Mực nước thấp thiết kế : + 0,43m (Hải đồ) tương ứng suất bảo đảm 99% mực nước giờ và cao độ đáy thiết kế là -16,0m (Hải đồ). Tuy nhiên, với kích cỡ cầu STS hiện hành, phạm vi bảo vệ công trình cầu cảng rộng tính theo thiết bị chuyên dụng từ mép cầu cảng ra ngoài khu nước là 67,86m. Ngoài ra, khu nước tính toán an toàn đối với tàu vào làm hàng tại cảng và đã có thiết kế khu nước là 95m tính từ mép cầu cảng.

Do vậy: Phạm vi bảo vệ công trình cầu cảng TC-HICT an toàn là 95m.

b) Đối với cầu cảng bến tàu, bến sà lan:

Cao độ đáy thiết kế là : -5,0m. Theo quy định chiều rộng bảo vệ công trình hàng hải là 20m, Tuy nhiên trên cơ sở thiết bị chuyên dụng là cầu cố định với tầm với tối đa là: 27,68m và tính toán an toàn khu nước khi neo đậu làm hàng là 40m, tính từ mép cầu cảng.

Do vậy: Phạm vi bảo vệ công trình cầu cảng TC-HICT an toàn là 40m, tính từ mép cầu cảng.

2. Thiết lập báo hiệu hàng hải đối với công trình hàng hải

Đối với khu nước trước bến số 1, 2: Do vũng quay tàu hiện tại đang chồng lấn với khu nước trước bến của cảng do vậy không thể thực hiện thả các phao báo hiệu bảo vệ công trình hàng hải và xác định phối hợp theo phạm vi hành lang an toàn bờ biển của công trình luồng hải hải (Luồng hàng hải đã có thông báo hàng hải và thả phao báo hiệu).

Đối với khu nước trước bến tàu, bến sà lan: Do khu nước dùng chung với khu nước bến công vụ nên không thể thực hiện thả phao báo hiệu phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

3. Nhân lực, địa chỉ, số điện thoại liên hệ trong thực hiện bảo vệ công trình

hàng hải

Bộ phận tham gia thực hiện bảo vệ công trình hàng hải: Phòng Kỹ thuật, Trung tâm điều hành sản xuất, Trung tâm an ninh cụ thể:

- Ông Nguyễn Văn Đông – PGĐ Kỹ thuật – SĐT: 0908505558
- Ông Trần Phúc Thành – PGĐ Kỹ thuật – SĐT: 0914316317
- Ông Lê Thanh Hải – Trưởng ban An toàn - P.KT – SĐT: 0936.256259
- Ông Mai Tiến Dũng – GD TTĐHSX – SĐT: 0903212558
- Trung tâm an ninh (hotline): 0356008004

Ngoài ra, Chủ cảng thường xuyên liên hệ với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Hoa tiêu và Tổng Công ty bảo đảm an toàn Hàng hải Việt Nam để phối hợp trong suốt quá trình thực hiện phương án.

4. Phương tiện, công cụ phục vụ việc bảo vệ công trình hàng hải

- **Đối với khu vực dưới nước:** Các tàu lai đang trực sẵn sàng tại cảng HICT thuộc Công ty Cung ứng bởi doanh nghiệp cung ứng dịch vụ: Công ty cổ phần hàng hải Tân Cảng Miền Bắc (TCM). Sẵn sàng ứng trực ứng phó dưới nước nếu có nguy cơ đâm và từ các phương tiện khác tới công trình hàng hải.

- **Đối với khu vực trên cạn:** Bố trí lắp đặt 02 camera tại 02 góc cầu cảng có khả năng quan sát ban đêm và ban ngày 24/24h theo dõi sự hoạt động, tiếp cận công trình cầu cảng sớm đưa ra các nội dung cảnh báo, xua đuổi và ghi lại các hoạt động. Ngoài ra trung tâm an ninh và Ban an toàn thường xuyên cơ động kiểm tra bằng ô tô khu vực cầu cảng đảm bảo tránh tiếp cận, xâm phạm công trình hàng hải.

- Tổ cảng vụ trực thuộc Trung tâm điều hành sản xuất thường xuyên quan sát khu nước trước bến của TC-HICT trong quá trình hoạt động, phát hiện bất thường ảnh hưởng đến công tác bảo vệ công trình hàng hải sẽ báo cáo Chỉ huy bộ phận, Ban Tổng giám đốc kịp thời nắm bắt chỉ đạo. Các nội dung vượt thẩm quyền cần sự chỉ đạo của Cơ quan chức năng nhà nước sẽ báo cáo ngay Cảng vụ hàng hải Hải Phòng và các cơ quan chức năng liên quan.

5. Kế hoạch thực hiện bảo vệ công trình hàng hải và biện pháp kiểm tra, giám sát của người quản lý khai thác cảng

- Trên cơ sở nhân lực, phương tiện, công cụ và các kênh thông tin, Công ty lập kế hoạch thực hiện như sau:

+ Phương án bảo vệ công trình hàng hải và biện pháp kiểm tra, giám sát sẽ được đăng tải lên trang web của Công ty, để các hãng tàu và các bộ phận kịp thời cập nhật nắm bắt tại địa chỉ: **[Http://hict.net.vn](http://hict.net.vn)**

+ Các chuyến tàu làm hàng đều thực hiện chia sẻ phạm vi bảo vệ công trình hàng hải và điều kiện khai thác cho các hãng tàu.

+ Định kỳ hàng tuần/hàng tháng thu thập thông tin và xử lý các thông tin từ các hãng tàu các cơ quan quản lý nhà nước rút kinh nghiệm để thực hiện phương án bảo vệ công

trình hàng hải.

- + Các chuyến tàu ra vào cảng và các chuyến tàu hành hải trên luồng, vững quay đều được cập nhật thông tin từ trang web cảng vụ nhằm cảnh báo sớm tới các bộ phận quản lý cầu cảng, vận hành cầu nắm bắt kịp thời xử lý.

- + Thực hiện theo dõi và giao ban trao đổi thông tin toàn bộ các sự cố mất an toàn trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, thông báo kịp thời tới cảng vụ hàng hải và cảnh báo tới các hàng tàu tìm biện pháp khắc phục rút kinh nghiệm.

- + Toàn bộ phạm vi an toàn bảo vệ công trình hàng hải được quay quét bằng camera an ninh của cảng.

- + Ngoài ra, thường xuyên bảo trì hệ thống thiết bị cầu cảng, nhằm đảm bảo tình trạng hoạt động tốt nhất các thiết bị cầu cảng như bích neo, đệm va....

- + Giao tổ cảng vụ trực thuộc trung tâm sản xuất trực tiếp quản lý, theo dõi phạm vi an toàn bảo vệ công trình theo quy định và báo cáo kịp thời Giám đốc trung tâm điều hành sản xuất.

- + Trung tâm an ninh phối hợp cảnh báo, xua đuổi đảm bảo an toàn khu nước của cảng cũng như phạm vi bảo vệ công trình.

- + Phòng Kỹ thuật chủ trì thường xuyên yêu cầu các bộ phận Công trình, bộ phận An toàn theo dõi đề xuất các giải pháp trên cơ sở đề nghị báo cáo của TTĐHSX.

- + Trong thời gian tới có sự hoạt động khai thác của bến số 3 tiếp giáp bến số 02 do đó cần lưu ý phối hợp có các biện pháp giải pháp bảo vệ công trình hàng hải tại khu vực tiếp giáp này.

- + Đối với công trình hàng hải hàng năm đều được thực hiện bảo trì theo quy định của Cơ quan quản lý nhà nước và có báo cáo tới cơ quan nhà nước đầy đủ, định kỳ có kiểm định theo quy định nhằm đảm bảo công trình hàng hải đảm bảo chất lượng tốt nhất.

- + Trước bề mặt cầu cảng phía khu nước có dán chữ phản quang cảnh báo xua đuổi các tàu bè không nhiệm vụ không được vào khu nước của TC-HICT.

6. Biện pháp xử lý khi xảy ra hư hỏng, tai nạn hàng hải, sự cố hoặc hành vi vi phạm ảnh hưởng đến an toàn trong khai thác công trình hàng hải.

- Thông báo kịp thời tới Ban Tổng Giám đốc và các cơ quan chức năng quản lý nhà nước có liên quan, lập biên bản thu thập thông tin (lời khai, hình ảnh...) bằng văn bản, bằng VHF, bằng email, điện thoại....

- Xác lập biên bản xác định sơ bộ nguyên nhân, tình trạng. Trong trường hợp cần thiết sẽ có sự tham gia của các cơ quan chức năng.

- Nếu có va chạm với công trình hàng hải sẽ liên hệ với đơn vị thiết kế, kiểm định gồm tính toán lý thuyết và kiểm định lại kết cấu, đánh giá hiện trạng cầu cảng sau khi va chạm. Sửa chữa khắc phục nếu cần thiết theo khuyến cáo của đơn vị tư vấn.

- Thông báo báo hiểm và xử lý vụ việc trên cơ sở luật hàng hải, với sự tham gia chứng kiến của các bên liên quan.

- Thường xuyên xua đuổi khi các phương tiện không nhiệm vụ xâm nhập khu nước trước bến, phạm vi công trình hàng hải.

7. Đề xuất nguyên tắc, cơ chế, cách thức phối hợp giữa người quản lý khai thác công trình với cảng vụ hàng hải và cơ quan có thẩm quyền tại khu vực có công trình hàng hải.

- Các công tác, kế hoạch điều động tàu ra vào làm hàng đều được chủ cảng thông báo tới Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng về kế hoạch tàu theo tuần và cập nhật ngay khi có thay đổi thời gian.

- Tuân thủ sự kiểm tra hướng dẫn khai thác của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng.

- Tàu lai của cảng tuân thủ phương án đảm bảo an toàn hàng hải đã phê duyệt và phối hợp, tuân thủ theo chỉ dẫn của đơn vị Hoa tiêu.

- Thường xuyên liên hệ với các cơ quan hữu quan như Biên Phòng cảng, Cảnh sát đường thủy, Tổng Công ty bảo đảm an toàn Hàng hải Việt Nam, Sở tài nguyên Môi trường, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng và các hãng tàu đại diện tại Hải Phòng phối hợp đảm bảo an toàn trong khai thác.

- Tuân thủ các điều kiện khai thác đã được phê duyệt và thông báo kịp thời nếu có sự sai khác hoặc chưa đồng bộ.

VI. NHIỆM VỤ, TRÁCH NHIỆM CỦA CẢNG

- Thông báo đầy đủ kế hoạch tàu ra vào làm hàng, điều kiện làm hàng và kết nối chặt chẽ với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Hoa tiêu khu vực và các bên liên quan đảm bảo cập và rời cảng an toàn và phạm vi bảo vệ công trình hàng hải. Phối hợp với cảng giáp ranh làm rõ phân định phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

- Thông báo và quán triệt đầy đủ đến các Phòng ban trong Công ty, đặc biệt là các bộ phận trực tiếp tham gia sản xuất khu vực công trình hàng hải.

- Thường xuyên hợp rút kinh nghiệm, hoàn thiện phương án bảo vệ công trình hàng hải phù hợp với điều kiện thực tế, kiến nghị đề xuất với các cơ quan quản lý nhà nước các trường hợp phát sinh không có trong quy định hiện hành về thực hiện bảo vệ công trình hàng hải.

Trên đây là phương án bảo vệ công trình hàng hải của cảng TC-HICT, Phòng Kỹ thuật lập tham khảo ý kiến các phòng ban chức năng kính trình Tổng Giám đốc xem xét phê duyệt theo quy định để làm cơ sở triển khai thực hiện.

Nơi nhận:

- Ban TGD ;
- TT ĐHSX, TTAN;
- Lưu VT, KT.

✓ **PHÒNG KỸ THUẬT** ✓


GIÁM ĐỐC KỸ THUẬT
CHEN CHUN KAI