



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

QCVN 57: 2013/BGTVT

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA
VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG SÀN NÂNG TÀU**

*National Technical Regulation
on Classification and Construction of Ship Lift Platform*

HÀ NỘI 2013



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

QCVN 57: 2013/BGTVT

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA
VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG SÀN NÂNG TÀU**

*National Technical Regulation
on Classification and Construction of Ship Lift Platform*

HÀ NỘI 2013

Lời nói đầu

Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về phân cấp và đóng sàn nâng tàu QCVN 57: 2013/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 06/2013/TT-BGTVT ngày 02 tháng 05 năm 2013.

QCVN 57: 2013/BGTVT soạn được xây dựng trên cơ sở Tiêu chuẩn Quốc gia "Quy phạm ụ nổi" có ký hiệu TCVN 6274: 2003.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
Số...../2012/TT-BGTVT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày tháng năm 2013

THÔNG TƯ BAN HÀNH
QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ

QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA
VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG SÀN NÂNG TÀU
National Technical Regulation
on Classification and Constructions of Ship Lift Platform

MỤC LỤC

	Trang
I QUY ĐỊNH CHUNG	7
1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng	7
1.2 Tài liệu viện dẫn và giải thích từ ngữ	7
 II QUY ĐỊNH KỸ THUẬT	 9
Chương 1 Quy định chung	9
1.1 Quy định chung	9
Chương 2 Kiểm tra phân cấp	10
2.1 Kiểm tra phân cấp trong quá trình đóng mới	10
2.2 Kiểm tra phân cấp các sàn nâng tàu được đóng mới không qua giám sát của Đăng kiểm	12
2.3 Kiểm tra chu kỳ và kiểm tra bất thường	13
2.4 Chuẩn bị kiểm tra và trợ giúp kiểm tra	15
Chương 3 Kết cấu sàn nâng tàu	16
3.1 Yêu cầu	16
Chương 4 Hệ thống máy, thiết bị điện, điều khiển và vận hành	19
4.1 Hệ thống máy	19
4.2 Thiết bị điện	19
4.3 Điều khiển và vận hành.....	19
 III QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ	 20
1.1 Quy định chung	20
1.2 Quy định về giám sát kỹ thuật.....	20
1.3 Chứng nhận	20
 IV TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN	 21

QCVN 57: 2013/BGTVT

1.1 Trách nhiệm của chủ sà n nâng, công ty khai thác sà n nâng, cơ sở thiết kế, chế tạo mới, hoán cải, phục hồi và sửa chữa sà n nâng tàu.....	21
1.2 Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam.....	21
1.3 Kiểm tra thực hiện của Bộ Giao thông vận tải	21
 V TỔ CHỨC THỰC HIỆN.....	22
 PHỤ LỤC A MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN THẨM ĐỊNH THIẾT KẾ SÀ N NÂNG TÀU	23
 PHỤ LỤC B MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN PHÂN CẤP SÀ N NÂNG TÀU.....	24
 PHỤ LỤC C MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN AN TOÀN KỸ THUẬT SÀ N NÂNG TÀU	26

QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ PHÂN CẤP VÀ ĐÓNG SÀN NÂNG TÀU

National Technical Regulation on Classification and Constructions of Ship Lift Platform

I QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1.1.1 Phạm vi điều chỉnh

- 1 Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia này (sau đây gọi tắt là "Quy chuẩn") áp dụng cho sàn nâng tàu được Cục Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra và phân cấp.
- 2 Các yêu cầu liên quan trong QCVN 21: 2010/BGTVT "Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia - Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép" được áp dụng cho sàn nâng tàu, trừ khi có quy định khác trong Quy chuẩn này.
- 3 Các yêu cầu trong Quy chuẩn này được áp dụng cho hệ thống sàn nâng tàu dùng để nâng tàu lên và hạ xuống bằng cách sử dụng tời hoặc kích, trong đó tàu được đặt trên sàn mềm hoặc sàn cứng.
- 4 Tàu có thể được đặt trên hệ thống các gối kê, giàn giữ, hoặc là đệm hơi/ đệm nước nhằm mục đích di chuyển tàu sau này.
- 5 Các hệ thống sàn nâng tàu có nguyên lý hoạt động kết hợp giữa sàn nâng tàu và ụ nổi cần được xem xét đặc biệt dựa trên những yêu cầu này và Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia - Quy phạm phân cấp và đóng ụ nổi của Đăng kiểm.

1.1.2 Đối tượng áp dụng

Quy chuẩn này áp dụng đối với các tổ chức và cá nhân có hoạt động liên quan đến sàn nâng tàu thuộc phạm vi điều chỉnh nêu tại 1.1.1 là Cục Đăng kiểm Việt Nam (sau đây trong Quy chuẩn này viết tắt là "Đăng kiểm"); các chủ sàn nâng; cơ sở thiết kế, đóng mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa và khai thác sàn nâng tàu.

1.2 Tài liệu viện dẫn và giải thích từ ngữ

1.2.1 Các tài liệu viện dẫn

- 1 QCVN 21: 2010/BGTVT: Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia - Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép, ban hành theo Thông tư số 12/2010/TT-BGTVT ngày 21/04/2010 của Bộ Giao thông vận tải.
- 2 QCVN 23: 2010/BGTVT: Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia - Quy phạm thiết bị nâng hàng tàu biển ban hành theo Thông tư số 11/2010/TT-BGTVT ngày 20/04/2010 của Bộ Giao thông vận tải.
- 3 Thông tư 032/2011/TT-BGTVT: Thông tư Sửa đổi, bổ sung một số điều của Quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam ngày 19/04/2011 ban hành kèm theo quyết định số 51/2005/QĐ-BGTVT ngày 12/10/2005 của Bộ Giao thông vận tải.

1.2.2 Giải thích từ ngữ

- 1** Tải phân bố lớn nhất ($q_{\max}$) là tải trọng lớn nhất, tính bằng tấn/m, có thể phân bố đều dọc theo tâm sàn nâng, được dùng để tính toán kích thước cơ cấu của hệ thống sàn nâng tàu. Tải trọng phân bố lớn nhất trên sàn bao gồm cả giàn giữ tàu, hoặc các đế kê tàu.

Tải trọng phân bố lớn nhất được lấy bằng sức nâng của 1 cặp tời trừ đi tải tự trọng trên chiều dài sàn tương ứng với các tời đó chia cho khoảng cách các tời.

- 2** Sức nâng danh nghĩa Q_n là lượng chiếm nước của tàu có hình dáng thông thường, tính bằng tấn, được nâng lên mà không vượt quá tải trọng phân bố lớn nhất tính toán trong thiết kế của sàn.

Sức nâng danh nghĩa được lấy bằng:

$$Q_n = q_{\max} \cdot l_{\text{eff}} \cdot c$$

Trong đó:

l_{eff} : Chiều dài hiệu dụng (m);

c : Hệ số phân bố.

Giá trị sức nâng danh nghĩa sẽ được ghi trên Giấy chứng nhận phân cấp.

- 3** Chiều dài hiệu dụng của sàn là tổng chiều dài giữa các tời cộng với chiều dài giữa các công xon đỡ, nhưng mỗi chiều dài đỡ này cần được lấy không lớn hơn 1 nửa khoảng cách giữa các tời.

- 4** Hệ số phân bố là hệ số được đưa vào tính toán nhằm đảm bảo tải trọng phân bố lớn nhất không bị vượt quá trên toàn bộ chiều dài khả dụng của sàn nâng và có tính đến cả các hệ số động học. Thông thường, hệ số phân bố được lấy như sau:

(1) Sàn có thiết kế dạng bản lề (không có hệ thống cơ cấu dọc, hoặc không có độ cứng chống uốn dọc), các đế kê và giàn giữ được bố trí theo lối thông thường: 0,67;

(2) Sàn có thiết kế dạng bản lề kết hợp với giàn giữ mềm, hoặc là sàn có thiết kế cứng kết hợp với giàn giữ mềm hoặc cứng: hệ số tính toán phải được trình duyệt nhưng không được lấy lớn hơn 0,83.

- 5** Sức nâng tổng thực của hệ thống sàn nâng tàu (Q) được lấy bằng:

$$q_{\max} \cdot l_{\text{eff}}$$

Giá trị này sẽ được ghi vào trong Giấy chứng nhận phân cấp.

- 6** Sức nâng phải được xem xét đặc biệt trong các trường hợp sau đây:

- (1) Việc bố trí các đế kê hoặc giàn giữ làm cho tải trọng không phân bố dọc theo tâm sàn;
- (2) Thiết kế đưa vào tính toán các tải trọng phân bố lớn nhất khác nhau dọc theo chiều dài sàn.

- 7.** Nói chung, việc bố trí đế kê hay giàn giữ phải đảm bảo áp lực trên thân tàu không vượt quá khả năng chịu đựng của các cơ cấu thân tàu. Giá trị này thường nằm trong khoảng 200 đến 230 t/m². Tuy nhiên, trong các trường hợp đặc biệt, giá trị này có thể lớn hơn hoặc nhỏ hơn.

- 8** Chiều dài sàn nâng tàu là chiều dài lớn nhất không kể các phần nhô của sàn nâng.

- 9** Chiều rộng sàn nâng tàu là chiều rộng lớn nhất không kể các phần nhô của sàn nâng.

II QUY ĐỊNH KỸ THUẬT

CHƯƠNG 1 QUY ĐỊNH CHUNG

1.1 Quy định chung

1.1.1 Thay thế tương đương

Kết cấu thân sàn nâng tàu, trang thiết bị, bố trí và kích thước cơ cấu khác so với những quy định ở Quy chuẩn này có thể được Đăng kiểm chấp nhận với điều kiện chứng minh được rằng kết cấu thân sàn nâng tàu, trang thiết bị, bố trí và kích thước cơ cấu ấy tương đương với những yêu cầu ở Quy chuẩn này.

1.1.2 Các quy định khác

- 1 Ngoài những quy định về phân cấp và đóng mới các sàn nâng tàu ở Quy chuẩn này, chủ sàn nâng tàu, nhà máy đóng sàn nâng tàu và người thiết kế phải tuân theo các quy định của Nhà nước hay chính quyền địa phương hoặc của các tổ chức khác về an toàn, vệ sinh lao động hoặc các Tiêu chuẩn khác áp dụng cho sàn nâng tàu.
- 2 Trong trường hợp yêu cầu đặc biệt, bố trí hệ thống dịch chuyển tại các đầu mút và bên mạn phải được kiểm tra và được thể hiện bằng cách ghi bổ sung vào trong kí hiệu phân cấp hoặc cấp Giấy chứng nhận cho bố trí này. Tuy nhiên, nếu thiết kế của sàn nâng có hoạt động tương tác và phụ thuộc lẫn nhau giữa sàn và hệ thống di chuyển, ví dụ trường hợp sàn cứng và hệ thống đỡ tàu mềm, thì hệ thống dịch chuyển đó sẽ được coi như điều kiện cần và đủ để phân cấp.
- 3 Các quy định này được xây dựng dựa trên giả thiết là hệ thống sàn nâng tàu sẽ được vận hành và chịu tải phù hợp. Các tải trọng tập trung mà lớn hơn giá trị tải trọng phân bố tính toán lớn nhất hoặc các trường hợp tải hay điều kiện thời tiết nào đó mà có thể gây quá tải định mức của từng tời đều không được phép.
- 4 Cần phải cung cấp đầy đủ thông tin cho người khai thác vận hành dưới dạng Sổ tay hướng dẫn sử dụng để đảm bảo an toàn cho sàn nâng tàu.

CHƯƠNG 2 KIỂM TRA PHÂN CẤP

2.1 Kiểm tra phân cấp trong quá trình đóng mới

2.1.1 Quy định chung

- 1 Trong quá trình kiểm tra đóng mới thân sàn nâng tàu, trang thiết bị, hệ thống máy, trang bị điện và điều khiển phải được kiểm tra để đảm bảo rằng chúng đều thỏa mãn những yêu cầu của Quy chuẩn.
- 2 Cấm lắp đặt mới các vật liệu có chứa chất amiăng.

2.1.2 Bản vẽ và hồ sơ

- 1 Phải trình các bản vẽ và hồ sơ ghi rõ kích thước của các cơ cấu, bố trí và các chi tiết của các phần chính của kết cấu cũng như các số liệu có liên quan cho Đăng kiểm thẩm định. Số bộ bản vẽ trình thẩm định bao gồm ba bộ. Thông thường, các bản vẽ và hồ sơ này phải bao gồm như ở từ (1) đến (3) sau đây:

(1) Bản vẽ kết cấu:

- (a) Bản vẽ kết cấu sàan nâng;
- (b) Bản vẽ kết cấu của hệ thống dịch chuyển nếu hệ thống này được phân cấp;
- (c) Bản vẽ kết cấu giá đỡ bánh xe;
- (d) Bản vẽ kết cấu bộ tời;
- (e) Thông số kỹ thuật của cáp và xích;
- (f) Đặc tính vật liệu của thép chế tạo kết cấu.

(2) Tài liệu:

- (a) Bản tính thể hiện các thông số đầu vào của thiết kế như lực nâng danh nghĩa, tải trọng phân bố lớn nhất, trọng lượng và trọng tâm của các thành phần tải và các giá trị liên quan khác;
- (b) Bản vẽ lắp ráp sàan nâng;
- (c) Bản vẽ bố trí sàan nâng;
- (d) Bản vẽ bố trí và chi tiết các thanh ray;
- (e) Bản vẽ bố trí nâng và sơ đồ buộc dây;
- (f) Thông số liên quan đến công nghệ hàn.

(3) Bản vẽ hệ thống máy, thiết bị điện, điều khiển và vận hành:

- (a) Sơ đồ hệ thống thủy lực hoặc hơi;
- (b) Bản vẽ bánh răng tời, trục, ly hợp, phanh, bu lông, trống hàn và các hạng mục tương tự, ứng suất và vật liệu chế tạo chúng;
- (c) Sơ đồ mạch điện, chỉ rõ dòng điện và hiệu điện thế của tất cả các thiết bị điện, loại và kích thước cáp điện, phân loại và thiết bị bảo vệ;
- (d) Bản vẽ bố trí và sơ đồ mạch điện của bảng điện;
- (e) Bố trí chung của trung tâm điều khiển;
- (f) Sơ đồ bố trí của bảng điều khiển;

- (g) Chi tiết các mạch điện báo động và bảo vệ;
- (h) Bản tính ngắn mạch dòng điện và thanh cái, thanh cái bằng điện và đầu ra của máy biến áp;
- (i) Bảng tính tải cho các thiết bị điện của sàn nâng.

2.1.3 Kiểm tra trong quá trình đóng mới

1 Từ khi bắt đầu đến kết thúc đóng mới sàn nâng tàu, Đăng kiểm viên phải tiến hành kiểm tra vật liệu, chất lượng công nghệ và trang thiết bị. Các bước kiểm tra bắt buộc là:

- (1) Kiểm tra vật liệu và trang thiết bị theo quy định ở Phần 7A và 7B, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT;
- (2) Kiểm tra quy trình hàn và kiểm tra đường hàn bằng chụp ảnh phóng xạ theo quy định ở Phần 6, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT;
- (3) Kiểm tra của Đăng kiểm viên trong phân xưởng, khi lắp ráp phân đoạn hoặc tổng đoạn;
- (4) Kiểm tra khi mỗi phần của sàn nâng tàu được hoàn thành;
- (5) Kiểm tra khi tiến hành thử theo quy định ở 2.1.4.

2.1.4 Thử nghiệm

1 Thử tải

- (1) Việc chạy thử không tải trên mỗi đơn vị tời phải được tiến hành tại nơi sản xuất. Cần đặc biệt lưu ý rằng tất cả các đơn vị tời cũng phải được thử tải ở nơi sản xuất với tải lấy theo Bảng 2.4.1-1(1).

Bảng 2.4.1-1(1) Tải thử đối với tời và giàn giữ

Tải định mức, SWL	Tải thử (tấn)
$SWL \leq 20$ tấn	$1,25 \times SWL$
$20 \text{ tấn} < SWL \leq 50$ tấn	$SWL + 5$
$SWL > 50$ tấn	$1,1 \times SWL$

- (2) Thông thường tải định mức (SWL) được tính dựa trên lực kéo của dây nhân với số lượng cột đỡ sàn;
- (3) Sàn phải được thử tải trong quá trình lắp đặt tại hiện trường:
 - (a) Với điều kiện không tải hoặc một phần tải; và
 - (b) 100% tải nâng.
- (4) Thử không tải và một phần tải cần được tiến hành để kiểm tra hiệu quả hoạt động của hệ thống sàn nâng;
- (5) Thử 100% tải cần dựa trên tải định mức của mỗi tời xuất phát từ tải trọng phân bố lớn nhất tính cho 1 mét sàn. Việc thử này có thể tiến hành theo các bước bằng cách thử các cặp tời đối diện nhau hoặc đồng thời các bộ tời nếu kích cỡ của hệ thống sàn nâng tàu không đủ cho việc tiến hành thử đủ tải;
- (6) Trong trường hợp thử tải theo các bước được áp dụng đối với sàn cứng, cần phải đảm bảo rằng mỗi tời chịu đúng tải định mức;

QCVN 57: 2013/BGTVT

- (7) Nếu yêu cầu, các tời có thể phải thử tải trên bãi thử bằng cách tăng từ 100 phần trăm tải quy định ở (5) tới giá trị phù hợp tính theo Bảng 2.4.1-1(1);
- (8) Các giàn giữ cần phải thử một cách độc lập bằng tải trọng thử được quy định như trong Bảng 2.4.1-1(1) căn cứ vào tải định mức của giàn;
- (9) Việc thử các chi tiết tháo được, xích và cáp được thực hiện theo quy định 2.5-2(2) và (3) QCVN 23:2010/BGTVT.

2 Thử hoạt động

- (1) Ngoài việc thử tải như quy định trong mục -1, cần phải thử toàn bộ hoạt động với tải tương đương sức nâng danh nghĩa của hệ thống sàn nâng tàu. Việc thử này cần được tiến hành trên toàn bộ chu trình hoạt động, bao gồm nâng lên, di chuyển lên bờ, di chuyển trở lại sàn, và hạ xuống;
- (2) Tùy thuộc vào điều kiện thực tế, nếu không có khả năng thử hoạt động ở sức nâng danh nghĩa thì có thể thử với tải nhỏ hơn nhưng không nhỏ hơn 60% sức nâng danh nghĩa;
- (3) Việc dịch chuyển tàu khi thử sẽ bị hạn chế bởi lượng chiếm nước cho đến khi nào có được 1 lượng chiếm nước thích hợp để thử sàn nâng tàu tương ứng với sức nâng danh nghĩa của sàn nâng tàu. Việc thử toàn bộ hoạt động này thường được tiến hành trong vòng 1 năm sau khi hoàn thành hệ thống sàn nâng tàu;
- (4) Thử hệ thống máy, thiết bị điện, điều khiển và vận hành phải theo các yêu cầu ở Chương 4 của Quy chuẩn này.

2.2 Kiểm tra phân cấp các sàn nâng tàu được đóng mới không qua giám sát của Đăng kiểm

2.2.1 Trình bản vẽ và hồ sơ

Các bản vẽ ghi rõ thông số của sàn nâng tàu hiện có và các hồ sơ quy định ở 2.1.2 phải được trình để Đăng kiểm thẩm định. Các báo cáo và biên bản liên quan đến kết cấu của sàn nâng tàu cũng phải được gửi cho Đăng kiểm khi có yêu cầu.

2.2.2 Kiểm tra

- 1** Trong suốt quá trình kiểm tra, Đăng kiểm viên phải xem xét sự thỏa mãn về chất lượng công nghệ và xác nhận kích thước của các cơ cấu và trang thiết bị theo các hồ sơ đã thẩm định. Để xác nhận thực trạng của bất kỳ hư hỏng nào, nếu cần, các phần của kết cấu phải được khoan để kiểm tra. Sàn nâng tàu có hình thức kết cấu mới phải được xem xét đặc biệt.
- 2** Kiểm tra toàn bộ kết cấu thép. Phải ghi lại quy cách vật liệu, phạm vi của hư hỏng. Việc thử không phá hủy phải tuân theo các quy định ở 2.3.2-3.
- 3** Kiểm tra toàn bộ cáp, xích nâng, cùng với cả bánh tang và các bộ tời. Cáp và xích phải được thay mới theo các quy định ở 2.3.2-3. Phải áp dụng các quy định ở 2.3.2-4 và phạm vi thay mới ban đầu phải được sự đồng ý của Đăng kiểm viên.
- 4** Kiểm tra toàn bộ các tời, hệ thống điện và hệ thống điều khiển tương ứng với các quy định ở 2.3.2-7 và 2.3.2-9.
- 5** Phải thử hệ thống sàn nâng tàu theo các quy định ở 2.1.4-2.

Trong trường hợp hệ thống dịch chuyển tàu muốn được trao cấp thì cần thỏa mãn các yêu cầu ở 2.3.2-8 ngoại trừ việc tháo và kiểm tra 25% chốt trụ của bánh xe chuyển hướng.

2.3 Kiểm tra chu kỳ và kiểm tra bất thường

2.3.1 Quy định chung

- 1 Để duy trì cấp, sàn nâng tàu phải được tiến hành kiểm tra chu kỳ, kiểm tra bất thường (kiểm tra khi sự cố, sửa chữa, hoán cải và trang bị lại v.v...) phù hợp với những quy định ở 2.3.2 đến 2.3.4 dưới đây.
- 2 Nếu không có quy định nào khác ở 2.3 của Chương này, thì phải áp dụng những quy định có liên quan đến sàn nâng tàu ở Phần 1B, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT.

2.3.2 Kiểm tra chu kỳ

- 1 Kiểm tra chu kỳ cần được tiến hành liên tục trong vòng 5 năm với khối lượng quy định từ - 2 đến -13 dưới đây.
- 2 25% sống dọc và ngang, chính và phụ cần được kiểm tra (có thể cần phải gỡ bỏ các cần gạt vận hành tới hạn để nâng những vùng ngập nước của sàn lên khỏi mặt nước). Việc kiểm tra bao gồm:
 - (1) Tại chỗ chuyển tiếp hoặc đỡ ở các mối nối của dầm dọc và ngang để tìm các dấu hiệu của việc làm việc quá tải, nứt và các khuyết điểm khác;
 - (2) Kiểm tra tổng thể lớp sơn bảo vệ;
 - (3) Kiểm tra thẳng hàng của các thanh ray, dấu hiệu của sự mài mòn tại các chỗ nối và các thanh ray chuyển tiếp giữa sàn nâng và bờ;
 - (4) Khi kiểm tra cần phải dỡ bỏ lớp gỗ lát mặt boong nếu có.
- 3 Đăng kiểm viên phải kiểm tra về điều kiện bảo quản và bôi trơn các cáp nâng. Song song với kiểm tra chu kỳ, Đăng kiểm viên cũng có nhiệm vụ phải tiến hành kiểm tra toàn bộ tại chỗ bằng mắt thường để tìm các dấu hiệu về ăn mòn, mài mòn, đứt trên các sợi của cáp.
 - (1) Thông thường, dây cáp cần phải thay mới nếu số lượng sợi của cáp trên 1 chiều dài bằng 10 lần đường kính cáp bị đứt, mài mòn hoặc ăn mòn lớn hơn 5 phần trăm tổng số sợi. Tuy nhiên có thể tham khảo Tiêu chuẩn của Quốc gia để đưa ra điều kiện loại bỏ dây cáp;
 - (2) Trong mỗi năm, số lượng tối thiểu dây cáp cần phải thay thế trong hệ thống sàn nâng tàu được xác định như sau:

Tới 6 đơn vị nâng:	1 cáp;
Trên 6 tới 20 đơn vị nâng:	2 cáp;
Trên 20 đơn vị nâng:	4 cáp.

 Đăng kiểm viên cần phải chọn 1 mẫu chiều dài trên mỗi dây cáp được thay thế để thử phá hủy. Nếu mẫu bị phá hủy ở tải trọng lớn hơn 10 phần trăm dưới giá trị yêu cầu nhỏ nhất thì cần phải xem xét thử và thay thế một phần hoặc là toàn bộ số dây cáp còn lại;
 - (3) Cần chủ động thay thế các dây cáp tùy thuộc vào tốc độ mài mòn, ăn mòn hóa học, ăn mòn thông thường hoặc các dạng hư hỏng khác liên quan đến mỗi hệ thống sàn nâng tàu. Đối với các hệ thống sàn nâng tàu nhỏ thì chu kỳ thay thế là khoảng 5 năm. Đối với các hệ thống sàn nâng tàu lớn, nếu chu kỳ thay thế đề xuất lớn hơn 10 năm thì cần phải xem xét đặc biệt dựa trên các kết quả thử.
- 4 Nếu áp dụng thiết bị thử không phá hủy để kiểm tra cáp nâng trong kỳ kiểm tra hàng năm thì cần tuân thủ quy trình dưới đây:

- (1) Độ chính xác và tin cậy của thiết bị thử không phá hủy phải thỏa mãn các yêu cầu Đăng kiểm viên đưa ra;
- (2) Phạm vi thử phải thỏa mãn yêu cầu của Đăng kiểm viên nhằm xác minh sự phù hợp của thiết bị đối với việc bố trí cáp nâng riêng biệt và tốc độ cáp;
- (3) Kiểm tra cáp hàng năm phải được tiến hành như sau:
 - (a) Kiểm tra toàn bộ cáp bằng mắt thường để tìm các sợi đứt trên dây cáp. Phải đặc biệt chú ý tình trạng của cáp trong phạm vi kết thúc cáp vì những vùng này khó để thiết bị thử không phá hủy tiếp cận (Xem (4) - Thử A);
 - (b) Thiết bị dùng để thử không phá hủy cáp phải được người có kinh nghiệm vận hành. Số lượng cáp được chọn để thử phải tuân theo quy định 2.3.2-3(2) nhưng không nhỏ hơn 10 phần trăm tổng số lượng dây cáp của hệ thống sàn nâng tàu. Cáp phải được kiểm tra trên toàn bộ chiều dài và được chọn dựa trên một chương trình được lập sẵn, trên cơ sở luân phiên hàng năm (Xem (4) - Thử B);
 - (c) Sau 2 năm sử dụng để nâng tàu, dây cáp nào đã được kiểm tra không phá hủy thì cần phải chọn để thử phá hủy để xác minh kết quả thử không phá hủy.

Về sau, 1 dây cáp phải được chọn để thử kéo đứt mỗi năm (Xem (4) - Thử C).

- (4) Các kết quả thử trong mục 2.3.2-4(3), nếu được Đăng kiểm viên chấp nhận, sẽ được sử dụng để xác định là việc thay thế hoặc thử tiếp có cần phải tiến hành hay không. Nói chung, các tiêu chuẩn dưới đây phải được áp dụng để xác định việc giữ lại dây cáp hay không:

Thử A: Số lượng sợi bị đứt trên dây cáp không lớn hơn 5 phần trăm tổng số sợi trong bất kì chiều dài cáp nào bằng 10 lần đường kính cáp;

Thử B: Diện tích mặt cắt ngang không được giảm hơn 10 phần trăm so với ban đầu. Trong trường hợp phần diện tích giảm nằm trong khoảng 5 đến 10 phần trăm thì cần phải xem xét để đưa các dây cáp này thử bổ sung vào số lượng cáp đã chọn thử không phá hủy hàng năm;

Thử C: Lượng giảm lực kéo đứt sau khi đã tính đến tác dụng tổng hợp của mài mòn, rỉ do ăn mòn, và sợi đứt không được lớn hơn 10 phần trăm lực kéo đứt nhỏ nhất của cáp.

- 5** Đăng kiểm viên có nhiệm vụ kiểm tra việc bảo trì, tình trạng và việc bôi trơn các xích nâng. Nói chung, ở bất cứ đâu trên xích mà đường kính chỗ mòn nhất giảm so với đường kính danh nghĩa từ 4 % trở lên thì cần phải thay mới.
- 6** Phải kiểm tra 25% bánh tang bên trên và bên dưới, ổ đỡ, trục, và phần vỏ bảo vệ, trong số đó thì cần phải mở ra kiểm tra ít nhất 2 bộ bánh tang hoàn chỉnh. Tất cả các bánh tang phải được mở để kiểm tra ít nhất 1 lần trong chu kỳ kiểm tra 4 năm. Cần phải chú ý đến puli bên dưới trong khu vực lỗ thoát nước và phải kiểm tra khu vực liên kết giữa vỏ bảo vệ bánh tang với điểm đỡ trên và dưới.
- 7** Phải tháo vỏ bảo vệ của 25% tời để kiểm tra các hạng mục sau:
 - (1) Kiểm tra sự ăn khớp giữa các bánh răng hờ;
 - (2) Phải mở gối đỡ ổ trục chính;
 - (3) Sử dụng cần siết lực để kiểm tra siết chặt của ốc siết lắp bánh răng trụ tròn cuối với tang trống;
 - (4) Kiểm tra bánh các bánh răng chính, tất cả trục và ổ đỡ của bánh răng hờ;

- (5) Kiểm tra khung dàn nâng và việc bố trí các bu lông.
- 8 Trong trường hợp hệ thống dịch chuyển tàu được trao cấp thì phải kiểm tra 25 phần trăm số lượng giá chuyển hướng.
 - (1) Kiểm tra mài mòn của các bánh xe và tình trạng rò rỉ giữa các giá chuyển hướng;
 - (2) Rút ngẫu nhiên 10 phần trăm chốt trục bánh xe của giá chuyển hướng để tìm mài mòn quá mức và các hư hỏng khác;
 - (3) Kiểm tra sự thẳng hướng và mài mòn của các thanh ray để xác minh sự hoàn thiện trong việc bố trí khóa và định vị.
- 9 Thử cách điện toàn bộ hệ thống điện và kiểm tra cáp điện.
 - (1) Kiểm tra công tắc, rơ le, và tất cả các thiết bị cơ điện khác;
 - (2) Kiểm tra 25 phần trăm mô tơ điện, trong đó có các ổ đỡ và phanh từ;
 - (3) Kiểm tra ngắt quá tải của tất cả các Áp tô mát;
 - (4) Kiểm tra máy nén cấp khí cho cá chặn trong tời cùng với bình khí nén;
 - (5) Kiểm tra hiệu quả làm việc của tất cả các thiết bị an toàn.
- 10 Trong khoảng thời gian hợp lý gần với kiểm tra chu kỳ, Đăng kiểm viên cần tham gia có mặt để xem hoạt động nâng hạ và dịch chuyển tàu của hệ thống sàn nâng tàu.
- 11 Cần chú ý rằng gỗ lát mặt boong không liên quan đến việc phân cấp sàn nâng tàu. Tuy nhiên, cũng cần thông báo tình trạng chung của lớp gỗ lát mặt boong.
- 12 Cần phải thông báo bất kì vấn đề nào khác mà liên quan đến việc phân cấp sàn nâng tàu.
- 13 Các yêu cầu đối với việc kiểm tra định kì hệ thống sàn nâng tàu nhỏ sẽ được xem xét.

2.3.3 Hư hỏng, hoán cải và trang bị lại

Khi có hư hỏng hoặc tiến hành công việc hoán cải kết cấu, máy móc hoặc trang thiết bị làm ảnh hưởng hoặc có thể làm ảnh hưởng đến cấp của sàn nâng tàu, chủ sàn nâng tàu hoặc đại diện của chủ sàn nâng tàu phải thông báo để mời Đăng kiểm viên đến kiểm tra.

2.4 Chuẩn bị kiểm tra và trợ giúp kiểm tra

2.4.1 Chuẩn bị kiểm tra và trợ giúp kiểm tra

- 1 Các công tác chuẩn bị theo yêu cầu của kiểm tra cũng như những yêu cầu mà Đăng kiểm viên cho là cần thiết phù hợp với Quy chuẩn phải được mời kiểm tra. Công tác chuẩn bị nhằm đảm bảo một lối vào an toàn và dễ dàng, các điều kiện vật chất và hồ sơ cần thiết để tiến hành việc kiểm tra. Các thiết bị để tiến hành kiểm tra, đo đạc và thử nghiệm mà Đăng kiểm viên cần để tiến hành việc phân cấp phải được chọn lựa và kiểm chuẩn riêng biệt theo tiêu chuẩn mà Đăng kiểm cho là thích hợp. Tuy nhiên, Đăng kiểm viên có thể chấp nhận những thiết bị đo đạc đơn giản (như thước, thước dây, đồng hồ hàn, trắc vi kế) mà không cần sự lựa chọn riêng lẻ hay sự xác nhận về kiểm chuẩn với điều kiện những thiết bị có thiết kế thông dụng đạt tiêu chuẩn và được đối chiếu định kỳ với các thiết bị hay dụng cụ thử nghiệm tương tự. Đăng kiểm viên cũng có thể chấp nhận những thiết bị được sử dụng trong quá trình kiểm tra (như đồng hồ đo áp suất, nhiệt độ hoặc vòng quay máy và các dụng cụ đo) dựa trên hồ sơ kiểm chuẩn hoặc so sánh với những chỉ số của các dụng cụ khác.
- 2 Người mời kiểm tra phải bố trí một nhân viên biết rõ về các quy trình kiểm tra trong công tác chuẩn bị để trợ giúp Đăng kiểm viên trong suốt quá trình kiểm tra.

QCVN 57: 2013/BGTVT

- 3** Đăng kiểm viên, chủ sàn nâng tàu hoặc người đại diện của chủ sàn nâng tàu, đại diện đơn vị đo và các đơn vị liên quan phải họp bàn về thời gian bắt đầu kiểm tra và đo đặc cũng như kế hoạch kiểm tra để đảm bảo các thiết bị đo có chất lượng tốt và việc kiểm tra đo đặc diễn ra an toàn
- 4** Công việc kiểm tra có thể bị hoãn lại nếu chưa có sự chuẩn bị cần thiết hay chủ sàn nâng tàu hoặc nhân viên như yêu cầu ở mục -2 không có mặt khi tiến hành kiểm tra hoặc Đăng kiểm viên thấy chưa có sự đảm bảo an toàn cho việc tiến hành kiểm tra.
- 5** Trong quá trình kiểm tra Đăng kiểm viên sẽ thông báo những chỗ cần thiết phải sửa chữa cho người yêu cầu kiểm tra trong khuyến nghị của mình. Việc sửa chữa phải được thực hiện thỏa mãn yêu cầu của Đăng kiểm viên.
- 6** Thay thế trang thiết bị và phụ tùng v.v...

Nếu cần thiết phải thay thế trang thiết bị và phụ tùng v.v... sử dụng trên sàn nâng tàu thì việc thay thế đó phải tuân thủ quy định đối với tàu hiện có. Tuy nhiên, trong trường hợp thiết bị đó được chỉ rõ hoặc Đăng kiểm cho rằng cần thiết thì Đăng kiểm có thể yêu cầu thiết bị thay thế đó phải thỏa mãn Quy chuẩn hiện hành. Ngoài ra, thiết bị thay thế đó không được sử dụng vật liệu có chứa amiăng.

CHƯƠNG 3 KẾT CẤU SÀN NÂNG TÀU

3.1 Yêu cầu

3.1.1 Tải trọng

- 1 Thiết kế cần dựa trên tải trọng phân bố lớn nhất, tính theo một mét chiều dài, được xem như để kê xếp dọc theo tâm của sàn, xem thêm 1.2.2-6, Mục I.
- 2 Kết cấu của sàn trong vùng đặt đế kê ở hông tàu phải được thiết kế với tải trọng bằng 20% tải trọng phân bố lớn nhất tính theo một mét dài. Trong đó, tải trọng do gió tác dụng lên tàu tương đương với $2,5 \text{ kN/m}^2$ (tương ứng với tốc độ gió là 64 m/s) đã được đưa vào tính toán.
- 3 Giá trị tải trọng trên cần được áp dụng cho chiều dài đầu tàu của sàn và tính tới tận mép phía gần bờ của sàn tại vị trí thực hiện việc dịch chuyển tàu.
- 4 Các hốc hoặc nhẩy bậc của sàn phải được thiết kế sao cho:

- (1) Tải trọng gia tăng lấy bằng $5,0 \text{ kN/m}^2$, phân bố đều; và
- (2) Tải trọng tập trung lấy bằng 10 kN ở một điểm bất kì.

Nhưng trong một số trường hợp có thể lấy giá trị lớn hơn để thỏa mãn các yêu cầu về vận hành và hoạt động của thiết bị. Các tải trọng này thường không ảnh hưởng đến sức nâng quy định ở 1.2.2-1, Mục I cũng như tải trọng thiết kế quy định ở (1) và (2).

- 5 Cần phải xem xét đưa vào tính toán các lực tác dụng ngang do gió và do việc dịch chuyển tàu gây nên. Sức bền ngang của sàn phải đủ để chịu các lực sau:
 - (1) Trong quá trình dịch chuyển tàu: tổng các lực ngang được lấy bằng 250 N/m^2 trên mặt chiều cạnh của tàu, cộng với các lực đẩy nhằm cân bằng với lực ma sát trong hệ thống dịch chuyển. Lực ma sát được lấy bằng 2% tải trọng trên các bánh xe của giàn giữ nếu bánh xe được lắp ổ đỡ lăn, và 4% nếu bánh xe được lắp ổ đỡ bậc;
 - (2) Trong trường hợp tàu được đỡ trên sàn nâng tàu và không tiến hành việc dịch chuyển: tổng lực ngang là lực do gió lấy bằng 2.5 kN/m^2 (tương ứng với tốc độ gió 64 m/s) tác dụng lên bề mặt hứng gió ngang của tàu.
- 6 Để cân bằng với các lực nói trên, có thể dùng một hoặc nhiều cách như sau:
 - (1) Hệ thống chống ngang;
 - (2) Sàn cứng theo phương ngang;
 - (3) Boong được làm cứng như một dầm ngang.

3.1.2 Ứng suất cho phép

- 1 Ứng suất cho phép trên các cơ cấu không được lớn hơn các giá trị trong Bảng 3.1.2-1. Các giá trị này được áp dụng cho thép mà tỉ số σ_y / σ_u không lớn hơn 0,7. Thép nào mà có tỉ số lớn hơn 0,7 thì cần phải xem xét đặc biệt.

Trong đó:

σ_y Ứng suất chảy của vật liệu;

σ_u Ứng suất bền của vật liệu.

QCVN 57: 2013/BGTVT

- 2 Ứng suất cho phép có thể phải lấy giảm xuống trong những khu vực miệng khoét của cơ cấu vì những khu vực này gây ra tập trung ứng suất.
- 3 Ứng suất cho phép của bánh tang, ma ní và các bộ phận tháo rời khác phải tuân theo quy định ở 6.4 QCVN 23: 2010/BGTVT.

Bảng 3.1.2-1 Ứng suất cho phép

Chế độ ứng suất	Ứng suất cho phép
Kéo hoặc uốn trực tiếp	$0,67\sigma_y$
Nén	Theo Bảng 4.5 QCVN 23: 2010/BGTVT
Cắt	$0,35\sigma_y$
Trên ổ đỡ	$0,90\sigma_y$

- 4 Các cơ cấu mà chỉ chịu tải trọng gió có thể được xác định như bên trên nhưng lấy tăng lên 25 %.

3.1.3 Hệ số an toàn của cáp và xích

- 1 Hệ số an toàn của cáp nâng và hạ sàn không lấy nhỏ hơn 3/1 dựa vào lực đứt đã được chứng nhận của cáp và ứng suất kéo lớn nhất của cáp. Ứng suất kéo lớn nhất của cáp được lấy dựa vào sức nâng định mức của tời, có sự giảm trừ do ảnh hưởng của ma sát trên bánh tang và độ cứng của dây cáp lấy bằng 2% đối với ổ đỡ bi hoặc ổ đỡ lăn và 5% đối với ổ đỡ bạc.
- 2 Hệ số an toàn của xích nâng hạ sàn không lấy nhỏ hơn 3/1 dựa vào lực đứt đã được chứng nhận của xích và ứng suất kéo lớn nhất của xích. Ứng suất kéo lớn nhất của xích được lấy dựa vào sức nâng định mức của tời. Trên cơ sở phá hủy do ứng suất mài mòn, không được sử dụng loại xích cấp 80 hoặc xích tương tự bằng hợp kim.
- 3 Hệ số an toàn bổ sung được sử dụng khi:
 - (1) Tốc độ nâng của sàn lớn hơn 0,5 m/mm.
 - (2) Tải trọng va chạm phát sinh do hoạt động của hệ thống tời.

3.1.4 Vật liệu

- 1 Vật liệu phải tuân theo các quy định ở Phần 7A, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT.
- 2 Thép dùng trong các hệ thống sàn nâng tàu được áp dụng như Bảng 3.1.4-2.

Bảng 3.1.4-2 Sử dụng cáp thép

Chiều dày (mm)	$t \leq 20.5$	$20.5 < t \leq 25.5$	$25.5 < t \leq 40$	$40 < t$
Cáp	A/AH	B/AH	D/DH	E/EH

Lưu ý: AH, DH và EH tương ứng với cáp thép sau (AH: A32, A36 và A40; DH: D32, D36 và D40; EH: E32, E36 và E40).

- 3 Có thể xem xét thay đổi việc thử độ dai va đập với rãnh khía trong trường hợp hệ thống sàn nâng tàu hoạt động ở khu vực ít khi có nhiệt độ thấp.

CHƯƠNG 4 HỆ THỐNG MÁY, THIẾT BỊ ĐIỆN, ĐIỀU KHIỂN VÀ VẬN HÀNH

4.1 Hệ thống máy

4.1.1 Nguyên tắc chung

- 1 Hệ thống máy của sàn nâng tàu phải thỏa mãn các yêu cầu ở Phần 3, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT, trừ khi có các quy định trong Quy chuẩn này với các yêu cầu sau:
 - (1) Hệ thống máy chỉ cần thỏa mãn yêu cầu về sức bền;
 - (2) Ứng suất cho phép có thể khác nhau phụ thuộc vào kiểu máy, công dụng, phương pháp chế tạo và điều kiện môi trường thực tế sử dụng;
 - (3) Đối với các bánh răng thì chỉ cần tính toán sức bền khi chịu tải trọng xoắn lớn nhất và hệ số ứng suất tập trung tại chân răng cũng phải tính đến.

4.2 Thiết bị điện

4.2.1 Nguyên tắc chung

- 1 Thiết bị điện phải được lắp đặt sao cho giảm đến mức thấp nhất sự cố do điện như chập, cháy v.v... theo quy định ở Phần 4, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT.
- 2 Cáp điện và máy phát điện phải là loại phù hợp với các Tiêu chuẩn hiện hành được Đăng kiểm công nhận và thích hợp để làm việc an toàn và hữu hiệu trong điều kiện môi trường được lắp đặt.
- 3 Mạch điện phải được bảo vệ chống quá tải kể cả chập mạch. Thiết bị bảo vệ phải có khả năng ngắt điện khi mạch điện bị sự cố, loại trừ được sự phát triển của hư hỏng và nguy cơ gây cháy cũng như ổn định công suất cho nguồn điện dẫn động chính, hệ chiếu sáng, thông tin liên lạc và thiết bị báo động.

4.3 Điều khiển và vận hành

4.3.1 Các yêu cầu

- 1 Thiết bị tại các trạm điều khiển phải hiển thị được chuyển động của sàn nâng sao cho sàn luôn nằm theo phương ngang. Phải có chuông báo động khi sàn nâng bị lệch và xoắn vượt quá giá trị cho phép.
- 2 Ngoài ra, phải có bộ dừng sàn nâng tàu tại mức bằng với cầu tàu, thiết bị độc lập phải được lắp đặt sao cho sàn nâng tàu không thể nâng lên hoặc hạ xuống quá mức.
- 3 Nếu nhiều tời và ống nâng được trang bị thì phải có thiết bị thỏa mãn:
 - (1) Chúng phải hoạt động đồng bộ;
 - (2) Mỗi thiết bị phải thể hiện sự hoạt động tại trạm điều khiển.
- 4 Tổng tải trọng của sàn nâng tàu phải được hiển thị tại trạm điều khiển.
- 5 Phải có thiết bị tự động giữ sàn nâng tàu ở vị trí và kích hoạt chuông báo động khi cáp hoặc xích bị chùng.
- 6 Nếu sàn nâng tàu được khóa bằng bánh răng, then thì phải có thiết bị đảm bảo rằng nguồn năng lượng chỉ được ngắt khi bánh răng và then đã vào đúng vị trí.

III QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ

1.1 Quy định chung

Nếu thỏa mãn Quy chuẩn này sàn nâng tàu sẽ được thêm dấu hiệu bổ sung “Sàn nâng tàu” vào trong dấu hiệu phân cấp như đã được định nghĩa trong Chương 2 Phần 1A, Mục II của QCVN 21: 2010/BGTVT.

1.2 Quy định về giám sát kỹ thuật

Sàn nâng phải được kiểm tra với nội dung phù hợp với Chương 2 Mục II của Quy chuẩn này.

1.3 Chứng nhận

1.3.1 Giấy chứng nhận

Nếu thỏa mãn yêu cầu của Quy chuẩn này thì sàn nâng sẽ được cấp Giấy chứng nhận thẩm định thiết kế, Giấy chứng nhận phân cấp sàn nâng tàu tùy vào yêu cầu cụ thể.

1.3.2 Thủ tục chứng nhận

Thủ tục cấp các Giấy chứng nhận được thực hiện theo Thông tư số 32/2011/TT-BGTVT. Mẫu Giấy chứng nhận thẩm định thiết kế và Giấy chứng nhận phân cấp sàn nâng tàu được thực hiện theo Phụ lục A và B của Quy chuẩn này.

IV TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TỔ CHỨC, CÁ NHÂN

1.1 Trách nhiệm của các chủ sàn nâng, công ty khai thác sàn nâng, cơ sở thiết kế, chế tạo mới, hoán cải, phục hồi và sửa chữa sàn nâng tàu

1.1.1 Các chủ sàn nâng, công ty khai thác sàn nâng

- 1 Thực hiện đầy đủ các quy định nêu trong Quy chuẩn này khi sàn nâng tàu được đóng mới, hoán cải, phục hồi, khai thác nhằm đảm bảo và duy trì tình trạng kỹ thuật của sàn nâng tàu.

1.1.2 Các cơ sở thiết kế

- 1 Thiết kế sàn nâng thỏa mãn các quy định của Quy chuẩn này.
- 2 Cung cấp đầy đủ khối lượng hồ sơ thiết kế theo yêu cầu và trình thẩm định hồ sơ thiết kế theo quy định của Quy chuẩn này.

1.1.3 Các cơ sở chế tạo mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa sàn nâng tàu

- 1 Phải có đủ năng lực, bao gồm cả trang thiết bị, cơ sở vật chất và nhân lực có trình độ chuyên môn đáp ứng nhu cầu chế tạo mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa sàn nâng tàu.
- 2 Phải đảm bảo tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật khi chế tạo mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa sàn nâng tàu và tuân thủ thiết kế đã được thẩm định.
- 3 Chịu sự kiểm tra giám sát của Đăng kiểm Việt Nam về chất lượng, an toàn kỹ thuật của sàn nâng tàu.

1.2 Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam

1.2.1 Thẩm định thiết kế, giám sát

Bố trí các Đăng kiểm viên có năng lực, đủ tiêu chuẩn để thực hiện thẩm định thiết kế, giám sát trong chế tạo mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa và khai thác sàn nâng tàu phù hợp với các yêu cầu kỹ thuật nêu trong Quy chuẩn này;

1.2.2 Hướng dẫn thực hiện/ áp dụng

Hướng dẫn thực hiện các quy định của Quy chuẩn này đối với các chủ sàn nâng tàu, công ty khai thác sàn nâng tàu, cơ sở thiết kế, chế tạo mới, hoán cải, phục hồi và sửa chữa sàn nâng tàu, các đơn vị Đăng kiểm thuộc hệ thống Đăng kiểm Việt Nam trong phạm vi cả nước.

1.2.3 Rà soát và cập nhật Quy chuẩn

Căn cứ yêu cầu thực tế, Cục Đăng kiểm Việt Nam có trách nhiệm báo cáo và kiến nghị Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Quy chuẩn này theo định kỳ hàng năm.

1.3 Kiểm tra thực hiện của Bộ Giao thông vận tải

Bộ Giao thông vận tải (Vụ Khoa học - Công nghệ) có trách nhiệm định kỳ hoặc đột xuất kiểm tra việc tuân thủ Quy chuẩn này của các đơn vị có hoạt động liên quan.

V TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- 1.1** Cục Đăng kiểm Việt Nam tổ chức hệ thống kiểm tra, giám sát kỹ thuật, phân cấp và đăng ký kỹ thuật sàn nâng tàu biển. Tổ chức in ấn, phổ biến Quy chuẩn này cho các tổ chức và cá nhân có liên quan thực hiện/ áp dụng.
- 1.2** Trong trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Quy chuẩn này với quy định của Quy phạm, Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật khác liên quan đến sàn nâng thì áp dụng quy định của Quy chuẩn này.
- 1.3** Trong trường hợp các tài liệu được viện dẫn trong Quy chuẩn này được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì thực hiện theo nội dung đã được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế có hiệu lực của tài liệu đó.
- 1.4** Quy chuẩn này cũng như các sửa đổi áp dụng cho các sàn nâng tàu được đóng mới vào hoặc sau ngày Quy chuẩn này có hiệu lực.