

Công tác

PHÒNG CHÁY CHỮA CHÁY TRÊN TÀU CHỜ XĂNG DẦU

PHẠM VĂN THỤ

Khối lượng xăng dầu do Hải Phòng tiếp nhận và vận chuyển hàng năm rất lớn, trong khi đó các tàu chờ dầu của ta hiện có lại chưa đủ tiêu chuẩn an toàn phòng cháy chữa cháy để khắc phục mâu thuẫn này, lực lượng cảnh sát phòng cháy chữa cháy và Công ty vận tải xăng dầu đường thủy 1 đã thực hiện nhiều cải tiến kỹ thuật có hiệu quả kinh tế rõ rệt nhằm ngăn chặn các vụ cháy lớn trên các tàu chờ xăng dầu. Tuy vậy, Nhà nước và các ngành cần có sự đầu tư thích đáng trong thời gian tới.

HẢI PHÒNG là một cảng lớn, hàng năm tiếp nhận hàng triệu tấn xăng dầu bằng đường biển, cung cấp xăng dầu phục vụ cho các tỉnh phía bắc từ Nghệ Tĩnh trở ra bằng đường biển và đường sông.

Hải Phòng có công ty xăng dầu đường thủy 1 được Tổng công ty xăng dầu Bộ vật tư giao cho nhiệm vụ tiếp nhận xăng dầu của các tàu nước ngoài, cấp dầu cho Công ty đường ống số 12, Công ty xăng dầu khu vực 3, cấp dầu cho các tỉnh bằng tàu biển và tàu sông. Đơn vị có 7 tàu biển, 2 tàu pha sông biển, trên 40 phương tiện xà lan tự hành, xà lan mù với tổng trọng tải trên 27000 tấn.

Các tàu biển và tàu pha sông biển ta đều mua của nước ngoài như Nhật Bản, Liên Xô, Trung Quốc. Tàu Cứu Long không số do Liên Xô đóng năm 1954, ta mua về sử dụng từ 1966, có trọng tải 1500 tấn, là con tàu duy nhất đóng theo thiết kế tàu chờ dầu cấp 1, song đến nay tàu cũng đã được sử dụng trên 25 năm. 6 chiếc khác mua của Nhật Bản đều là loại tàu cũ đóng theo thiết kế tàu chờ dầu cấp 2 và dầu thực vật. 2 tàu pha sông biển do Trung Quốc đóng là loại tàu chờ dầu cấp 2, ta đã sử dụng gần 20 năm, đến nay

đang dự kiến giải bản 1 cái, còn 1 cái thôi thóp hoạt động.

Các loại xà lan tự hành và xà lan mù, một số do Trung Quốc đóng, số còn lại do ta thiết kế và tự đóng. Các thông số kỹ thuật đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy rất hạn chế.

Tình trạng kỹ thuật của tàu ảnh hưởng rất lớn đến công tác phòng ngừa tai nạn cháy nổ. Hầu hết các loại tàu chờ dầu ta mua của nước ngoài là loại tàu chờ dầu nặng khó cháy. Biện chế cho loại tàu của Nhật Bản chỉ có từ 10 - 15 người. Tuyến hoạt động lại ngắn, mọi sinh hoạt của thủy thủ chủ yếu ở trên bờ 2 đầu tuyến. Khi ta mua tàu về, tàu đã cũ, tuyến hoạt động lại dài (từ Bắc vào Nam), biện chế cho mỗi con tàu lại tăng gấp đôi, gấp 3 (từ 30 - 40 người). Mọi sinh hoạt của thủy thủ đều ở trên tàu. Các cảng dầu của ta chưa đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy. Ý thức công nghiệp của cán bộ thuyền viên của ta còn quá yếu. Hiện tượng đun nấu, hút thuốc ở chỗ có biển cấm lửa là phổ biến, lại còn tệ mê tín dị đoan, thắp hương cúng bái trên tàu chờ xăng dầu thường xuyên diễn ra...

Hệ thống chữa cháy trên tàu còn quá thô sơ. Trang thiết bị chữa cháy chỉ đủ dập các đám

c háy nhỏ. Ngoài một số bình CO₂ để chữa cháy buồng máy, còn hầm hàng hầu như không có một thiết bị chữa cháy nào.

Các tàu của ta hiện có chỉ đủ điều kiện chở dầu cấp 2. Song khối lượng dầu cấp 1 vào cảng Hải Phòng rất lớn bao gồm xăng ô tô các loại, xăng công nghiệp, dầu chạy máy bay v.v. Chiếm tới một nửa số lượng xăng dầu ta cần dùng. Mặt khác, vì là hàng nhập ngoại nên ta không chủ động được về thời gian và chủng loại. Tàu chở dầu nước ngoài vào ta theo mùa, đến mùa vào là vào dồn dập, cấp tập. Nếu ta không tổ chức tiếp nhận và giải phóng nhanh thì bị cắt bớt chỉ tiêu...

Tình trạng trên nhiều lúc đưa chúng ta vào thế rất bí. Đứng giữa quyền lợi quốc gia là điều những người làm công tác phòng cháy chữa cháy phải suy nghĩ. Làm hay không làm? Làm thì sớm muộn sẽ xảy ra cháy, gây thiệt hại tài sản XHCN và chết người. Không làm thì nền kinh tế sẽ bị ảnh hưởng lớn, không có xăng dầu cung cấp cho các hoạt động của nền kinh tế xã hội.

Như ta đã biết, từng con tàu được đóng theo thiết kế vận chuyển cho từng loại hàng, vì mỗi loại hàng hóa đòi hỏi yêu cầu kỹ thuật riêng phù hợp với việc bảo quản. Những yêu cầu đó được con người đúc kết từ thực tiễn bằng xương máu và thiệt hại tài sản để trở thành những qui phạm trong điều kiện nền kinh tế của ta hiện nay thì đành bó tay.

Được sự giúp đỡ của Cục cảnh sát phòng cháy chữa cháy Bộ nội vụ, Tổng công ty xăng dầu Bộ vật tư, căn cứ vào tình hình thực tế của từng con tàu, căn cứ vào điều kiện trang bị kỹ thuật hiện có, chúng tôi đã nghiên cứu cải tiến được một số yêu cầu kỹ thuật để cho tàu của ta có khả năng chở dầu cấp 1 được an toàn về mặt cháy nổ.

1. Cải tiến lắp đặt hộp kín giữa buồng bơm với buồng máy:

Theo qui phạm của tàu chở dầu cấp 1, giữa buồng bơm và buồng máy phải có hầm cách li để ngăn cách hơi và xăng dầu rò rỉ từ buồng bơm sang buồng máy. Các tàu của ta mua của Nhật đều là loại tàu chở dầu cấp 2 và đều thực vật nên không có buồng cách ly. Lắp đặt hộp kín ở đây đòi hỏi tiêu chuẩn kỹ thuật cao sao cho hơi của xăng dầu không lọt sang buồng máy khi trực bơm hoạt động, mặc dù trực được nối thông hai buồng. Việc thiết kế kỹ thuật và lựa chọn các thiết bị như Cup-pen, loại mở chịu xăng và hệ thống dầu đưa vào hộp kín để đảm bảo ngăn cách tuyệt đối hơi xăng đã được tính toán và thử nghiệm kỹ trước khi đưa vào sử dụng.

2. Cải tiến hệ thống thông hơi các hầm hàng:

Hệ thống này trên các tàu chở dầu cấp 2 được thiết kế riêng cho từng hầm hàng. Độ cao của ống thông hơi thấp. Hệ thống thông hơi của buồng bơm không đủ thông số kỹ thuật đối với dầu cấp 1. Mỗi khi chở dầu cấp 1, nồng độ xăng dầu ở buồng lái, các phòng ngủ của thủy thủ tăng lên rất cao, nguy cơ cháy có thể xảy ra bất cứ lúc nào, chỉ cần một sự vô ý như đóng mở công tắc điện, hút thuốc... Mặt khác, sức khỏe của cán bộ thuyền viên bị ảnh hưởng rất lớn.

Để đảm bảo an toàn, chúng tôi đã thiết kế đưa các ống thông hơi của các hầm hàng qui về một đường ống chung. Nồng độ cao của mội ống xả lên đúng với quy phạm. Lắp đặt hệ thống ngăn lửa cho từng ống thông hơi. Đối với buồng bơm thì tùy theo điều kiện của từng con tàu mà lắp đặt thêm hệ thống thông gió cơ khí cố định hoặc hệ thống thông gió di động.

3. Lắp đặt hệ thống dập tắt lửa ống khói.

Ống khói huy nói đúng hơn là ống xả của các loại máy của con tàu. Các tàu của ta đều cũ, khi hoạt động, tàn lửa từ miệng ống khói phun ra như pháo hoa. Nếu không có hệ thống dập tắt lửa, con tàu có thể bị cháy bất cứ lúc nào. Chúng tôi nghiên cứu đưa vào sử dụng hai hệ thống dập tắt lửa bằng nước và bằng cơ khí. Đối với một con tàu, bắt buộc phải có một trong hai hệ dập tắt lửa này. Và để đảm bảo dập hết được tàn lửa, mỗi tàu đều có lưới dập tắt lửa trên miệng ống khói.

4. Cải tạo hệ thống điện:

Trừ tàu Cứu Long không số, còn lại các tàu khác được bố trí hệ thống điện như bình thường. Các cầu dao, cầu chì, công tắc đều không có thiết bị phòng cháy nổ. Các bóng đèn chiếu sáng vẫn hoàn toàn tiếp xúc với không khí bên ngoài. Với hệ thống điện như vậy sử dụng trên một con tàu chở dầu cấp 1, luôn luôn có nồng độ cháy nổ nguy hiểm là điều không cho phép. Song thiết kế cấu tạo lại toàn bộ hệ thống điện là một việc làm không kinh tế.

Để đảm bảo yêu cầu tối thiểu về an toàn chúng tôi đã xử lý cụ thể với từng con tàu như sau:

— Ở những khu vực cần thiết như hệ thống đèn hành trình, đèn chiếu sáng bảo vệ, đèn chiếu sáng ở buồng bơm, buồng máy, nhất thiết phải thay thế bằng loại đèn phòng nổ.

— Cắt bớt một số đèn chiếu sáng ở hành lang, khu vực xung quanh không cần thiết và trực tiếp tiếp xúc với hơi xăng dầu.

— Lắp đóng kín cho các cửa ở buồng lái, buồng ngủ để ngăn hơi xăng dầu.

Ngoài 4 cải tiến kỹ thuật trên, để tăng thêm điều kiện đảm bảo an toàn cho tàu, chúng tôi đã

thiết kế và lắp đặt thêm hệ thống chữa cháy bằng bột hóa học ở hầm hàng, trên mặt boong. Trang bị bổ sung thêm phương tiện chữa cháy ban đầu. Xây dựng và hoàn chỉnh phương án chữa cháy cho từng con tàu. Mọi cán bộ thuyền viên trước khi xuống tàu công tác đều được học tập nghiệp vụ phòng cháy chữa cháy có cấp giấy chứng nhận sau khi thi kiểm tra. Tăng cường kiểm tra kỹ thuật an toàn phòng cháy chữa cháy, có biện pháp quản lý chặt chẽ công tác phòng cháy chữa cháy đối với từng con tàu.

Với tinh thần cố gắng khắc phục những khó khăn về kỹ thuật của Phòng cháy chữa cháy và Công ty vận tải xăng dầu đường thủy 1, năm năm qua Hải Phòng chưa hề xảy ra vụ cháy lớn nào trên các tàu chở xăng dầu. Đề giúp cơ sở làm tốt nhiệm vụ tiếp nhận xăng dầu với khối lượng ngày càng tăng, đề nghị Nhà nước và các ngành quan tâm và giải quyết cho những yêu cầu tối thiểu về mặt trang bị kỹ thuật. Cần đầu tư trang bị cho cơ sở một số tàu chở dầu cấp 1 đúng qui phạm. Đề có đủ tàu hoạt động bình thường, cần cho tàu đi sửa chữa đúng kỳ hạn. Đề nghị được cấp đủ vật tư phụ tùng thay thế, nhất là các phụ tùng đặc chủng của tàu chở dầu...

Biên tập: Nguyễn Chân Giác

Điềm qua hoạt động...

(Tiếp theo trang 30)

1. Từ những cấp lai đã đạt được, tổ chức gây tạo và xây dựng vùng chăn nuôi lợn có tỷ lệ nạc cao xuất khẩu.

2. Nghiên cứu xác định các biện pháp mở rộng trong sản xuất đàn vịt ngoại, vịt lai, ngỗng Rheinland và xây dựng vùng chăn nuôi vịt, chăn nuôi ngỗng xuất khẩu.

3. Tổ chức gây tạo và xây dựng trong sản xuất mô hình phát triển bò lai nuôi 24 tháng tuổi đạt 300kg lấy thịt, tạo đà phát triển cho những năm sau.

4. Nghiên cứu xác định các biện pháp vi sinh và hóa sinh nhằm sản xuất và chế biến một số thức ăn bổ sung cao đạm và chế biến sử dụng phụ phẩm nông nghiệp.

5. Nghiên cứu xác định và áp dụng những quy trình phòng chống các bệnh giết hại gia súc gia cầm.

6. Đầu tư nghiên cứu, thiết kế và sản xuất, trong nước một số dụng cụ thú y chăn nuôi tập trung sản xuất bơm tiêm và dụng cụ dùng trong thú y nhân tạo dùng cho lợn và trâu, bò.

Xác định các mũi nhọn trên là đề tập trung đầu tư vốn và tổ chức chỉ đạo thực hiện nhằm có khối lượng sản phẩm lớn trong sản xuất, góp phần hình thành các vùng chăn nuôi xuất khẩu, đồng thời nghiên cứu áp dụng phương pháp sản xuất tinh dịch gia súc ở dạng ống ra và biện pháp cấy truyền hợp tử, coi đây là những phương pháp sinh học quan trọng nâng cao tiến bộ đi truyền trong sản xuất, bảo vệ, sử dụng các nguồn giống và xây dựng quỹ gen các giống vật nuôi ở nước ta cho giai đoạn sau.

Để thực hiện chương trình đạt hiệu quả và chương trình thực sự có tác dụng trong sản xuất, chúng tôi đề nghị ngoài cấp kinh phí, cần cấp cả thức ăn cho chương trình và giao cho chủ nhiệm chương trình trực tiếp quản lý, sử dụng và hợp đồng đầu thầu với các chủ trì đề tài. Kết quả của chương trình nhất là những TBKT đã đạt được có được người sản xuất tiếp nhận hay không còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố xã hội trong đó có lợi ích vật chất mang lại cho họ, do đó cần làm thí điểm xây dựng mô hình liên kết liên doanh với người sản xuất có đầu tư của hai bên theo dạng kinh tế trang trại để có điều kiện áp dụng đồng bộ các TBKT xây dựng vùng chăn nuôi xuất khẩu.

Tổ chức sản xuất gắn với chế biến và xuất khẩu và có chính sách tiêu thụ sản phẩm bằng con đường xuất khẩu để có vật tư đầu tư trở lại cho người sản xuất. Như vậy TBKT mới trở thành yêu cầu bức thiết của người sản xuất và chăn nuôi mới trở thành ngành sản xuất sản phẩm hàng hóa trong nền kinh tế xã hội của đất nước.

Biên tập: Nghiêm Phú Ninh

