



MAG

Inter-Agency Marine Action Group

A West Coast Initiative To Enhance And Promote Safety Awareness In The Marine Community.

AGENCIES INVOLVED

- TSB
- TC
- WCB
- DFO
- BC Seafood Alliance
- Maritime Education Association
- Quinte Marine
- BC Fish Harvesters
- UFAWU-CAW
- Canfisco
- Gulf Of Georgia Cannery
- Mutual Marine Insurance

CÁCH SỬ DỤNG CHÍNH XÁC CỦA NẮP HẦM TÀU

Vào đêm 25 Tháng Hai năm 2004, trên đường đi từ Queen Charlot Sound đến Port Hardy, BC, chiếc tàu cào "**Hope Bay**" bị lật úp và chìm ngay sau đó. Trong số bốn ngư phủ trên thuyền thì ba người đã bị thiệt mạng. Tin tức thu thập được qua tai nạn này chứng tỏ rằng **nước** tràn vào hầm tàu gây ra sự **mất thăng bằng** và làm cho tàu bị lật.

Bộ Giao Thông và An Toàn (TSB) đã thử nghiệm hai loại nắp hầm của hai công ty khác nhau và đã tìm thấy những **khuyết điểm** sử dụng của loại nắp này. Cho tới nay không biết có biết bao nhiêu tàu **đã và đang** dùng loại nắp này.

Sau đây là những khuyết điểm đã được tìm thấy của loại nắp hầm này:

- Khi khóa nắp hầm lại, người sử dụng không thể thấy được then khóa nằm ở đúng vị trí của nó hay không.
- Nắp hầm bằng nhôm nên dễ bị móp méo khi bị đè nặng cho nên nước dễ vào hầm tàu qua những kẽ hở móp méo này.

- Vì tay cầm của **chìa khóa “T”** quá ngắn làm cho người sử dụng không thể dùng hết sức để khóa nắp hầm lại.
- Nếu khóa không chặt và **vòng xi (tubular sealing ring)** sử dụng không chính xác có thể làm cho then khóa bị lỏng và làm cho nước vào hầm tàu.
- Chốt khóa quá ngắn và trục khóa quá dài làm cho then khóa dễ bị trượt qua khỏi chốt khóa khiến cho người sử dụng không ngờ được rằng nắp hầm chưa được khóa chặt.
- Hệ thống đóng mở của nắp hầm này **trái ngược** lại với hệ thống đóng mở thông thường của những vật dụng khác khiến cho người sử dụng dễ bị lẫn lộn và sai lầm.

KHI TÀU BỊ SÓNG ĐÁNH, NẾU NẮP HẦM KHÓA KHÔNG CHẶT ĐỂ CÓ THỂ BỊ TUNG RA KHỎI TRỤC KHÓA NƯỚC SẼ TRÀN VÀO HẦM TÀU DỄ DÀNG.

Xin xem hình đính kèm