
3.2.2. Đối với thuyền viên

- Thuyền trưởng, máy trưởng phải có trách nhiệm cao trong vấn đề quản lý, theo dõi, hướng dẫn cấp dưới của mình thực hiện các quy trình của hệ thống quản lý an toàn, ngăn ngừa ô nhiễm và các quy định của các công ước quốc tế.

- Luôn tích cực tìm tòi học hỏi để nâng cao chuyên môn nghiệp vụ của bản thân để có thể khai thác có hiệu quả các hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải trên tàu. Tăng cường công tác bảo quản bảo dưỡng và tự sửa chữa trên tàu, duy trì trạng thái hoạt động bình thường của tất cả các thiết bị. Tránh thái độ làm việc hình thức trong công tác thực tập, huấn luyện thuyền viên, hay trong công việc bảo quản bảo dưỡng tàu...

3.2.3. Đối với các cơ quan quản lý nhà nước

Việc thiếu kiên quyết, cả nể trong xử lý khắc phục các lỗi của các tàu trong nước cũng là cơ hội để họ bị lưu giữ ở nước ngoài. Các cơ quan quản lý nhà nước cần kiên quyết xử lý trong kiểm tra giám sát kỹ thuật, cấp phép hoạt động tuyến nước ngoài đối với đội tàu này. Có thực hiện tốt thì chúng ta mới từng bước nâng cao hiệu quả quản lý và khai thác đội tàu NQD, giảm thiểu việc các tàu thuộc khối tàu này bị lưu giữ tại nước ngoài.

4. Kết luận

Với việc phân tích kết quả kiểm tra PSC đối với đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn 2008 - 2011, bài báo đã cung cấp cho bạn đọc một góc nhìn về thực trạng kỹ thuật hạn chế của đội tàu NQD Việt Nam.

Các nguyên nhân dẫn đến tình trạng tàu NQD Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài đã được làm rõ một cách khách quan. Đây cũng chính là cơ sở để tìm ra các giải pháp nhằm nâng cao chất lượng hoạt động của đội tàu NQD, hạn chế việc bị lưu giữ tại nước ngoài góp phần đảm bảo phát triển kinh doanh tàu biển, tăng cường uy tín của đội tàu Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Việc đánh giá thực trạng của đội tàu NQD chủ yếu dựa trên kết quả kiểm tra PSC giai đoạn 2008 - 2011 có thể chưa nêu rõ được toàn bộ bức tranh về đội tàu ngoài quốc doanh Việt Nam, tuy nhiên nó cũng nêu bật lên những nét chính trong kinh doanh, khai thác và quản lý hoạt động của đội tàu NQD. Kết quả công trình nghiên cứu này có thể làm cơ sở để giảm thiểu khả năng bị lưu giữ của đội tàu này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Đăng kiểm Việt Nam, “Danh mục kiểm tra duy trì trạng thái tàu/ Good maintenance on board ships”, 2009.

[2] Trang web [Http://www.vr.org.vn](http://www.vr.org.vn)

Phản biện: PGS.TS. Nguyễn Viết Thành

ĐỀ XUẤT NÂNG CAO NĂNG LỰC TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM PROPOSALS ON THE IMPROVEMENT OF MARINE SEARCH AND RESCUE ABILITY IN VIETNAM

KS. LÊ VINH QUANG
Lớp Cao học ĐĐTĐH 2009 – 2011
TS. PHẠM VĂN THUẬN
Trưởng Đại học Hàng hải

Tóm tắt

Trong bài báo này, hệ thống tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam được đánh giá. Trên cơ sở những hạn chế hiện tại, chúng tôi đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao năng lực tìm kiếm cứu nạn hàng hải tại Việt Nam.

Abstract

In this article, the Vietnamese marine search and rescue system is evaluated. Base on the analysis of the limitations, we propose the solutions for improving the marine search and rescue ability in Vietnam.

Key words: tìm kiếm cứu nạn, đội tàu SAR, hoạt động TKCN hàng hải.

1. Giới thiệu

Việt Nam là một quốc gia 3 mặt giáp biển, đặc biệt trong đó có Biển Đông với diện tích gần 3,5 triệu Km², là một trong 6 biển lớn nhất của thế giới nổi hai đại dương là Thái Bình Dương và Đại Tây Dương; là con đường chiến lược giao thương quốc tế, có 5/10 tuyến đường hàng hải lớn nhất đi qua. Ngoài ra hai quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa của Việt Nam rộng khoảng 1 triệu Km² nằm trên tuyến hàng hải huyết mạch giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, nơi có mật độ tàu thuyền qua lại rất lớn. Với vị trí địa lý quan trọng, mật độ tàu thuyền qua lại đông để xảy ra các tai nạn trên biển, Việt Nam đã và đang đảm đương một trách nhiệm quan trọng trong hoạt động tìm kiếm cứu nạn (TKCN) hàng hải trong khu vực. Tuy nhiên, thực lực của chúng ta trong công tác này hiện còn hạn chế. Có nhiều vụ tai nạn chúng ta không có khả năng ứng cứu hoặc là cứu nạn không kịp thời. Trong bài báo này, hệ thống TKCN của Việt Nam được xem xét và đánh giá, trên cơ sở đó đưa ra các đề xuất góp phần nâng cao năng lực TKCN của Việt Nam.

2. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển Việt Nam**2.1. Sơ lược một số tai nạn hàng hải**

Trong thời gian qua, trên vùng biển Việt Nam đã xảy ra một số tai nạn hàng hải nghiêm trọng gây thiệt hại về người và tài sản. Chúng ta có thể kể ra đây 02 trường hợp tiêu biểu đó là trường hợp tàu Vân Đồn 02 và tàu Phú Tân.

Trường hợp tàu Vân Đồn 02: Tàu Vân Đồn 02 hành trình từ Malaysia về Việt Nam. Theo Trung tâm xử lý thông tin vệ tinh Cospas - Sarsat (VNMCC) Hải Phòng, khoảng 3h sáng 28/12, Trung tâm nhận được tín hiệu cấp cứu từ phao báo vị trí khẩn cấp của tàu Vân Đồn 2, thông báo tàu gặp nạn tại tọa độ 07-19.4N 105 - 16.5E khu vực Nam Biển Đông. Khi đó trên tàu có 23 thuyền viên. Sau khi nhận được tín hiệu cấp cứu cơ quan chức năng cố gắng liên lạc với tàu bị nạn nhưng không liên lạc được. Đến 6 giờ 13 phút cùng ngày tàu Vân Đồn 02 đã chìm, khi đó trên tàu có 23 thuyền viên và 11 người đã được 2 tàu cá KG 91371 TS và KG 91907 TS cứu. Công ty Vận tải và xuất nhập khẩu Quảng Ninh, chủ tàu, đã thông báo khẩn cấp tới Trung tâm Ủy ban TKCN Quốc gia và các Trung tâm TKCN khu vực 1, 2, 3; các đồn biên phòng, hải quan khu vực cùng với đoàn tàu cá tăng cường quan sát, trợ giúp tìm kiếm các thuyền viên mất tích. Không có phương tiện cứu hộ chuyên dụng được điều tới.

Một vụ tai nạn hàng hải nghiêm trọng nữa là vụ chìm tàu chở container Phú Tân có trọng tải 14.100 DW hành trình theo tuyến TP.HCM - Đà Nẵng - Hải Phòng. Ngày 15/12/2010, tàu Phú Tân rời cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) để trở về Hải Phòng nhưng đến sáng ngày 16/12/2010, tàu bất ngờ bị nạn ở tọa độ 18-14N 107-36E, thuộc vùng biển Hà Tĩnh. Sau khi tàu Phú Tân bị nạn, các đơn vị liên quan đã huy động hai tàu SAR cùng các tàu Dynamic, HQ 629, CSB 1013, CSB 4033 và cả máy bay trực thăng tìm kiếm xung quanh khu vực tàu Phú Tân chìm và đảo Cồn Cỏ nhưng chỉ tìm được hai thuyền viên (một người tử vong trên đường về đất liền). Phía Trung Quốc cũng tìm được hai thuyền phó của tàu Phú Tân và đưa về đảo Hải Nam cứu chữa. 23 thuyền viên của tàu Phú Tân còn mất tích vẫn chưa tìm thấy.

Chúng ta thấy rằng trong hai trường hợp trên, trường hợp thứ nhất dù tàu chạy cách Côn Đảo về phía Tây Nam khoảng 110 hải lý, không có lực lượng cứu hộ đến ứng cứu nhưng lại nằm trong vùng có nhiều tàu cá hoạt động cho nên may mắn cứu thoát 11 thuyền viên. Trong khi đó ở trường hợp tàu Phú Tân hành trình gần bờ, lại được rất nhiều phương tiện tham gia tìm cứu, thuyền viên có thời gian chuẩn bị trước khi tàu chìm (điện thoại được bọc cẩn thận trước khi rời tàu và có thể sử dụng được) nhưng cuối cùng chỉ cứu được 2 người trong đó 1 người được cứu nhưng lên tàu thì lại chết do không có trực thăng đưa vào bờ cấp cứu. Với 2 trường hợp trên đây chúng ta có thể thấy công tác TKCN của chúng ta vẫn còn nhiều hạn chế. Chúng ta cần xem xét đánh giá hệ thống TKCN của mình để nâng cao khả năng tìm cứu tàu và thuyền viên bị nạn.

2.2. Công tác tìm kiếm cứu nạn Việt Nam

TKCN trên biển là một lĩnh vực nhân đạo, luôn được cộng đồng quốc tế quan tâm sâu sắc là trách nhiệm và nghĩa vụ của tất cả các quốc gia có biển trong đó có Việt Nam. Nhằm đáp ứng các

yêu cầu chung theo các Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và Công ước quốc tế về TKCN trên biển (SAR 79), Việt Nam cần phải phát triển hệ thống TKCN hàng hải hiện đại, chính quy, chuyên nghiệp để đáp ứng các yêu cầu đòi hỏi trong tình hình hiện nay. Hiệu quả của hoạt động TKCN sẽ góp phần bảo đảm an toàn, tạo tâm lý an tâm cho các hoạt động đầu tư, phát triển kinh tế biển, ngoài ra hiệu quả của hoạt động của TKCN trên biển còn góp phần thực hiện việc bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền của Việt Nam trên biển, thể hiện trách nhiệm và nghĩa vụ của quốc gia có biển trong việc bảo đảm an toàn, TKCN trên vùng biển của Việt Nam và vùng TKCN do Việt Nam phụ trách. Để nâng cao hiệu quả TKCN trên biển, năm 1996 Việt Nam đã thành lập Ủy ban Quốc gia TKCN trong Ủy ban đó gồm: các trung tâm phối hợp TKCN chuyên ngành; trong đó có trung tâm phối hợp TKCN hàng hải Việt Nam.

Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải Việt Nam, 3 trung tâm TKCN khu vực 1, 2, 3 và trạm cứu nạn Trường Sa là các đơn vị TKCN chuyên nghiệp được xây dựng theo mô hình khuyến cáo của IMO. Đây là những đơn vị chuyên ngành về TKCN đã đáp ứng được phần nào yêu cầu về chỉ huy phối hợp trong các vụ việc tai nạn sự cố xảy ra, tuy nhiên còn có các tiểu trung tâm trực thuộc các trung tâm TKCN khu vực (thực chất là các Phòng Phối hợp TKCN tại các Cảng vụ Hàng hải) lại mang tính bán chuyên nghiệp và là các phòng ban trực thuộc các Cảng vụ Hàng hải, các cán bộ là các cán bộ kiêm nhiệm. Do vậy, ảnh hưởng rất lớn đến việc chỉ huy điều hành thống nhất trong toàn bộ hệ thống, đặc biệt là cấp cơ sở, cấp phối hợp trực tiếp tại hiện trường. Trong khi đó phương pháp phối hợp TKCN được xây dựng chủ yếu dựa trên các lực lượng hỗ trợ của ngành hàng hải và các lực lượng hỗ trợ của địa phương, bộ đội biên phòng, hải quân ... nên chưa tạo được thể chủ động trong các hoạt động cứu nạn tại hiện trường.

Hiện nay, lực lượng TKCN có 07 tàu chuyên dụng phục vụ cho 1 vùng rộng lớn trải dài 3200km bờ biển. Với lực lượng mỏng như vậy cho nên các tàu của trung tâm chưa đủ để có thể kiểm soát toàn bộ vùng trách nhiệm trên biển của Việt Nam. Chính vì lực lượng chuyên ngành mỏng như vậy cho nên cần thiết phải có sự phối hợp của nhiều tiểu trung tâm và từ đó phát sinh những khó khăn trong công tác phối hợp TKCN trên biển giữa các đơn vị, làm giảm hiệu quả của công tác tìm cứu. Chúng ta có thể thấy trường hợp tàu Phú Tân, có máy bay được điều đi tìm kiếm nhưng lại không có máy bay chở người bị nạn đã được cứu về bờ ngay để nạn nhân tử vong. Đây cũng là một điểm cần lưu ý trong công tác phối hợp hành động cũng như cần thiết phải tăng cường trang thiết bị cho các lực lượng chuyên ngành khi họ phải chịu trách nhiệm quản lý một vùng biển lớn như vậy.

Hệ thống thông tin duyên hải là một hệ thống hỗ trợ cho hoạt động TKCN trên biển, toàn bộ hệ thống này vừa được nhà nước đầu tư với quy mô lớn, có đủ năng lực để thu nhận các thông tin báo nạn và thiết lập các kênh thông tin liên lạc trên toàn bộ vùng trách nhiệm TKCN hàng hải Việt Nam, gồm cả hai trung tâm thông tin liên lạc vệ tinh Inmarsat và Cospas – Sarsat. Hệ thống này hiện nay có thể đáp ứng các yêu cầu về thông tin liên lạc trong TKCN theo tiêu chuẩn quốc tế. Tuy nhiên, chúng ta còn rất nhiều các tàu loại nhỏ không có điều kiện trang bị đầy đủ các thiết bị này và hàng năm chúng ta mất đi không ít ngư dân do không được cứu nạn trên biển. Hệ thống thông tin liên lạc với các tàu nhỏ cũng là một vấn đề cần xem xét.

Việc tìm kiếm không có kết quả trong các tai nạn ở trên chứng tỏ 1 phần kỹ năng TKCN của chúng ta vẫn còn hạn chế. Cần xem xét bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn cho các lực lượng chuyên trách.

Nói đến công tác TKCN không nên chỉ đề cập đến lực lượng cứu nạn, lực lượng bị nạn cần được cứu giúp cũng nên được xem xét. Hiện nay một số chủ tàu nhằm giảm chi phí trong việc trả lương thuyền viên đã có hiện tượng thuê mướn bằng cấp, chứng chỉ của người khác để tiến hành làm thủ tục giấy tờ cho tàu hoạt động, là nguy cơ tiềm ẩn cho các tai nạn có thể xảy ra do thuyền viên không có đủ khả năng chuyên môn để điều động con tàu hoạt động trên biển gây nên. Việc bảo đảm an toàn cho những con tàu phụ thuộc rất lớn vào trách nhiệm của chủ tàu, người khai thác trong việc tổ chức, quản lý khai thác đối với con tàu. Trách nhiệm này đòi hỏi ở chủ tàu nghiêm chỉnh tuân thủ các quy định hiện hành của pháp luật về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong suốt cả quá trình quản lý khai thác tàu bao gồm từ việc quyết định mua tàu, đóng tàu, bố trí định biên, thuyền bộ, tổ chức quản lý, khai thác cho đến việc tuyên bố từ bỏ tàu, trục vớt, di chuyển xác tàu... Theo thống kê của ngành hàng hải thì phần lớn các vụ việc tai nạn, sự cố xảy ra là do thuyền viên trên tàu chưa nghiêm túc thực hiện quy định về an toàn hàng hải, vi phạm chế độ trực ca, chưa thực sự khẩn cấp khi thực hiện chức trách, thiếu kinh nghiệm xử lý các tình huống bất trắc, phức tạp... nên dẫn đến bị động trong xử lý, phòng

ngừa. Đây là yếu tố chính, trực tiếp gây ra các vụ tai nạn, sự cố hàng hải trong thời gian qua. Giảm được tai nạn hàng hải là biện pháp tốt nhất của công tác TKCN.

3. Đề xuất nâng cao năng lực tìm kiếm cứu nạn

Với thực trạng của công tác tìm kiếm cứu nạn nêu trên, để nâng cao năng lực TKCN cần thiết phải giải quyết các vấn đề sau:

Cần đầu tư, nâng cấp cơ sở hậu cần, phương tiện, thiết bị phù hợp để tăng cường khả năng hoạt động cho các trung tâm TKCN. Cụ thể: cần trang bị các phương tiện TKCN tầm xa có thể hoạt động dài ngày trên biển, các thông tin khí tượng thủy văn được cập nhật thường xuyên, cung cấp cơ sở dữ liệu nguồn lực tham gia hoạt động TKCN, huy động tối đa nguồn lực sẵn có để tham gia có hiệu quả hoạt động TKCN trên biển. Tăng cường công tác xây dựng, ban hành và triển khai thực hiện các quy định, quy chế phối hợp hoạt động TKCN trên biển, đầu tư kinh phí phù hợp phục vụ công tác huấn luyện thường xuyên, tăng cường công tác huấn luyện nghiệp vụ TKCN chuyên sâu: cứu nạn trong hoả hoạn, cứu nạn ngầm dưới nước cấp cứu, trợ giúp y tế ban đầu trong điều kiện khó khăn, phức tạp, di chuyển nạn nhân bằng đường hàng không... Tăng cường hoạt động hợp tác quốc tế trong việc huấn luyện đào tạo nghiệp vụ TKCN trên biển, thường xuyên tổ chức các khoá huấn luyện, cập nhật trình độ chuyên môn, nghiệp vụ TKCN với các tổ chức quốc tế; tổ chức các hội thảo, hội nghị quốc tế khu vực chuyên ngành TKCN trên biển, cử cán bộ, thuyền viên tham gia các khoá huấn luyện nghiệp vụ, ngoại ngữ tại nước ngoài.

Tăng cường tổ chức các hoạt động phối hợp xử lý thông tin TKCN, tổ chức các hoạt động điều hành, phối hợp TKCN trên biển với các cấp độ, hình thức khác nhau với quy mô trong nước và quốc tế nhằm nâng cao trình độ tổ chức điều hành hoạt động TKCN trên biển của Việt Nam. Việt Nam chính thức tham gia công ước SAR 79 từ ngày 15/4/2007 và Chính Phủ đã ban hành Nghị định số 95/2010/NĐ-CP quy định việc cấp phép và phối hợp hoạt động với lực lượng TKCN nước ngoài tại Việt Nam phù hợp với các quy định trong phụ lục SAR 79 tạo điều kiện cho việc phối hợp giữa các quốc gia trong công tác TKCN người và phương tiện bị nạn trong vùng biển Việt Nam. Tăng cường hợp tác với các nước trong khu vực và quốc tế trong công tác cảnh báo, dự báo, đào tạo, chuyển giao công nghệ, chia sẻ thông tin, xúc tiến việc xây dựng các thỏa thuận, các hiệp định hợp tác về TKCN, hợp tác với các tổ chức trong việc thực hiện Công ước SAR 79. Tiếp tục phối hợp, nghiên cứu để có thể tranh thủ được tối đa sự hỗ trợ, giúp đỡ của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO), các nước và các tổ chức quốc tế về tài chính, dự án đầu tư cho lực lượng TKCN Việt Nam.

Bên cạnh các yếu tố về cơ sở vật chất thì yếu tố về con người cũng cần được quan tâm. Hoạt động TKCN diễn ra trên môi trường khắc nghiệt vì vậy cần thiết có những chính sách đãi ngộ cho lực lượng này. Song song với đó, cần phải xây dựng đội ngũ nhân viên TKCN có đủ phẩm chất, năng lực và trình độ, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ và có tính chuyên nghiệp hóa cao, muốn vậy cần phải có lộ trình chuyên môn hóa đội ngũ cán bộ, nhân viên làm công tác TKCN trên biển; tăng cường đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ, đặc biệt nguồn nhân lực cho bộ máy quản lý, tham mưu điều hành công tác TKCN trên biển; khuyến khích thành lập các cơ sở đào tạo, huấn luyện, các đơn vị dịch vụ công phục vụ cho việc TKCN trên biển; nâng cấp các trụ sở làm việc đồng thời đầu tư trang thiết bị và công nghệ bảo đảm điều kiện làm việc cho các cơ quan điều hành các cấp.

Hiện nay lực lượng TKCN hàng hải được trang bị một số phương tiện TKCN có tầm hoạt động dưới 250 hải lý. Vì vậy, cần phải đề nghị nhà nước đầu tư bổ sung các tàu TKCN có tầm hoạt động xa bờ, với thời gian hoạt động dài ngày trên biển; xây dựng các cơ sở dữ liệu phục vụ cho việc lập kế hoạch TKCN. Cần nghiên cứu xây dựng hệ thống thông báo tàu TKCN (Ship Reporting System) của Việt Nam, từng bước xây dựng một lực lượng TKCN mang tính chuyên nghiệp hóa cao, được huấn luyện một cách đầy đủ, thành thực về nghiệp vụ, có khả năng đảm nhận xử lý các vụ việc lớn, phức tạp khó khăn và có khả năng tham gia phối hợp TKCN với các quốc gia lân cận một cách có hiệu quả.

Cần phải nâng cấp, đầu tư thích đáng các hệ thống thông tin công cộng trên biển và các đảo có người dân sinh sống đáp ứng nhu cầu thông tin đa dạng phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế, an ninh, quốc phòng, phòng chống thiên tai, cứu hộ, cứu nạn. Luôn đảm bảo hệ thống thông tin duyên hải có đủ năng lực để thu thập thông tin báo nạn và thiết lập kênh thông tin liên lạc trên toàn bộ vùng trách nhiệm TKCN thuộc Việt Nam quản lý, cần phải thường xuyên tuyên truyền, vận động

giáo dục để toàn xã hội và mọi người hiểu, có trách nhiệm và tự giác tham gia vào hoạt động này là vô cùng cần thiết và quan trọng.

Việc xây dựng một lực lượng TKCN mang tính chất chính quy, chuyên nghiệp và hoạt động phối hợp có hiệu quả là rất cần thiết. Trên cơ sở hệ thống tổ chức và nguồn nhân lực hiện tại trung tâm TKCN cần phải được đầu tư thích đáng, đảm bảo các lực lượng TKCN luôn ở tình trạng sẵn sàng ứng phó với bất kỳ tình huống nào xảy ra, cần đổi mới cơ chế tài chính công phục vụ cho hoạt động TKCN trên biển và chế độ, chính sách đãi ngộ đội ngũ nhân viên TKCN trên biển.

Cần phải kiện toàn hệ thống cơ quan chỉ đạo và lực lượng TKCN từ trung ương đến địa phương; giảm bớt đầu mối quản lý điều hành gián tiếp, tổ chức bộ máy đảm bảo gọn nhẹ, hiệu quả và bảo đảm thống nhất quản lý, điều hành toàn bộ hệ thống phối hợp TKCN trên biển.

4. Kết luận

Công tác TKCN là một trách nhiệm nặng nề nhưng đầy vinh quang đối với Việt Nam. Nâng cao năng lực TKCN chính là từng bước nâng cao vị thế của Việt Nam trên thế giới.

Các đề xuất nâng cao năng lực tìm kiếm và cứu nạn Việt Nam xuất phát từ cơ sở thực tiễn và có thể được xem xét sử dụng để khắc phục những hạn chế hiện nay của công tác này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] IMO, IAMSAR Manual.

[2] Cục Hàng hải, "Tai nạn hàng hải: nguyên nhân và giải pháp", <http://www.vinamarine.gov.vn>

Phản biện: PGS.TS. Nguyễn Viết Thành

TÍNH TOÁN CÔNG TRÌNH BẾN BỆ CỌC CAO CHỊU TẢI TRỌNG ĐỘNG ĐẤT Ở VIỆT NAM RESEARCH CALCULATED THE EARTHQUAKE LOAD ON THE PILE PORT CONSTRUCTION IN VIETNAM

**PGS.TS. PHẠM VĂN THỨ
KS. TRINH TIẾN LỢI
Trường Đại học Hàng hải**

Tóm tắt

Bài viết trình bày những nguyên tắc chủ yếu trong việc xác định tải trọng động đất tác dụng lên công trình bến bệ cọc cao đối với một cấp động đất cụ thể theo bản đồ phân vùng gia tốc nền trên lãnh thổ Việt Nam.

Abstract

The paper presents the basic principles for determining the seismic loads acting on the pile port construction with a specific level seismic zoning map based on the acceleration of Vietnam's territory.

1. Đặt vấn đề

Ở Việt Nam, việc tính toán động đất còn khá mới mẻ và rất ít tài liệu đề cập đến các cách tính toán động đất cũng như các tác động của động đất gây ra đối với công trình bến cảng nói chung, công trình bến bệ cọc cao nói riêng. Mặc dù Quy chuẩn xây dựng Việt Nam ban hành năm 1997 đã quy định việc thiết kế kháng chấn cho công trình xây dựng tại những nơi có khả năng xảy ra động đất là yêu cầu bắt buộc.

Công trình bến bệ cọc cao là một dạng kết cấu được áp dụng khá phổ biến trong xây dựng cảng ở nước ta. Công trình dạng này rất nhạy với các tải trọng động như tải trọng di động, tải trọng do va tàu và đặc biệt là tải trọng động đất. Trên thực tế, trong thiết kế các công trình bến bệ cọc cao ở nước ta hầu như chưa quan tâm tới tác động của tải trọng động đất.