

- Khuyến khích việc sử dụng các loại vật liệu xây dựng mới, thân thiện với môi trường. Tạo hành lang thông thoáng để các loại vật liệu này có cơ hội ứng dụng tốt nhất trong thực tiễn sản xuất.

- Tiếp tục có các nghiên cứu, khắc phục những nhược điểm của tấm 3D. Củng cố, xây dựng thêm những tiêu chuẩn đối với tấm 3D cho phù hợp với chuẩn quốc tế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- [1] TS. Ngô Quang Tường. "Quy trình thiết kế và thi công tấm vật liệu 3D". Nhà xuất bản Xây dựng. Hà Nội, 5/2010
- [2] Trần Đình Ngô. "Tấm xây dựng 3D". Nhà xuất bản trẻ, TP. Hồ Chí Minh, 2002.
- [3] TS. Đỗ Kiến Quốc. "Đề tài nghiên cứu khoa học năm 2000". ĐHBK TP. Hồ Chí Minh.
- [4] Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 7575-(1-3): 2007
- [5] Tài liệu về vật liệu 3D của Công ty Cổ phần Thế kỷ mới TP. Hồ Chí Minh

Người phân biện: TS. Hà Xuân Chuẩn

**NHỮNG LƯU Ý SỬA ĐỔI MANILA - 2010 ĐỐI VỚI STCW VÀ MỘT SỐ GIẢI
PHÁP TRIỂN KHAI TRONG GIAI ĐOẠN TỚI**
NOTICE OF AMENDMENT MANILA-2010 TO STCW AND SOME SOLUTIONS
TO IMPLEMENT THE STAGE

PGS.TS. NGUYỄN NGỌC HUỆ; ThS. TRẦN CÔNG SÁNG
Cục Hàng hải Việt Nam
PGS.TS. NGUYỄN VIỆT THÀNH
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt

Bài báo giới thiệu vắn tắt về những sửa đổi chính thức của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và Trục ca cho thuyền viên (công ước STCW), và Bộ luật liên quan đã được thông qua tại Hội nghị ngoại giao tổ chức tại Manila, Philippines từ ngày 21-25/6/2010. Qua đó đưa ra các tiêu chuẩn mang tính toàn cầu về đào tạo, huấn luyện và chứng nhận thuyền viên nhằm vận hành những con tàu biển áp dụng công nghệ tiên tiến trong tương lai.

Abstract

The article briefly on the amendment of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for crew members (STCW Convention), and the relevant law was adopted at the Diplomatic Conference held in Manila, Philippines from 21-25/6/2010. Thereby making the global standard for training, training and certification of crew members to operate the marine vessel to apply advanced technology in the future.

Key words: Chính quyền Hàng hải, Công ước, Sửa đổi, Cơ sở đào tạo, STCW, Thuyền viên, hàng hải.

1. Mở đầu

Việt Nam là thành viên chính thức của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và Trục ca cho thuyền viên năm 1978, sửa đổi 1995 (STCW78/95). Đoàn Việt Nam đã tham dự Hội nghị ngoại giao tổ chức từ ngày 21 đến ngày 25 tháng 6 năm 2010 tại Manila, Philippines với sự tham gia của hơn 500 đại biểu đến từ 85 quốc gia thành viên IMO, cùng với các quan sát viên từ 3 hiệp hội liên kết, tổ chức Lao động quốc tế (ILO), Ủy ban Châu Âu (EC), một tổ chức liên chính phủ khác và 17 tổ chức phi chính phủ.

Việc sửa đổi, được gọi là "Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW" được chấp thuận vào ngày 01/7/2011 trừ khi trước ngày đó có hơn 1/3 số quốc gia thành viên hoặc các quốc gia thành viên có tổng số đội tàu vận tải biển không dưới 50% tổng dung tích toàn phần của đội tàu biển thế giới tính với loại tàu từ 100 GT trở lên báo cáo cho Tổng thư ký rằng họ phản đối việc sửa đổi Công ước. Công ước sửa đổi sẽ có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2012 theo thủ tục chấp nhận ngầm.

2. Nội dung

2.1. Việc áp dụng STCW 78/95 tại Việt Nam hiện nay

Hoạt động quản lý nhà nước về đào tạo, huấn luyện thuyền viên đã từng bước đi vào chiều sâu, tạo ra được cơ sở pháp lý để quản lý và hệ thống văn bản pháp luật khá đầy đủ và chi tiết, cụ thể Quyết định số 31/2008/QĐ-BGTVT ngày 26/12/2008 về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam thay thế Quyết định số 66/2005/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2005 đã tạo điều kiện cho học viên, thuyền viên được tiếp tục nâng cao trình độ nghiệp vụ để có thể dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn chức danh cao hơn, ở hạng tàu có tổng dung tích hoặc tổng công suất máy chính cao hơn thông qua việc cho phép đào tạo liên thông. Trong một số điều khoản của Quyết định 31 đã nâng cao hơn yêu cầu đòi hỏi đối với thuyền viên so với Công ước và STCW, điều này đã giúp nâng cao trình độ, kinh nghiệm của thuyền viên. Chính quyền Hàng hải đã chủ động phối hợp với các cơ sở đào tạo nghiên cứu nội dung yêu cầu của Công ước để xây dựng các văn bản pháp luật, bao gồm cả nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện; kịp thời hướng dẫn, đưa ra những quy định đáp ứng yêu cầu của Công ước và Bộ luật cũng như các quy định mới có liên quan của Việt Nam.

2.2. Thực trạng các cơ sở đào tạo hiện nay liên quan đến việc thực hiện STCW 78/95

Đáp ứng yêu cầu huấn luyện, Bộ GTVT đã cấp Giấy phép hành nghề huấn luyện thuyền viên cho 7 cơ sở huấn luyện đặt tại: Trường ĐHHH, ĐH Giao thông vận tải Tp. Hồ Chí Minh, Cao đẳng Hàng hải I, Cao đẳng nghề hàng hải Tp. Hồ Chí Minh, Cao đẳng nghề Bách nghệ Hải Phòng, Cao đẳng nghề Duyên Hải, Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam. Công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên Việt Nam đã bám sát yêu cầu của Điều ước quốc tế và các quy định của pháp luật Việt Nam có liên quan. Đội ngũ giảng viên của các cơ sở đào tạo có trình độ chuyên môn và tay nghề cao, có kinh nghiệm thực tế đáp ứng được yêu cầu cơ bản về giảng dạy và huấn luyện thuyền viên. Các trường, trung tâm huấn luyện đã và đang tiến hành việc nâng cấp cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ giảng dạy và nguồn nhân lực, đồng thời không ngừng hoàn thiện các chương trình huấn luyện, cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu về chất lượng, số lượng thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam và từng bước tăng cường thị phần xuất khẩu thuyền viên làm việc trên các tàu biển nước ngoài. Nhiều trường, trung tâm đã tăng cường mở rộng hợp tác với các đối tác nước ngoài tạo môi trường tốt cho học viên tham gia học tập, huấn luyện.

Bên cạnh những kết quả và chuyển biến tích cực đạt được trong công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên vẫn còn tồn tại những hạn chế nhất định như:

- Trình độ tiếng Anh của thuyền viên tuy đã được cải thiện rõ rệt so với trước đây nhưng phần lớn vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu khi làm việc trên tàu mang cờ nước ngoài. Đội ngũ sỹ quan huấn luyện của công ty và sỹ quan huấn luyện trên tàu chưa được huấn luyện và cấp giấy chứng nhận về tổ chức công tác huấn luyện thuyền viên thực tập sỹ quan trên tàu.

- Cơ sở vật chất hiện có của một số trường, trung tâm huấn luyện vẫn thiếu tính hiện đại và kỹ thuật cao. Việc áp dụng mô phỏng vào công tác huấn luyện và đánh giá trình độ, khả năng chuyên môn của thuyền viên còn rất hạn chế do thiếu kinh phí hoặc chưa tận dụng hết công suất hiện có.

- Sự phối hợp giữa các trường, trung tâm huấn luyện với các cấp, các doanh nghiệp vận tải biển chưa thực sự thường xuyên, hiệu quả. Như vậy có thể nói, công tác đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực hàng hải vẫn còn bất cập và hạn chế, ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo và huấn luyện thuyền viên ở nước ta.

2.3. Những lưu ý khi Sửa đổi Manila có hiệu lực

2.3.1. Đối với Chính quyền Hàng hải

Cần thiết phải chuẩn bị tiến hành nội luật hoá, điều chỉnh các văn bản hiện hành;

Xem xét thoả thuận với Quốc gia láng giềng về hành trình gần bờ;

Chuẩn bị bộ hồ sơ về việc tuân thủ sửa đổi Manila đối với Công ước và bộ luật trình IMO duy trì Việt Nam trong danh sách trắng (năm 2013);

Xem xét bổ sung, sửa đổi các quy định về tiêu chuẩn khám khám sức khoẻ;

So sánh quy định hiện tại với yêu cầu của sửa đổi Manila, xác định và lập kế hoạch huấn luyện bổ túc, cập nhật;

Sửa đổi chương trình, giáo trình, quy chế đánh giá, cấp chứng chỉ chuyên môn phù hợp;

Lưu ý đặc biệt rằng huấn luyện an ninh đã được cụ thể hóa ở Chương II và Chương III do cơ sở đào tạo, huấn luyện hàng hải chuyên ngành thực hiện;

Triển khai kịp thời các chương trình huấn luyện bổ túc, cập nhật;

Xem xét, quyết định áp dụng đào tạo từ xa, đào tạo điện tử (e-learning);

Xem xét, điều chỉnh và triển khai quy định về thẩm quyền cấp CoC & CoP và Giấy xác nhận;

So sánh yêu cầu chuyên môn giữa “Thuỷ thủ và Thợ máy trực ca” hiện hành với “Thuỷ thủ và Thợ máy lành nghề”, từ đó, điều chỉnh chương trình đào tạo, huấn luyện; bổ túc cập nhật cho thuyền viên đã có chứng chỉ trực ca;

Xem xét liệu có cấp Chứng chỉ đa năng;

Xây dựng và triển khai chương trình đào tạo, huấn luyện Thợ Điện kỹ thuật và Sỹ quan Điện Điện tử;

Xây dựng và triển khai chương trình đào tạo, huấn luyện cho thuyền viên AHT, DPS...

Đảm bảo rằng thuyền viên có khả năng thông tin liên lạc bằng lời nói hiệu quả nhất trên tàu;

Đảm bảo rằng thuyền viên chấp hành quy định tham dự các khoá huấn luyện bổ túc, cập nhật phù hợp, kể cả các khoá nâng cấp.

Chủ động chấp hành sửa đổi Manila về Thuỷ thủ và Thợ máy lành nghề;

Chủ động chấp hành sửa đổi Manila về Thợ điện kỹ thuật và Sỹ quan điện tử;

Chủ tàu dầu chủ động chấp hành sửa đổi Manila về xác nhận chứng chỉ tàu dầu cho sỹ quan;

Thông báo thuyền viên về nội dung sửa đổi, hướng dẫn chấp hành sửa đổi Manila.

3.2. Đối với các cơ sở đào tạo

Rà soát sửa đổi, bổ sung đề cương chương trình của các khoá huấn luyện cho phù hợp, đáp ứng việc cập nhật kiến thức cho học viên.

Có kế hoạch đầu tư nâng cấp các trang thiết bị huấn luyện, đào tạo tại cơ sở nhằm phục vụ tốt cho công tác đào tạo và huấn luyện, đánh giá thuyền viên.

Xây dựng các chương trình huấn luyện thực hành; thay đổi phương pháp dạy và huấn luyện để học viên dễ tiếp thu kiến thức mới, nâng cao tay nghề; thay đổi hình thức, phương pháp đánh giá học viên để đảm bảo nâng cao chất lượng đầu ra của các trường.

Có kế hoạch bồi dưỡng, cập nhật và huấn luyện cho các giảng viên, huấn luyện viên, hướng dẫn viên, cán bộ hội thi, giám khảo và người đánh giá học viên; cần thiết có thể thuê chuyên gia IMO huấn luyện đội ngũ giảng viên đảm bảo theo đúng quy định của "Sửa đổi Manila đối với STCW".

Tiến hành rà soát, đánh giá nội bộ; thường xuyên tổ chức lấy ý kiến phản hồi từ các doanh nghiệp về trình độ thuyền viên từ đó có định hướng đào tạo, huấn luyện phù hợp với công việc thực tế yêu cầu đòi hỏi.

Thiết lập hệ thống quản lý chất lượng để đảm bảo chất lượng đào tạo và huấn luyện, tạo điều kiện cho việc đánh giá nội bộ, đánh giá độc lập và việc kiểm tra của các cấp có thẩm quyền theo yêu cầu của "Sửa đổi Manila đối với STCW". Thiết lập hệ thống nối mạng máy tính giữa Chính quyền hàng hải và các cơ sở đào tạo để giúp cho công tác quản lý, cập nhật thông tin, đào tạo từ xa trở lên dễ dàng và hiệu quả.

3.3. Một số chú ý chung khác

Trong số các sửa đổi đã được thông qua, có một số thay đổi quan trọng đối với mỗi chương của Công ước và luật, bao gồm:

- Những biện pháp cải tiến nhằm ngăn chặn sự gian lận trong việc cấp chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên và tăng cường quá trình đánh giá (giám sát sự tuân thủ Công ước của các bên đối với Công ước);

- Các yêu cầu sửa đổi về số giờ làm việc và nghỉ ngơi của thuyền viên và các yêu cầu mới đối với việc phòng ngừa việc lạm dụng ma túy và đồ uống có cồn, cùng với các tiêu chuẩn liên quan tới việc nâng cao sức khỏe thuyền viên;

- Yêu cầu chứng nhận mới đối với thuyền viên;

- Yêu cầu liên quan đến việc huấn luyện các công nghệ hiện đại cho thuyền viên, chẳng hạn như hệ thống thông tin và hải đồ điện tử (ECDIS);
- Yêu cầu đào tạo nhận thức cho thuyền viên về vấn đề môi trường hàng hải, chức danh lãnh đạo và làm việc theo nhóm;
- Yêu cầu về đào tạo và chứng nhận đối với sỹ quan kỹ thuật điện tử;
- Cập nhật yêu cầu về khả năng chuyên môn của thuyền viên làm việc trên tất cả các loại tàu chở hàng lỏng, bao gồm yêu cầu mới đối với thuyền viên làm việc trên tàu chở khí hóa lỏng;
- Yêu cầu về đào tạo liên quan đến an ninh và các quy định để đảm bảo rằng thuyền viên được huấn luyện đầy đủ để có thể đối phó với việc tàu bị cướp biển tấn công;
- Giới thiệu về phương pháp đào tạo hiện đại bao gồm đào tạo từ xa và đào tạo qua Internet;
- Chỉ dẫn huấn luyện mới đối với các thuyền viên làm việc trên các tàu hoạt động ở các vùng nước gần cực; và chỉ dẫn huấn luyện mới đối với các thuyền viên khai thác các hệ thống định vị động.

3. Kết luận

Thời gian "Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW" được chấp thuận và có hiệu lực đang đến rất gần, Chính quyền Hàng hải phải nhận thức được tính cấp thiết là phải rà soát sửa đổi những quy định hiện hành liên quan đến STCW78/95 cho phù hợp. Các văn bản quy định, hướng dẫn kịp thời của Chính quyền hàng hải sẽ có tác dụng định hướng sớm cho toàn bộ hệ thống đào tạo, doanh nghiệp, thuyền viên đáp ứng được yêu cầu của "Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW". Chính quyền Hàng hải cũng phải có kế hoạch bổ sung kiến thức đối với đội ngũ thanh tra, kiểm tra tại các cảng biển; các doanh nghiệp, Công ty vận tải biển quản lý thuyền viên về quy định mới về giờ nghỉ, sức khỏe thuyền viên. Đối với các cơ sở đào tạo cần nghiên cứu những thay đổi những yêu cầu về tiêu chuẩn chuyên môn đối với thuyền viên, trang thiết bị, những lĩnh vực đào tạo mới và thực hiện một số công việc cấp thiết.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Công ước và bộ luật STCW78/95.
- [2]. "Sửa đổi Manila đối với Công ước và bộ luật STCW".
- [3]. www.imo.org Trang thông tin của tổ chức Hàng hải Quốc tế.

Người phản biện: TS. Nguyễn Phùng Hưng

GIỚI THIỆU MỘT SỐ TUYẾN ĐƯỜNG HÀNG HẢI TỪ VIỆT NAM ĐI ĐÔNG BẮC MỸ, VÙNG BIỂN CA-RI-BÊ VÀ TRUNG MỸ **ABOUT SOME MARINE ROAD FROM VIETNAM TO NORTHEAST AMERICA, THE CARIBBEAN SEA AND CENTRAL AMERICAN**

ThS. ĐỖ TRƯỜNG MINH
Công ty Vận tải VINASHIN
KS. NGUYỄN ĐẶNG HUY
Học viên CH Ngành ĐĐTTHH Khóa 2009
ThS. MAI XUÂN HƯƠNG
Khoa Điều khiển tàu biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Bài báo giới thiệu tóm tắt 3 tuyến đường hàng hải quen thuộc từ các cảng Việt Nam đi Đông Bắc Mỹ, vùng biển Ca-ri-bê và Trung Mỹ. Phân tích ưu nhược điểm và đưa ra các lời khuyên cho các sỹ quan, thuyền trưởng trước khi lựa chọn tuyến đi.

Abstract

This paper presents a summary of three familiar routes from the ports of Vietnam to the U.S. Northeast, Caribbean Sea and Central America. Analyze advantages and disadvantages and offering advice to the officers, captains before selecting a route.

Key words: *Tuyến đường, Châu Mỹ, vùng biển, kênh Suez, kênh Panama, tàu biển.*