

Huy động mọi nguồn lực đầu tư từ ngân sách Nhà nước, các dự án hợp tác quốc tế, liên kết về đào tạo - huấn luyện Hàng hải. Huy động nhiều nguồn tài chính khác để bổ sung trang thiết bị và đóng mới các tàu thực tập cho HSSV, hiện đại các phòng thí nghiệm, thực hành, mô phỏng và phòng học. Từng bước xây dựng, bổ sung, nâng cấp tiến tới trang bị đầy đủ và đồng bộ các cơ sở vật chất và thiết bị dạy học.

**2.2.5. Đẩy mạnh hợp tác về giáo dục và đào tạo, chủ động hội nhập quốc tế về lĩnh vực Hàng hải**

- Xây dựng chiến lược hội nhập quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và hợp tác khuyến khích liên kết đào tạo chất lượng cao.

- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế về nghiên cứu khoa học, đào tạo - huấn luyện Hàng hải.

**2.2.6. Đổi mới và nâng cao hiệu quả công tác quản lý học sinh sinh viên Khối đi biển**

Rèn luyện HSSV trong việc thực hiện nhiệm vụ của người học theo quy định của Luật giáo dục; Điều lệ trường Cao đẳng. Thực hiện giáo dục toàn diện, chú trọng giáo dục tư tưởng, chính trị, nhân cách, đạo đức, lối sống cho HSSV. Ngăn chặn, đẩy lùi, xoá bỏ cơ bản những biểu hiện tiêu cực, không lành mạnh, đặc biệt là các tệ nạn xã hội, cờ bạc, ma tuý. Phối hợp chặt chẽ, thường xuyên giữa các phòng ban trong nhà trường với các Khoa, cán bộ quản lý HSSV, cán bộ đoàn và giáo viên chủ nhiệm. Phát huy vai trò giáo viên chủ nhiệm, nâng cao năng lực lãnh đạo của cán bộ lớp và cán bộ chi đoàn trong công tác quản lý HSSV trong nhà trường. Quan tâm, định hướng và chỉ đạo Đoàn thanh niên tổ chức các hoạt động văn hoá, văn nghệ, thể dục thể thao tạo sân chơi lành mạnh và bổ ích cho HSSV.

### **3. Kết luận**

Việc nâng cao chất lượng đào tạo khối đi biển tại Trường Cao đẳng Hàng hải 1 trong giai đoạn hiện nay là đúng đắn, phù hợp với thực tế khách quan, nhằm mục đích đào tạo ra nguồn nhân lực trình độ cao đáp ứng thực tiễn, từng bước nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên Việt Nam, đáp ứng được xu hướng phát triển của ngành hàng hải trong nước và trên thế giới ... Đây vừa là nhiệm vụ của Ngành vừa là nhiệm vụ của Trường, là vấn đề quan trọng hàng đầu, có ý nghĩa quyết định sự tồn tại, phát triển và khẳng định thương hiệu của Nhà trường.

### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1]. TS. Đặng Văn Uy “ *Nâng cao năng lực đào tạo - huấn luyện Hàng hải các cấp ở Việt Nam* ” đề tài NCKH trọng điểm cấp Bộ, Hải Phòng 2007.
- [2]. KS. Nguyễn Văn Trọng “*Đề xuất các giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo Cao đẳng và Trung cấp chuyên nghiệp cho khối đi biển tại trường Cao đẳng Hàng hải 1 giai đoạn 2010 – 2015*” luận văn thạc sỹ khoa học kỹ thuật, Hải Phòng, 2010.

---

**Người phản biện: PGS.TS. Nguyễn Viết Thành**

---

## **MỘT SỐ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG BẢO ĐẢM AN TOÀN GIAO THÔNG HÀNG HẢI TRONG GIAI ĐOẠN TỚI** SOME STRENGTHENING MEASURES TO ENSURE MARINE TRAFFIC SAFETY IN THE FUTURE

**PGS.TS. NGUYỄN NGỌC HUỆ; KS.TTr. NGUYỄN VĂN TỐ; KS.MTr. ĐINH VĂN THẮNG**  
*Cục Hàng hải Việt Nam*

### **Tóm tắt**

*Tai nạn giao thông nói chung và tai nạn hàng hải nói riêng gây nhiều thiệt hại về người, tài sản của Nhà nước và nhân dân. Chính vì vậy, việc cần sớm có những giải pháp đồng bộ nhằm giảm thiểu, tiến tới loại trừ các tai nạn hàng hải, các sự cố ảnh hưởng đến bảo đảm an toàn hàng hải là nhiệm vụ hết sức cấp bách. Đồng thời, việc nâng cao các điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải trong thời gian tới là hết sức cần thiết.*

**Abstract**

*Traffic accidents in general and in particular maritime accidents causing damage to people, property and people of the State. Therefore, the solution should soon be synchronized to reduce and eventually eliminate maritime accidents, incidents affecting the safety of maritime security is a very urgent task. Also, the improvement of conditions to ensure maritime safety in the future is essential.*

**Keywords:** Vận tải biển, Hàng hải, Đội tàu biển, Đảm bảo an toàn hàng hải, Thuyền viên.

**1. Mở đầu**

Vận tải biển đang phát triển nhanh và đã trở thành một phương thức vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế do những lợi thế về mặt kinh tế - kỹ thuật như năng lực chuyên chở của vận tải biển rất lớn, giá thành vận chuyển thấp. Hàng năm, hàng hóa vận chuyển bằng đường biển chiếm trên 80% tổng khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của nước ta; lượng hàng thông qua cảng biển ngày một tăng, từ 34 triệu tấn trong năm 1995 tăng lên hơn 73 triệu tấn trong năm 1999 và đạt 154 triệu tấn trong năm 2006 và trên 260 triệu tấn vào năm 2010.

Tuy nhiên vận tải biển bị phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên của môi trường hoạt động như thời tiết, khí tượng thuỷ văn..., trong lịch sử hàng hải thế giới không có đội tàu của bất kỳ một quốc gia nào lại không gặp tai nạn, rủi ro. Hậu quả của các tai nạn hàng hải thường là rất lớn và có tai nạn dẫn đến việc khắc phục hậu quả có thể phải mất hàng chục, hàng trăm năm, chẳng hạn như do đắm va, một lượng lớn dầu bị tràn ra sông, biển... Chính vì vậy, vấn đề bảo đảm an toàn giao thông đường biển hiện nay đã trở thành mối quan tâm hàng đầu của các quốc gia có biển, có đội tàu.

**2. Một số giải pháp nhằm tăng cường bảo đảm giao thông hàng hải trong giai đoạn tới**

**2.1. Nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về an toàn hàng hải**

Rà soát lại các văn bản quy phạm pháp luật về an toàn hàng hải, nhất là những văn bản trong lĩnh vực quản lý an toàn hàng hải để thống nhất nội dung và yêu cầu công việc;

Thường xuyên tổ chức các hoạt động tuyên truyền pháp luật và phổ biến các văn bản pháp luật, phát miễn phí các văn bản pháp luật quan trọng, in ấn và phát tờ rơi các quy định cần thiết liên quan cho các tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động giao thông hàng hải. Tổ chức treo biển báo, pano, áp phích đúng quy định của pháp luật.

Tổ chức việc ký cam kết an toàn giao thông hàng hải đến các chủ tàu, phương tiện và tổ chức, cá nhân liên quan.

Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm để ngăn ngừa những hành vi vi phạm pháp luật giao thông hàng hải.

**2.2. Với các thiết bị trợ giúp hàng hải**

**2.2.1. Hệ thống đèn biển**

Xây dựng mới các đèn biển Sâu Đông, Lạch Ghép, Hòn La, Cửa Ròn, Cửa Tùng và tiếp tục khảo sát các vị trí tại các khu vực có mật độ tàu thuyền hành hải cao để hoàn thiện hệ thống đèn biển.

Cải tạo nâng cấp cơ sở vật chất của một số đèn biển đã xuống cấp để đảm bảo toàn hệ thống hoạt động tốt.

Tiếp tục đầu tư trang bị các thiết bị chiếu sáng hiện đại cho các đèn biển còn lại, đảm bảo các đèn hoạt động đúng tầm hiệu lực thiết kế và ổn định.

Nghiên cứu lắp đặt hệ thống giám sát và điều khiển từ xa cho toàn bộ các đèn biển.

**2.2.2. Hệ thống báo hiệu hàng hải dẫn luồng**

Nghiên cứu xây dựng hải đồ điện tử cho các tuyến luồng.

Thiết kế quy hoạch các phao báo hiệu hàng hải tại các tuyến luồng phù hợp với điều kiện tự nhiên để giảm sự cố phao dịch chuyển hoặc đứt trôi do bão lũ trên cơ sở rút bớt chủng loại phao; thiết kế phao định hình; thiết kế rùa neo phao và xích neo hợp lý.

Đầu tư lắp đặt thiết bị chiếu sáng hiện đại, tiêu tốn ít năng lượng, tuổi thọ cao và hoạt động ổn định để thay thế cho các loại đèn hiện đang dùng đã bị lạc hậu.

Thiết lập thiết bị báo hiệu AIS cho báo hiệu dẫn luồng, trước hết lắp đặt cho các báo hiệu thuộc các tuyến luồng quan trọng như Hải Phòng, Hòn Gai-Cái Lân, Đà Nẵng...

Nâng cấp cơ sở vật chất cho các trạm quản lý báo hiệu; trang bị đầy đủ trang thiết bị phục vụ quản lý và phương tiện thủy phục vụ quản lý vận hành báo hiệu.

Thiết lập hệ thống quản lý, kiểm soát từ xa cho các báo hiệu hàng hải của hệ thống đèn biển đèn biển và luồng tàu biển.

### **2.2.3. Khảo sát, nạo vét các tuyến luồng hàng hải**

Trang bị các thiết bị khảo sát và định vị hiện đại, phục vụ công tác khảo sát thông báo hàng hải thường xuyên, kịp thời, chính xác.

Lập dự án thành lập bình đồ số các vùng nước cảng biển khu vực từ Quảng Ninh đến Quảng Ngãi, trước hết triển khai cho 3 vùng nước cảng biển quan trọng nhất là Quảng Ninh (khu vực Hòn Gai-Cái Lân), Hải Phòng và Đà Nẵng.

Thực hiện công tác nạo vét duy tu các tuyến luồng đúng kế hoạch, đảm bảo kéo dài thời gian khai thác sau nạo vét. Đặc biệt quan tâm đến các tuyến luồng quan trọng như Hải Phòng, Đà Nẵng...

Tăng cường công tác kiểm tra trên các tuyến luồng để phát hiện và xử lý, khắc phục kịp thời các sự cố hàng hải.

Đầu tư thêm các phương tiện chuyên dùng: Sà lan thả phao, canô quản lý luồng, tàu thả phao, tàu nạo vét luồng.v.v...

Duy trì việc nạo vét luồng lịch hiện hữu, đồng thời nghiên cứu mở các tuyến luồng mới; có biện pháp giảm hiện tượng sa bồi ở các tuyến luồng quan trọng để hạn chế kinh phí duy tu nạo vét hàng năm.

## **2.3. Công tác Hoa tiêu hàng hải**

Tuyển lựa người đào tạo Hoa tiêu ngay từ khâu đầu vào (đạo đức tư cách tốt, tốt nghiệp Đại học ĐKTB với kết quả khá, giỏi; ưu tiên tuyển lựa Thuyền trưởng hoặc các Sĩ quan ĐKTB có kinh nghiệm và thâm niên đi biển, trình độ hiểu biết rộng ...).

Đảm bảo tốt khâu đào tạo chuyên môn nghiệp vụ cho Hoa tiêu. Cần ràng buộc số lượt tàu và thời gian tối thiểu cần được thực tập (không tách rời hai yếu tố này như quy định hiện nay).

Đầu tư xây dựng Trung tâm mô phỏng điều khiển tàu biển hiện đại (tối thiểu tương đương với các nước trung bình trong khu vực); tăng cường chất lượng của các giảng viên tại trung tâm và các chuyên gia mời dự giảng.

Đảm bảo chất lượng trong việc học nâng hạng và thi cử khi nâng hạng.

## **2.4. Hệ thống cơ sở hạ tầng cảng biển**

### **2.4.1. Đối với công tác quy hoạch và đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển**

Cải tạo và nâng cấp hiện đại hóa các cảng biển hiện có, phát huy các điều kiện tự nhiên và cơ sở sẵn có nhằm đầu tư hợp lý, khai thác có hiệu quả hệ thống cảng biển.

Tập trung xây dựng một số cảng tổng hợp giữ vai trò chủ đạo các vùng kinh tế trọng điểm cho các tàu có trọng tải lớn (trên 30.000DWT). Chú trọng tới các cảng hoặc khu bến chuyên dùng cho hàng container, hàng rời, hàng lỏng và cảng trung chuyển quốc tế.

Xây dựng trọng điểm một số cảng ở địa phương trên cơ sở hiệu quả đầu tư, chức năng và quy mô thích hợp với mức độ phát triển kinh tế của địa phương và khả năng huy động vốn.

Kết hợp chặt chẽ giữa yêu cầu phát triển kinh tế và quốc phòng trong đầu tư.

Mở rộng, nâng cấp, xây dựng mới một số cảng tổng hợp quốc gia như: Cái Lân, Hải Phòng, Cửa Lò, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn, Nha Trang, Cái Mép- Thị Vải, Sài Gòn, Cần Thơ. Tập trung đầu tư xây dựng các cảng đầu mối, cảng trung chuyển quốc tế tại Văn Phong. Mục tiêu sau năm 2010, hình thành hệ thống cảng biển hoạt động có hiệu quả trên toàn quốc, đảm bảo thông qua tất cả lượng hàng hoá XNK bằng đường biển theo yêu cầu tăng trưởng của nền kinh tế, khoảng 200-300 triệu tấn/năm.

Triển khai phát triển cảng theo quy hoạch tập trung xây dựng ba nhóm cảng quan trọng thuộc 3 vùng kinh tế trọng điểm Phía Bắc, Miền Trung, Miền Nam.

Hoàn thành nghiên cứu, điều chỉnh quy hoạch chi tiết các khu vực cảng, các cảng nước sâu...Tập trung xây dựng mới, cải tạo nâng cấp các tuyến đường sắt đường bộ, đường thủy nối đến các cảng biển quan trọng.

Giám sát chặt chẽ quá trình thực hiện quy hoạch, kế hoạch, và quá trình xây dựng cảng biển và luồng hàng hải.

Rà soát điều chỉnh, bổ sung về quy chuẩn, quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn thiết kế thi công các công trình xây dựng. Áp dụng và phổ biến các tiêu chuẩn, công nghệ tiên tiến của nước ngoài trong xây dựng công trình cảng biển, luồng cảng biển.

#### *2.4.2. Quá trình quản lý khai thác cảng biển*

Đổi mới cơ chế quản lý cơ sở hạ tầng cảng biển.

Tổ chức khai thác các hạng mục công trình cảng biển phù hợp với tải trọng thiết kế, sơ đồ cơ giới hóa xếp dỡ tại cảng và quy định kỹ thuật khai thác cầu cảng.

### **2.5. Với các phương tiện lai dắt hỗ trợ**

Chú trọng đào tạo đội ngũ thuyền viên phục vụ phương tiện lai dắt hỗ trợ. Mặt khác bố trí đủ định biên an toàn tối thiểu và đúng bằng cấp chuyên môn cho từng loại phương tiện lai dắt hỗ trợ.

Xây dựng khung định biên an toàn tối thiểu riêng cho tàu lai dắt hỗ trợ tại cảng. Cần có quy định riêng về khung định biên an toàn tối thiểu cho loại phương tiện này, theo tiêu chí tăng cường chất lượng đội ngũ sỹ quan ngành boong, bên cạnh đó xem xét miễn giảm trình độ, số lượng cho đội ngũ sỹ quan ngành máy.

### **2.6. Công tác thông tin hàng hải**

#### *2.6.1. Trang bị hệ thống đường truyền dự phòng*

Để đảm bảo tính dự phòng đường truyền kết nối trong tình huống đường truyền Viba gặp sự cố. Nên thiết lập một hệ thống đường truyền dự phòng hữu tuyến cáp quang 2Mb/s hoặc đường truyền MegaWAN tùy theo từng vị trí cụ thể để đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và tính kinh tế.

Để đảm bảo khả năng khắc phục các sự cố về đường truyền trong thời gian sớm nhất, phải phải tăng cường các vật tư dự phòng cho hệ thống thiết bị Viba như các chảo Anten, ống dẫn sóng và các linh phụ kiện khác.

#### *2.6.2. Thiết lập các trạm thu dự phòng và triển khai các giải pháp kết nối*

Để giải quyết vấn đề can nhiễu thì áp dụng các giải pháp tình thế như nghiên cứu các biện pháp cải tiến kỹ thuật, phối hợp với cơ quan quản lý tần số để xác định, loại bỏ các nguồn gây can nhiễu. Ngoài ra, cần thiết đầu tư, lắp đặt các trạm thu dự phòng tại một số vị trí mà không hoặc rất ít bị can nhiễu.

Cần chú ý để các trạm thu dự phòng phát huy hết hiệu quả thì hệ thống đường truyền kết nối giữa trạm dự phòng và các đài bị can nhiễu đóng vai trò quyết định.

#### *2.6.3. Nâng cấp hệ thống các Đài TTDH để đáp ứng nhu cầu thông tin Thủy sản*

Nâng công suất phát cho 18 Đài TTDH đang trực canh thông tin khẩn cấp an toàn 24/24h đối với tàu cá (hiện đang sử dụng các máy thu phát công suất 150W cho mục đích này).

Kết nối mạng thông tin chuyên ngành Thủy sản với mạng các Đài TTDH Việt Nam nhằm tăng cường khả năng phối hợp, trao đổi thông tin phục vụ TKCN tàu cá.

Kết nối giữa Trung tâm dự báo khí tượng thủy văn trung ương với các Đài TTDH phát thông tin dự báo thời tiết biển cho đối tượng tàu cá.

Mạng kết nối thông tin này khi đi vào hoạt động sẽ góp phần hỗ trợ tích cực công tác điều hành, chỉ đạo các hoạt động TKCN trên biển với các phương tiện của ngành Thủy sản và phát huy tốt hơn vai trò của mạng TTDH.

#### *2.6.4. Trang bị hệ thống kênh thông tin thuê riêng cho Đài VTMD Inmarsat*

Để giải quyết triệt để các vấn đề như gửi điện chậm, xác báo gửi điện chậm hoặc sai, khôi phục dịch vụ thông tin vị trí tàu thì cần thiết phải nâng cấp kênh thông tin theo yêu cầu hiện nay thành kênh thông tin thuê riêng cho hệ thống Inmarsat-C.

### **2.7. Đội tàu biển và sỹ quan thuyền viên Việt Nam**

#### *2.7.1. Đối với đội tàu biển*

Do tình hình thực tế đội tàu hiện nay tuổi bình quân trên 17 tuổi là chủ yếu nên giải pháp trẻ hoá đội tàu là một vấn đề cấp thiết.

Căn cứ điều kiện phát triển kinh tế chung của đất nước cũng như sự phát triển riêng của các ngành, xét nhu cầu thực tế để cân đối phát triển các chủng loại như tàu hàng khô, tàu dầu, tàu container... một cách phù hợp.

Đào tạo, nâng cao trình độ cán bộ kỹ thuật, quản lý và khai thác đội tàu. Đây là một trong những vấn đề mấu chốt để phát triển và khai thác đội tàu.

#### 2.7.2. Đối với đội ngũ sỹ quan, thuyền viên

Xem xét lại chương trình đào tạo thuyền viên, thi lên hạng sỹ quan... để có được đội ngũ sỹ quan giỏi về kinh nghiệm, vững về chuyên môn đáp ứng được những đòi hỏi của công việc thực tế trên tàu.

Hoàn thiện các văn bản pháp luật liên quan đến thuyền viên theo qui định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 như tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên, bố trí chức danh trên một số tàu đặc biệt...

Lưu ý cập nhật các yêu cầu về đào tạo và cấp bằng cho sỹ quan thuyền viên theo tiêu chuẩn quốc tế.

#### 2.8. Với các hoạt động khai thác, đánh bắt hải sản

Đổi mới mục tiêu, nội dung, chương trình giáo dục trong các trường đào tạo nghề Thủy sản; Phát triển đội ngũ nhà giáo, đổi mới phương pháp giáo dục trong các trường đào tạo nghề Thủy sản;

Tăng cường nguồn tài chính, cơ sở vật chất cho các trường này.

Đẩy mạnh xã hội hóa giáo dục và hợp tác quốc tế về giáo dục.

#### 2.9. Công tác tìm kiếm cứu nạn hàng hải

Hoàn thiện và nâng cao năng lực trong công tác quản lý Nhà nước đối với hoạt động TKCN nói chung và TKCN trên biển nói riêng và cơ cấu tổ chức của hệ thống TKCN trên biển.

Xây dựng quy trình, quy chế, phương án phối hợp hoạt động.

Đầu tư trang bị cơ sở vật chất và phương tiện, trang thiết bị chuyên ngành TKCN.

Nâng cao hiệu quả trong hoạt động tuyển dụng, quản lý và đào tạo huấn luyện nguồn nhân lực TKCN trên biển.

Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế trong lĩnh vực TKCN trên biển.

#### 3. Kết luận

Mặc dù điều kiện thuận lợi cho người đi biển đang ngày một nâng cao. Các hệ thống định vị tàu hiện đại, ứng dụng thành tựu khoa học vũ trụ; các hệ thống radar hàng hải, hệ thống trợ giúp hành hải tiên tiến.v.v... đã được đưa vào sử dụng rộng rãi và có thể mô phỏng trước các tình huống để đưa ra những chỉ dẫn cụ thể đối với việc điều khiển, điều động tàu trong một hoàn cảnh cụ thể nào đó, nhưng tai nạn hàng hải vẫn xảy ra, có giảm về số vụ nhưng lại có xu hướng gia tăng về mức độ hậu quả.

Chính vì vậy, việc cần sớm có những giải pháp đồng bộ nhằm giảm thiểu, tiến tới loại trừ các tai nạn hàng hải, các sự cố ảnh hưởng đến bảo đảm an toàn hàng hải là nhiệm vụ hết sức cấp bách.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Nghị quyết Đại hội X của Đảng và Nghị quyết Hội nghị Trung ương 4 - khoá X về "Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2020".

[2] Nghị định thư bổ sung Công ước SOLAS 74 năm 1978/1995 (SOLAS 74/95) quy định cụ thể các quốc gia ven biển và quốc gia có tàu phải thành lập và duy trì hệ thống phối hợp tìm kiếm, cứu nạn ven biển có đủ năng lực để tổ chức trực canh và cấp cứu mọi đối tượng bị nạn trên biển.

[3] Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2005), "Bộ Luật Hàng hải Việt Nam số 40/2005/QH11".

[4] <http://www.vinamarine.gov.vn>, Trang thông tin của Cục Hàng hải Việt Nam.

[5] <http://www.mt.gov.vn>, Trang thông tin của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.

[6] <http://www.agroviets.gov.vn>, Trang Thông tin của Bộ Nông nghiệp & Phát triển Nông thôn.

[7] <http://www.vishipel.com.vn>, Trang Thông tin của Công ty Thông tin điện tử Hàng hải Việt Nam.

Người phản biện: PGS.TS. Nguyễn Viết Thành