

**THỰC TRẠNG VÀ CÁC GIẢI PHÁP NHẪM GIẢM THIỂU VIỆC LƯU GIỮ  
TÀU BIỂN VIỆT NAM BỊ LƯU GIỮ BỞI SỸ QUAN KIỂM TRA NHÀ NƯỚC Ở  
CÁC CẢNG NƯỚC NGOÀI**  
**REALITY AND SOLUTIONS PURPOSES TO REDUCE THE NUMBER OF  
VIETNAMESE SHIPS BEING DETAINED BY PORT STATE CONTROL  
OFFICERS AT FOREIGN PORTS**

**KS. NGUYỄN BÁ THẮNG**  
*Khoa Điều khiển tàu biển, Trường ĐHHH*

**Tóm tắt:**

*Trong thời gian gần đây, số lượng tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở các cảng nước ngoài bởi Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển là rất lớn. Bài báo đề cập đến các khiếm khuyết dẫn tới tàu biển Việt Nam bị lưu giữ khi các Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển khi tiến hành kiểm tra tàu ở các cảng nước ngoài, phân tích nguyên nhân tàu bị lưu giữ. Từ đó đưa ra các giải pháp nhằm giảm thiểu số lượng tàu biển Việt Nam bị lưu giữ bởi Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển.*

**Abstract:**

*Recently, the number of Vietnamese ships detained by Port state control officers at foreign ports is very alarming. This article lists the defects of ships which make ships be detained by Port state control officers during Port state control inspections, analyses causes the ships detentions. There from the solutions purposes to reduce the number of Vietnamese ships being detained by Port state control officers are introduced.*

**1. Đặt vấn đề**

Đội tàu biển Việt Nam đã có sự phát triển về cả chất và lượng. Tính đến 31/8/2008, Việt Nam có 1.152 tàu biển với tổng dung tích hơn 2,5 triệu tấn đăng ký và trọng tải toàn phần trên 4 triệu tấn, trong đó có 443 tàu hoạt động tuyến quốc tế với tổng dung tích gần 1,95 triệu tấn đăng ký và trọng tải toàn phần gần 2,86 triệu tấn. Bên cạnh đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam, các chủ tàu Việt Nam cũng đang quản lý và khai thác 42 tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài với tổng dung tích gần 440 ngàn tấn đăng ký và trọng tải toàn phần gần 615 ngàn tấn. Tuổi trung bình của cả đội tàu là 14,5 năm. So với các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á, Việt Nam có một đội tàu khá “già”. Không ít các tàu do chủ tàu Việt Nam mua trong thời gian qua có độ tuổi từ 20 đến 30 tuổi và buộc phải mang cờ quốc tịch nước ngoài.

Trong những năm qua, vấn đề tàu bị lưu giữ ở nước ngoài luôn giành được sự quan tâm đặc biệt của những người làm công tác hàng hải. Mặc dù chúng ta đã có nhiều cố gắng, nhưng kết quả chưa được như mong muốn. Tình hình tàu biển mang cờ Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài vẫn luôn ở tình trạng “Báo động đỏ”. Mười năm qua, Việt Nam vẫn chưa ra khỏi “Danh sách đen” của Tokyo MOU và vẫn luôn nằm trong top 10 nước “dẫn đầu” có tỷ lệ tàu bị lưu giữ cao nhất thế giới theo sự phân loại của Tokyo MOU. Các tàu biển Việt Nam được “ưu tiên” kiểm tra với tỷ lệ rất cao ở các cảng nước ngoài.

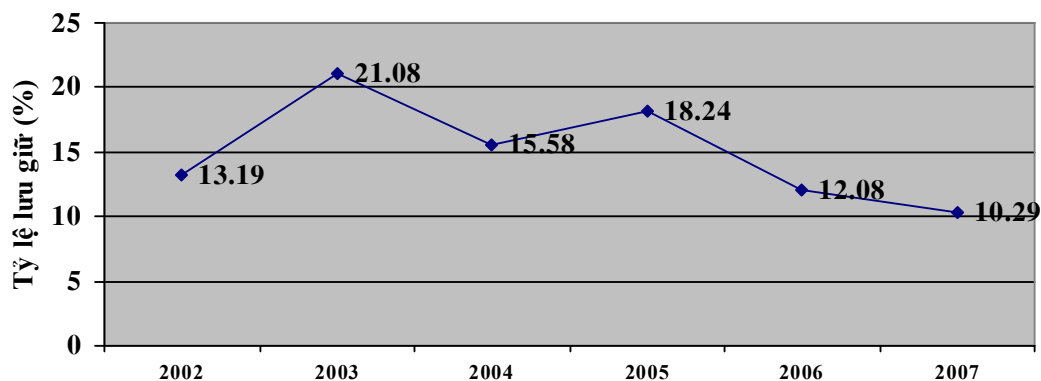
**2. Thực trạng việc tàu biển Việt Nam bị lưu giữ bởi Sỹ qua kiểm tra Nhà nước ở các cảng nước ngoài**

Theo số liệu của Ủy ban Kiểm tra nhà nước tại cảng biển khu vực Châu Á - Thái Bình Dương trong 5 năm trở lại đây, tỷ lệ tàu treo cờ Việt Nam bị lưu giữ ở các cảng nước ngoài do các khiếm khuyết ảnh hưởng đến khả năng hoạt động an toàn đang ở mức rất cao so với các quốc gia khác trong khu vực và là một trong 10 nước có tỷ lệ tàu biển bị lưu giữ cao nhất thế giới. Thêm vào đó, trong những năm gần đây, số vụ tai nạn và sự cố hàng hải liên quan đến tàu biển có sự gia tăng đáng báo động.

**Bảng 1. Thống kê tàu Việt Nam bị lưu giữ giai đoạn 2002 - 2007**

(Nguồn số liệu: Tokyo - MoU)

<b>Năm</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Số lượt tàu bị kiểm tra	144	185	244	307	331	350
Số lượt tàu bị lưu giữ	19	39	38	56	40	36
Tỷ lệ tàu bị lưu giữ (%)	13.19	21.08	15.58	18.24	12.08	10.29



Hình 1. Tỷ lệ tàu Việt Nam bị lưu giữ giai đoạn 2002 – 2007

Việc gia tăng số lượng tàu bị lưu giữ và việc Việt Nam nhiều năm liền nằm trong “Danh sách đen” của các chính quyền cảng không chỉ gây thiệt hại về mặt tài chính và thương hiệu của mỗi chủ tàu có tàu bị lưu giữ, mà còn làm ảnh hưởng đến uy tín chung của đội tàu Việt Nam, ngành Hàng hải Việt Nam và uy tín quốc gia, tạo ra rất nhiều khó khăn cho các tàu biển Việt Nam hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế.

### 3. Các khiếm khuyết dẫn tới lưu giữ tàu

#### a. Các khiếm khuyết liên quan đến hệ thống quản lý an toàn

Các khiếm khuyết sau đây đối với hệ thống quản lý an toàn của tàu có thể được xem là sự không phù hợp nghiêm trọng và có thể dẫn đến việc tàu bị lưu giữ:

- Trên tàu không có giấy chứng nhận quản lý an toàn và bản sao của giấy chứng nhận phù hợp (DOC).
- Trên tàu không có tài liệu của hệ thống quản lý an toàn.
- Các sỹ quan chủ chốt của tàu không biết ai là người được chỉ định của công ty (Designated Person) chịu trách nhiệm đối với tàu của mình.
- Không có quy trình liên hệ với công ty trong các tình huống khẩn cấp.
- Các trang thiết bị dự phòng hoặc trang thiết bị quan trọng không được bảo dưỡng và thử thường xuyên theo đúng quy định.
- Các thông tin về quản lý an toàn thích hợp không được viết bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ mà các thuyền viên trên tàu hiểu được.
- Việc huấn luyện và thực tập không được thực hiện phù hợp với kế hoạch đã lập.
- Tất cả các khiếm khuyết có thể lưu giữ tàu liên quan đến thân tàu, kết cấu hoặc trang thiết bị.
- Thuyền viên không thành thạo với nhiệm vụ của mình được quy định trong hệ thống quản lý an toàn.

- Thuyền viên không thể trao đổi thông tin với nhau.

#### b. Các khiếm khuyết liên quan đến Công ước SOLAS 74

- Hư hỏng hoặc trục trặc máy chính, các máy phụ thiết yếu và các trang thiết bị điện chính.
- Buồng máy không đảm bảo sạch sẽ, có nhiều nước lẫn dầu ở đáy tàu, hệ thống bơm hút khô bị hư hỏng hoặc trục trặc.
- Hư hỏng hoặc trục trặc các thiết bị điện sự cố, máy phát sự cố, ắc quy sự cố, chiếu sáng và bảng điện sự cố.
- Hư hỏng hoặc trục trặc máy lái chính hoặc máy lái phụ.
- Không có, thiếu hoặc hư hỏng các trang thiết bị cứu sinh cá nhân, phương tiện cứu sinh và bố trí hạ phương tiện cứu sinh.
- Thiếu, không có hoặc hư hỏng các hệ thống phát hiện cháy, báo cháy, trang thiết bị cứu hoả, hệ thống cứu hoả cố định, các van thông gió, các thiết bị đóng khẩn cấp.
- Không có, hư hỏng hoặc trục trặc các thiết bị phòng chữa cháy trên boong khu vực chứa hàng của tàu chở dầu.
- Thiếu, hư hỏng, trục trặc các đèn hiệu, vật hiệu và âm hiệu.
- Thiếu hoặc hư hỏng các trang thiết bị thông tin liên lạc.

- Thiếu hoặc hư hỏng các trang thiết bị hàng hải.
- Thiếu các hải đồ được tu chỉnh và các ấn phẩm hàng hải thích hợp.
- c. *Các kiểm khuyết liên quan đến Công ước LOADLINE 66*
  - Các khu vực quan trọng của thân tàu bị hư hỏng hoặc hao mòn lớn, tôn và các cơ cấu gia cường bị mòn rỉ nặng ảnh hưởng đến khả năng đi biển hoặc khả năng chịu tải cục bộ, trừ khi đã có các biện pháp sửa chữa tạm thời thích hợp để tàu có thể hành trình đến nơi thực hiện việc sửa chữa cố định.
  - Tàu không đủ ổn định.
  - Thiếu các thông tin đầy đủ và tin cậy, ở dạng được phê chuẩn để giúp cho thuyền trưởng có thể phân bố hàng hoá, nước dằn đảm bảo ổn định cho tàu và không gây ra ứng suất vượt quá giới hạn cho phép lên thân tàu.
  - Thiếu hoặc hư hỏng các thiết bị đóng kín, nắp hầm hàng, các cửa kín nước.
  - Tàu chở hàng quá tải.
  - Không có hoặc không đọc được dấu hiệu mạn khô hoặc các thước mõn nước.
- d. *Các kiểm khuyết liên quan đến Công ước MARPOL 73/78, phụ lục I*
  - Thiếu hoặc hư hỏng, trục trặc thiết bị phân ly dầu nước, hệ thống kiểm soát và thải dầu hoặc hệ thống báo động 15 phần triệu.
  - Thể tích còn lại của các két chứa nước lẫn dầu hoặc két chứa dầu cạn không đủ cho chuyến đi dự định.
  - Không có nhật ký dầu.
  - Bố trí thải dầu cạn không đúng qui định.
- e. *Các kiểm khuyết liên quan đến Công ước MARPOL 73/78, phụ lục II*
  - Không có sổ tay P & A.
  - Hàng vận chuyển không được phân loại.
  - Không có nhật ký hàng.
  - Vận chuyển các chất tương tự dầu không đúng qui định.
  - Bố trí thải cạn hàng không đúng qui định.
- f. *Các kiểm khuyết liên quan đến Công ước STCW 78/95*
  - Thuyền viên không có chứng chỉ thích hợp.
  - Không tuân thủ các yêu cầu của Chính quyền hành chính quốc gia tàu treo cờ về định biên an toàn tối thiểu.
  - Phân công trực ca hàng hải và trực ca buồng máy không đúng các yêu cầu.
  - Thiếu thuyền viên được cấp chứng chỉ để vận hành các máy móc và thiết bị thiết yếu liên quan đến an toàn hàng hải, an toàn vô tuyến điện và ngăn ngừa ô nhiễm.
  - Không đảm bảo phân công những người đã được nghỉ ngơi đầy đủ và có đủ năng lực phù hợp để trực ca đầu tiên và ca tiếp theo của chuyến hành trình.
  - Không cung cấp được các bằng chứng về việc phân công nhiệm vụ thích hợp cho thuyền viên liên quan đến an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm.
- g. *Các kiểm khuyết liên quan đến Công ước ILO*
  - Không đủ lương thực, thực phẩm cho chuyến đi tiếp theo.
  - Không đủ nước uống cho chuyến đi tiếp theo.
  - Không đảm bảo điều kiện vệ sinh trên tàu.
  - Có quá nhiều rác ở trên tàu.
  - Bố trí hàng hoá hoặc thiết bị làm cản trở hoặc gây mất an toàn ở các lối đi và khu vực sinh hoạt.

#### **4. Các nguyên nhân chủ yếu dẫn tới tàu bị lưu giữ bởi Sĩ quan kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSCOs)**

- Một số chủ tàu, đặc biệt là các chủ tàu nhỏ, chưa có sự quan tâm đầy đủ đến công tác sửa chữa, bảo dưỡng và trang bị cho tàu; công tác bảo dưỡng thường xuyên để duy trì trạng thái kỹ thuật tàu giữa hai kỳ kiểm tra của Đăng kiểm không được thực hiện một cách thoả đáng.

- Đội tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế trong thời gian vừa qua phát triển quá nhanh chóng, ra đời thêm rất nhiều các chủ tàu khai thác tàu tuyến quốc tế, đặc biệt là các chủ tàu tư nhân. Một bộ phận không nhỏ các chủ tàu này chưa có đủ năng lực và kinh nghiệm trong việc quản lý, khai thác tàu tuyến quốc tế. Mặt khác do đội tàu phát triển quá nhanh, dẫn đến sự thiếu hụt trầm trọng đội ngũ sỹ quan và thuyền viên, đặc biệt là sỹ quan và thuyền viên cho các tàu chạy tuyến quốc tế. Một bộ phận không nhỏ sỹ quan, thuyền viên chưa thực sự có đủ trình độ chuyên

môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ và tính khẩn cấp đáp ứng các yêu cầu công việc trên các tàu chạy tuyến quốc tế.

- Các quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các điều ước quốc tế thay đổi một cách quá nhanh chóng, làm cho Công ty không thể đáp ứng đầy đủ theo đúng thời hạn quy định.

- Việt Nam quá thiếu các cơ sở sửa chữa tàu, đặc biệt là các cơ sở có thể sửa chữa định kỳ và trên đà các tàu biển lớn. Điều này dẫn đến việc rút ngắn thời gian tàu sửa chữa trên đà và một số tàu không được sửa chữa triệt để theo đúng quy định. Mặt khác trong thời gian gần đây việc tăng giá nhiên liệu, sắt thép, giá sửa chữa tàu dẫn đến một số chủ tàu phải thực hiện chính sách giảm thiểu các chi phí trang bị thường xuyên, bảo dưỡng và sửa chữa tàu.

- Do vẫn còn hiện tượng Đăng kiểm, Cảng vụ chưa cương quyết trong việc yêu cầu khắc phục các khiếm khuyết của tàu tại các đợt giám sát kỹ thuật và trước khi cấp giấy phép cho tàu rời cảng.

- Năng lực và trình độ của một số thuyền viên còn yếu, vẫn còn tình trạng thuyền viên ngại đọc các tài liệu hướng dẫn của máy móc, thiết bị. Thực tế cho thấy trình độ đầu vào của thuyền viên còn có nhiều hạn chế, mặc dù thuyền viên có đầy đủ các bằng cấp, chứng chỉ theo tiêu chuẩn STCW.

- Thiếu sự khẩn cấp của thuyền viên trong công tác bảo quản, bảo dưỡng tàu. Phần lớn các khiếm khuyết được chỉ ra là về kỹ thuật và trang thiết bị của tàu, chế độ bảo quản bảo dưỡng chưa được thực hiện đầy đủ, việc trang bị bổ sung để duy trì tình trạng kỹ thuật chưa đáp ứng kịp thời do một bộ phận thuyền viên chưa thực hiện đúng các công việc bảo dưỡng tàu theo quy định, thiếu tự giác trong công việc.

- Sự lỏng lẻo trong công tác quản lý an toàn kể cả trên tàu và trên bờ. Ban chỉ huy tàu không kịp thời nhắc nhở thuyền viên kiểm tra, soát xét phần trang thiết bị mà mình phụ trách và gửi các yêu cầu vật tư để phòng ngừa kịp thời cho tàu. Bộ phận quản lý trên bờ không sâu sát và không nắm bắt được yêu cầu của tàu để kịp thời cung ứng hoặc nhắc nhở tàu thực hiện.

- Sự hiểu biết của một số chủ tàu và sỹ quan về các quy định an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các điều ước quốc tế còn hết sức hạn chế.

## **5. Các giải pháp nhằm giảm thiểu việc tàu biển Việt Nam bị lưu giữ bởi PSCOs ở các cảng nước ngoài**

Để giảm thiểu được việc tàu biển Việt Nam bị lưu giữ bởi PSCOs ở các cảng nước ngoài cần tiến hành các giải pháp đồng bộ giữa Thuyền bộ tàu, các bộ phận quản lý trên Công ty và sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý là Cục Hàng hải và Cục Đăng kiểm Việt Nam, cụ thể phải thực hiện tốt các công việc sau:

- Đối với Chủ tàu:

- Các chủ tàu phải chú trọng việc cập nhật ngoại ngữ cho thuyền viên nhất là các sỹ quan chủ chốt ở trên tàu.

- Duy trì hiệu quả hệ thống quản lý an toàn của công ty và các tàu

- Cập nhật các ấn phẩm hàng hải cần thiết cho tàu.

- Cung cấp đầy đủ thiết bị vật tư cho tàu, thực hiện tốt công tác Bảo quản bảo dưỡng, sửa chữa tàu.

- Huấn luyện cho thuyền viên về các quy trình của hệ thống quản lý an toàn, an ninh.

- Đối với Thuyền bộ tàu:

- Thuyền viên tùy theo chức danh trên tàu cần phải hiểu biết một cách đầy đủ các yêu cầu của các Công ước có liên quan. Có trách nhiệm phải tìm hiểu để nắm vững và có thể trình bày, thực hiện được các kế hoạch, thao tác an toàn của tàu, đặc biệt là với những phần việc thuộc trách nhiệm của mình trong các kế hoạch đó (theo sổ tay quy trình hoạt động của tàu). Nắm vững các quy định, có kỹ năng vận hành khai thác con tàu và trang thiết bị một cách an toàn. Phải tuân thủ tuyệt đối các quy định của các Công ước, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến an toàn và phòng chống ô nhiễm môi trường.

- Thuyền trưởng, Máy trưởng các tàu có trách nhiệm thường xuyên theo dõi thuyền viên trong việc thực hiện các quy trình trong hệ thống quản lý an toàn.

- Tăng cường việc huấn luyện trên tàu, tránh việc ghi chép hình thức.

- Cục Hàng hải Việt Nam nhanh chóng biên dịch và gửi tới các chủ tàu những thông tin sửa đổi bổ sung của các công ước quốc tế và những hướng dẫn cần thiết để cho các chủ tàu dễ thực hiện.

- Cục Đăng kiểm Việt Nam cần nâng cao chất lượng giám sát kỹ thuật trong đóng mới và sửa chữa tàu, kiểm soát chặt chẽ công việc kiểm tra tàu của các đăng kiểm viên. Kiểm soát nghiêm ngặt công tác đăng kiểm do các tổ chức Đăng kiểm nước ngoài thực hiện theo sự uỷ quyền của Cục Đăng kiểm Việt Nam đối với các tàu biển Việt Nam. Tăng cường khối lượng kiểm tra, đặc biệt là tại các đợt kiểm tra định kỳ đối với các tàu nhiều tuổi, tàu có tình trạng kỹ thuật hạn chế, tàu chở dầu, tàu chở hàng rời và tàu chở hàng nguy hiểm.
- Các Cảng vụ Hàng hải cần tăng cường hơn nữa công tác kiểm tra tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế đặc biệt là các tàu đã bị PSCOs lưu giữ trước đó và chỉ cấp phép rời cảng cho tàu khi các khiếm khuyết phát hiện được qua kiểm tra đã được khắc phục.

## 6. Kết luận

Việc loại trừ các khiếm khuyết dẫn tới tàu bị lưu giữ chỉ có thể thực hiện được nếu như quốc gia tàu mang cờ quốc tịch, cơ quan phân cấp tàu, công ty quản lý tàu và thuyền bộ của tàu thực thi một cách mẫn cán trách nhiệm của mình đối với sự an toàn của con tàu. Và lúc đó tất cả các khiếm khuyết mang code 30 mới được loại trừ một cách triệt để và không cần sự “bổ sung” của kiểm tra PSC.

Để giảm thiểu được số lượng tàu biển Việt Nam bị lưu giữ bởi PSCOs ở các cảng nước ngoài cần tiến hành các giải pháp đồng bộ giữa Thuyền bộ tàu, các bộ phận quản lý trên công ty và sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý là Cục hàng hải và Cục Đăng kiểm Việt Nam. Do đó giảm thiểu được các thiệt hại về mặt tài chính và thương hiệu của Công ty và cải thiện uy tín của đội tàu biển Việt Nam, ngành hàng hải Việt Nam trên trường quốc tế góp phần đưa đội tàu Việt Nam ra khỏi “Danh sách đen” về tàu bị lưu giữ của Tokyo MoU.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO:**

[1]. Cục Hàng hải Việt Nam (2008), *Nâng cao chất lượng công tác quản lý tàu, loại trừ các khiếm khuyết có thể dẫn đến tàu bị lưu giữ PSC*, Hà Nội.

[2]. Internet [http:// www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org); [http:// www.vr.org](http://www.vr.org).

---

**Người phản biện: TS. Nguyễn Công Vịnh**