

Với tốc độ xuất dữ liệu của cảm biến là 160 lần/giây, nếu la bàn quay đều với tốc độ 1,5°/giây thì độ lệch của số chỉ la bàn là 0.009°. La bàn kỹ thuật số có tốc độ đáp ứng nhanh hơn nhiều so với la bàn từ truyền thống.

So sánh với tiêu chuẩn la bàn con quay (Res A424(XI)) [3]

Về mức độ ổn định hướng của la bàn con quay được quy định trong mục 5.1.2 như sau: “Độ lệch của la bàn tại bất kỳ hướng nào khi la bàn hoạt động ở vĩ độ nhỏ hơn 60° phải nhỏ hơn  $\pm 0.75^\circ \times \sec(\varphi)$  so với số chỉ la bàn được lấy trung bình 10 lần trong khoảng thời gian 20 phút và độ lệch bình phương trung bình của các giá trị đo so với giá trị trung bình phải nhỏ hơn  $\pm 0.25^\circ \times \sec(\varphi)$  (trong đó  $\varphi$  là vĩ độ điểm đặt la bàn)”. Tại Hải Phòng có vĩ độ 20°51', vậy các giá trị này tương ứng sẽ là 0.8° và 0.27°.

Từ số liệu đo đạc trong phần 3.1 có thể tính toán được các độ lệch này của la bàn kỹ thuật số là 0.31° và 0.12.

#### 4. Kết luận

So sánh với các tiêu chuẩn cơ bản của la bàn từ, la bàn con quay do IMO quy định, la bàn từ kỹ thuật số có thể đáp ứng được các tiêu chuẩn về khả năng định hướng, độ nhạy, độ ổn định của một thiết bị định hướng được dùng trên tàu biển. Kết quả sử dụng trong bài báo này là giá trị đo khi dùng một bộ cảm biến HMC5883L và không đưa qua bộ lọc. Nếu phối hợp thêm với các cảm biến khác như cảm biến GY 88, kết hợp các bộ lọc la bàn từ kỹ thuật số sẽ cho kết quả tốt hơn.

La bàn từ kỹ thuật số còn có các ưu điểm sau:

- Dễ dàng kết nối với các thiết bị kỹ thuật số khác như máy lái tự động, radar/arpa, hải đồ điện tử... theo chuẩn NMEA.
- Có thể lập trình, cài đặt để la bàn tự động hiệu chỉnh độ lệch địa từ theo vùng tàu hoạt động.
- Kích thước nhỏ, gọn, chịu va đập tốt.

La bàn từ kỹ thuật số có giá thành thấp hơn nhiều so với la bàn từ và la bàn con quay nên đưa loại la bàn này vào ứng dụng trên các tàu thuyền nhỏ là rất phù hợp.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Đinh Anh Tuấn, *Nghiên cứu, chế tạo la bàn từ số đáp ứng các yêu cầu của tiêu chuẩn tín hiệu hàng hải*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 37 – 01/2014
- [2] Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards, IMO 1977
- [3] Performance Standards For Gyro-compasses, Resolution A.424 (XI), IMO, 1979
- [4] <http://bluelemonlabs.blogspot.com/2013/08/arduino-simple-compass-with-hmc5883l.html>
- [5] [http://www.geomag.bgs.ac.uk/education/earthmag.html#\\_Toc2075556](http://www.geomag.bgs.ac.uk/education/earthmag.html#_Toc2075556),

## CÁC GIẢI PHÁP NHẪM NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG ĐỘI NGŨ SỸ QUAN KIỂM TRA TÀU BIỂN TẠI CÁC CẢNG VỤ HÀNG HẢI THE COMPREHENSIVE MEASURES TO IMPROVE THE QUALITY OF PSCO IN PORT AUTHORITIES.

**TS. LÊ QUỐC TIẾN**

*Trường Đại học Hàng hải Việt Nam*

#### **Tóm tắt**

*Kiểm tra Nhà nước cảng biển là một hoạt động quan trọng nhằm đảm bảo các tiêu chuẩn an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường (AT, ANHH & PNÔNM). Việt Nam là một thành viên tham gia Tokyo MOU và các sỹ quan kiểm tra tàu biển (PSCO) của chúng ta cũng cần đáp ứng đầy đủ các yêu cầu quốc tế về mặt năng lực. Bài viết này giới thiệu các giải pháp đồng bộ nhằm nâng cao chất lượng đội ngũ các PSCO tại các cảng vụ hàng hải.*

#### **Abstract**

*Port State Control is an important operation to maintain marine safety, security and marine pollution prevention standards. Vietnam is a member of Tokyo MOU and our*

*PSCO should meet the international requirements on competencies. This paper introduces the comprehensive measures to improve the quality of PSCO in Port Authorities.*

**Keyword:** PSCO, comprehensive measures, quality,

### 1. Đặt vấn đề

Ngành hàng hải nước ta phát triển ngày một lớn mạnh đã xuất hiện nhiều cơ hội và thách thức đối với các nhà quản lý, nhiệm vụ phát triển bền vững, AT, ANHH & PNÖNMT thì hết sức quan trọng. Điều này đòi hỏi các nhà quản lý phải có biện pháp quản lý hiệu quả và công tác kiểm tra tàu biển (KTTB) là một trong những biện pháp đạt tính hiệu quả cao. Công tác KTTB luôn là vấn đề thời sự và việc thực hiện kiểm tra này thì có đầy đủ về cơ sở pháp lý. Thực tế khẳng định rằng việc kiểm tra Nhà nước cảng biển (Port State Control – PSC) có tính chất hỗ trợ cho công tác kiểm tra của Chính quyền hàng hải (Flag State Inspection – FSI), của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch, và của Cơ quan phân cấp. KTTB được thực hiện nghiêm túc ở các cảng, với các biện pháp quyết liệt, cứng rắn của hệ thống quản lý nhà nước được áp dụng trong các hoạt động quản lý, giám sát, kiểm tra tàu và chủ tàu hiện nay được ví như là một “phin lọc” với mục đích loại bỏ các chủ tàu yếu kém. Tuy nhiên, đây lại là yếu tố chủ quan của PSCO ở các cảng vụ hàng hải (CVHH); vì vậy, việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực KTTB có tính thời sự và cần thiết [1, 2, 6].

Việc kiểm tra tàu biển nhằm bảo đảm con tàu và những người vận hành con tàu phù hợp với các quy định của Công ước quốc tế và quy chuẩn; duy trì trạng thái tốt nhất của con tàu, Quy trình kiểm tra tàu khi được chuẩn hóa sẽ chắc chắn nâng cao an toàn cho con tàu và cũng chính là nâng cao an toàn sinh mạng con người trên đó.

Bài báo có nội dung chú trọng vào nhân tố cơ bản trong việc quản lý hoạt động con tàu thông qua công tác kiểm tra của chính quyền hàng hải của đội ngũ PSCO tại các CVHH với các nhóm giải pháp để góp phần nâng cao chất lượng đội tàu biển VN, đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải (ATANHH) cho tàu và con người đồng thời tăng tính cạnh tranh cho các chủ tàu VN [3,4,5].

### 2. Các nhóm giải pháp

#### 2.1. Nhóm giải pháp về thể chế [7, 8]

- Rà soát, sửa đổi cập nhật hay ban hành các văn bản quy phạm pháp luật mới liên quan đến tổ chức, chức năng nhiệm vụ của PSCO, cụ thể:

+ Đề xuất xây dựng Thông tư hướng dẫn về quy chuẩn cho PSCO;

+ Đề xuất quy trình công tác KTTB VN và nước ngoài, góp phần nâng cao mức độ an toàn tính mạng con người và bảo tồn môi trường biển.

- Rà soát lại đội ngũ để trình Cục trưởng CHHVN ra quyết định miễn nhiệm với những cán bộ không còn quản lý công tác an toàn hàng hải; quy

**Bảng 1. Chương trình đào tạo dành cho PSCO**

TT	NỘI DUNG	SỐ TIẾT		
		Tổng số	Lý thuyết	Thực hành
1	<b>Chương 1. Kiểm tra tàu biển</b>	3		
1.1	Tổ chức Hàng hải Quốc tế, Tổ chức Lao động Quốc tế, Các tổ chức MOU		0,5	
1.2	Trách nhiệm của các nước thành viên tới công ước		0,5	
1.3	Đội tàu thế giới, xu hướng phát triển, danh sách Đen, Xám, Trắng		0,5	
1.4	Những điều, khoản liên quan tới việc PSC		0,5	
1.5	Các hoạt động của tổ chức Tokyo Mou, quy trình kiểm tra tàu		1,0	
2	<b>Chương 2. Các công ước và nội dung kiểm tra nhà nước tại cảng biển</b>	55		
2.1	Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 (SOLAS 74)		20	
2.2	Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL 73/78)		15	
2.3	Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển 1966 (ICLL66)		5	
2.4	Công ước quốc tế về các tiêu chuẩn cho việc huấn luyện, cấp chứng nhận và trực ca thuyền viên (STCW 78) sửa đổi 2010		5	
2.5	Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển 1969		1,0	
2.6	Công ước quốc tế về Quy tắc phòng tránh va chạm trên biển, 1972 (COLREG 72)		1,0	
2.7	Công ước quốc tế về lao động hàng hải, 2006		2,0	
2.8	Các ví dụ minh họa		1,0	
3	<b>Chương 3. Hồ sơ và tài liệu tàu</b>	5		
3.1	Các giấy chứng nhận và phần phụ bản của chúng theo yêu cầu của công ước		1,0	
3.2	Nhật ký		1,0	
3.3	Sổ tay hướng dẫn		1,0	
3.4	Hồ sơ kiểm tra kỹ thuật tàu hàng rời và tàu dầu		1,0	
3.5	Các tài liệu khác		1,0	
4	<b>Chương 4. Quy trình kiểm tra</b>	5		
4.1	Ưu tiên kiểm tra / Hệ thống kiểm tra tàu mới		0,25	
4.2	Việc áp dụng của các Công ước		0,25	
4.3	Quy trình kiểm tra ban đầu		0,25	
4.4	Quy trình kiểm tra chi tiết (Mở rộng)		1,0	
4.5	Sự đình chỉ, tạm dừng kiểm tra		0,25	
4.6	Quy trình khắc phục các thiếu sót và lưu giữ tàu		0,25	
4.7	Các yêu cầu về hoạt động của PSCO		0,25	
4.8	Hướng dẫn thực hiện kiểm tra tàu		1,0	
5	<b>sự quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển</b>	1,0		
5.1	Trách nhiệm, yêu cầu và chuyên môn		0,25	
5.2	Quy tắc ứng xử		0,5	
5.3	Khiếu nại		0,25	
6	<b>Báo cáo</b>	4,0		
6.1	Những yêu cầu về báo cáo và thông báo		1,0	
6.2	Hướng dẫn cho việc thiết lập biên bản kiểm tra tàu		1,0	
6.3	Hướng dẫn đánh giá trách nhiệm của Tổ chức được ủy quyền		1,0	
6.4	Hướng dẫn cho người dùng các mã hành động		1,0	
7	<b>Thực hành kiểm tra thực tế trên tàu</b>	25		
7.1	Tổ chức		1,5	
7.2	Sổ tay hướng dẫn kiểm tra tàu		1,5	
7.3	An toàn		2,0	
7.4	Thực hành kiểm tra			20,0
7.5	Đánh giá		2,0	
	<b>Tổng cộng</b>	<b>100</b>	<b>80,0</b>	<b>20,0</b>

định cụ thể về nhóm tham mưu để thực hiện tốt chức năng KTTB tại các CVHH.

- Tăng cường mối quan hệ công tác của phòng tham mưu phụ trách công tác này với các Phòng tham mưu khác thuộc Cục, các CVHH; mối quan hệ công tác của nhóm tham mưu tại CVHH với các phòng ban liên quan.

## **2.2. Nhóm giải pháp về tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và nhân lực**

Đổi mới tổ chức nhân lực PSCO phù hợp với quy định hiện hành. Xây dựng đội thật chuyên nghiệp, chuyên môn cao, bảo đảm đủ nhân lực và tính thống nhất từ CHHVN xuống các CVHH. Phòng ATANHH là đơn vị chịu trách nhiệm làm đầu mối chủ trì việc triển khai thực hiện nhiệm vụ KTTB thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của CHHVN. Cơ cấu tổ chức của đội ngũ PSCO : Phải sắp xếp lại đội ngũ PSCO. Phòng ATANHH bảo đảm đủ 03 PSCO thuộc biên chế công chức của Cục và các CVHH sắp xếp, bố trí 05 biên chế, cụ thể:

a) Đối với Phòng ATANHH: Bố trí 03 PSCO chủ trì thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, theo dõi tổng hợp đối với tàu biển VN và nước ngoài; hoạt động thông tin bảo đảm ATANHH và các nhiệm vụ khác được giao. Theo dõi hoạt động tàu biển ra, vào các cảng biển thông qua các hệ thống hỗ trợ như AIS, VTS ... phát hiện kịp thời các vi phạm.

b) Đối với các CVHH : Thành lập bộ phận tham mưu để thực hiện chức năng KTTB tại 25 CVHH. Bố trí PSCO thực hiện đầy đủ các chức năng được giao. Đối với các CVHH có số lượt tàu biển ra, vào ít; có thể luân chuyển các PSCO sang các CVHH nơi quản lý khu vực có nhiều tàu biển ra, vào để hỗ trợ kiểm tra tàu.

## **2.3. Nhóm giải pháp về đào tạo và xây dựng đội ngũ PSCO**

### **2.3.1. Nâng cao chất lượng trong đào tạo ngành hàng hải ở các trường Đại học, Cao đẳng**

a) Cần nâng cao chất lượng và yêu cầu về thực tập, huấn luyện các kỹ năng nghề nghiệp.

b) Bổ sung cập nhật kịp thời những sửa đổi hoặc ban hành mới các Điều ước của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) để đào tạo, cho ra trường những thuyền viên, sỹ quan quản lý giỏi về chuyên môn nghiệp vụ và am hiểu về pháp luật hàng hải. Dạy và học ngoại ngữ phải hiệu quả và đáp ứng thực tế. Yêu cầu về ngoại ngữ được coi trọng như yêu cầu thực hành nghề nghiệp.

c) Đội ngũ giảng viên có chất lượng đủ số lượng. Các giảng viên phải có trình độ chuyên môn cao, hoặc có thể mời chuyên gia IMO, thuê chuyên gia nước ngoài trực tiếp giảng dạy, có chương trình đào tạo Instrutor (huấn luyện viên chính), sau đó giảng viên trong nước sẽ thay thế dần dần. Cử đi nước ngoài nghiên cứu, thực tập ở các trung tâm theo chương trình đào tạo tiên tiến, tuyển chọn người có kinh nghiệm và thâm niên đi biển.

d) Xây dựng cơ chế “cấp phép huấn luyện, đào tạo”, thực hiện đánh giá, kiểm tra và chỉ có cơ sở huấn luyện đào tạo đáp ứng đủ các tiêu chuẩn về giảng viên, cơ sở vật chất thì mới được phép huấn luyện, đào tạo. Quy định chuẩn về chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn của tàu biển VN, tiến tới thi cử trên mạng, chặt chẽ chuẩn đầu ra để nâng cao chất lượng.

### **2.3.2. Xây dựng, bộ tiêu chuẩn cho đội ngũ PSCO**

Theo Nghị quyết A.1052(27) của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) và hướng dẫn kiểm soát chính quyền cảng của Tổ chức Tokyo MOU, các PSCO cần phải đáp ứng về yêu cầu và đào tạo trong tài liệu tham khảo số [3]. Do vậy, để xây dựng được đội ngũ PSCO có tính chuyên nghiệp cao, bảo đảm về năng lực và kỹ năng; thực hiện như sau [7]:

*Chương trình đào tạo:*

Xây dựng khung chương trình huấn luyện và bài giảng dựa theo chương trình khung của IMO (Model Course 3.09) và tham khảo các bài giảng của các tổ chức quốc tế. Chương trình huấn luyện phải đảm bảo [2]:

- Vị trí: Chương trình cung cấp cho người học kiến thức và kỹ năng cơ bản về trách nhiệm, quyền hạn của chính quyền cảng, nội dung và quy trình kiểm tra nhà nước tại cảng biển phù hợp với các điều khoản và quy định của các công ước quốc tế về hàng hải mà VN tham gia vào TOKYO MOU.

- Tính chất: Gồm nhiều nội dung liên quan tới các công ước quốc tế về ATANHH & PNÔNMT, các quy định hướng dẫn thực hành PSC, có tính chất quan trọng đối với việc đào tạo, huấn luyện sỹ quan tại các cảng biển, nhằm nâng cao năng lực và khả năng chuyên môn của PSCO tại cảng, góp phần thực hiện vai trò và trách nhiệm của quốc gia cảng biển, bảo đảm AT, ANHH & PNÔNMT.

- Mục tiêu: Sau khi hoàn thành chương trình này người học có khả năng:

Nắm được sự cần thiết của việc PSC; những yêu cầu của các công ước và những nội dung kiểm tra, kiểm soát nhà nước cảng biển;

Chỉ ra được trách nhiệm của quốc gia mang cờ thực hiện việc kiểm soát các tàu mang cờ quốc gia và giải thích được vai trò của quốc gia có cảng trong việc thực hiện việc PSC; Chỉ ra và sử dụng đúng đắn được các công cụ pháp lý sẵn có cho việc PSC; Chỉ ra được đúng đắn và báo cáo phù hợp các thiếu sót đến quốc gia mang cờ; Có thái độ nghiêm túc, cẩn trọng trong công việc kiểm tra tàu và thiết lập báo cáo kiểm tra, có ý thức an toàn vì cộng đồng (sinh mạng, tài sản, môi trường).

Nội dung chương trình phải bao gồm các mục như sau (bảng 1):

*Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn PSCO VN và sỹ quan kiểm tra PSC, trong đó phải đảm bảo được các yêu cầu sau đây:*

- Đối với PSCO VN: Là sỹ quan vận hành ngành hàng hải, máy hoặc sỹ quan kỹ thuật điện, điện tử viễn thông; có thâm niên công tác kiểm tra, giám sát việc đóng mới, sửa chữa hay phân cấp tàu biển 05 năm trở lên (bằng đại học); tiếng Anh trình độ C hay ngoại ngữ hàng hải cấp độ 2; tin học văn phòng thành thạo; đã hoàn thành các khóa training, bổ sung, cập nhật về nghiệp vụ về KTTB do các tổ chức nước ngoài hay CHHVN tổ chức; số lượt thực tập công tác này là 30 lượt kiểm tra trở lên, được xác nhận bởi Giám đốc CVHH nơi thực tập.

- Đối với sỹ quan PSC:

Là sỹ quan mức quản lý trên tàu  $\geq 3000$  GT hoặc 3000 KW (chuyên ngành lái, máy tàu biển) hay sỹ quan điện tử viễn thông; sỹ quan kỹ thuật điện; hay có thâm niên công tác kiểm tra, giám sát việc đóng mới, sửa chữa hay phân cấp tàu biển 07 năm trở lên (có bằng đại học); Có cấp độ 3 tiếng Anh hàng hải hay IELTS quốc tế  $\geq 4,5$  điểm hay TOEIC  $\geq 450$  điểm hay TOEFL CBT  $\geq 140$  điểm hay cử nhân Anh văn; đã hoàn thành các khóa training về nghiệp vụ KTTB do các tổ chức nước ngoài hay CHHVN tổ chức; Có số lượt thực tập KTTB nước ngoài  $\geq 45$  lượt được xác nhận bởi Giám đốc CVHH nơi thực tập. Lộ trình huấn luyện, đào tạo đội ngũ PSCO bảo đảm tính chuyên nghiệp cao, kỹ năng thực hiện công việc với hiệu quả cao với chuyên môn sâu, cụ thể như sau (bảng 2):

**Bảng 2. Lộ trình huấn luyện PSCO**

Chỉ tiêu	Sỹ quan kiểm tra tàu biển VN		Sỹ quan kiểm tra NN cảng biển VN	
	2015	2016 - 2020	2015	2016 - 2020
1. Số lượng đội ngũ PSCO.	100	125	100	125
2. Năng lực của đội ngũ PSCO (đơn vị tính: %).				
2.1. Trình độ chuyên môn	100% Đại học	100% Đại học	100% Đại học	100% Đại học
2.2. Số người được đào tạo cơ bản	80%	100%	80%	100%
2.3. Số người được đào tạo nâng cao	80%	90%	80%	100%
2.4. Số người là sỹ quan vận hành chuyên ngành hàng hải	80%	100%	90%	100%
2.5. Số người là sỹ quan quản lý chuyên ngành hàng hải			80%	100%
2.6. Số người đạt trình độ 2 tiếng Anh hàng hải hoặc trình độ B	80%	100%	90%	100%
2.7. Số người đạt trình độ 3 tiếng Anh hàng hải hay chứng chỉ quốc tế TOEIC $\geq 450$ điểm trở lên hay có bằng cử nhân Anh văn	50%	80%	90%	100%

#### **2.4. Nhóm giải pháp về trang bị cơ sở vật chất**

KTTB phát hiện các thiếu sót đặc biệt là các thiếu sót có thể làm mất an toàn hàng hải, gây nguy hiểm đối với sinh mạng con người, thuyền viên đòi hỏi cán bộ kiểm tra tàu phải có kiến thức



chuyên môn sâu, bên cạnh đó cũng cần phải có các phương tiện kỹ thuật hiện đại để hỗ trợ trong việc kiểm tra, phân tích, đánh giá các tác động đối với con người, môi trường biển (thiết bị hỗ trợ tra cứu văn bản quy phạm pháp luật, thiết bị phát hiện ô nhiễm từ tàu, ...)

Tổ chức tập huấn các kỹ năng vận hành, khai thác, sử dụng các phương tiện được trang bị.

## **2.5. Nhóm giải pháp về công tác phối hợp trong và ngoài ngành**

Công tác KTTB đòi hỏi các PSCO phải có ý kiến của những chuyên gia để đánh giá chính xác các thiếu sót và yêu cầu các thuyền viên khắc phục phù hợp, nhận thấy cần phải có quy chế công tác phối hợp giữa các đơn vị liên quan, tác giả đề xuất:

- CHHVN chỉ đạo các bộ phận xây dựng quy chế về việc phối hợp với các đơn vị liên quan như các Chi cục thuộc Cục Đăng kiểm VN, Viện Hóa sinh biển của Viện Hàn lâm Khoa học công nghệ VN... để hỗ trợ trong quá trình kiểm tra tàu.

- Các CVHH tiếp tục thực hiện công tác phối hợp với các đơn vị trong và ngoài ngành theo quy chế phối hợp đã ban hành. Đối với một số CVHH chưa xây dựng quy chế phối hợp với các lực lượng liên quan cần tiến hành xây dựng ngay để đạt hiệu hoạt động cao.

### **Kiến nghị**

Đối với các quy định về AT, ANHH & PNÔNMT, thì pháp luật của nước ta đã áp dụng các quy định trong công ước quốc tế của IMO. Tuy nhiên CHHVN là đơn vị chủ trì cần nghiên cứu, trình Bộ GTVT ban hành các văn bản sau [6, 7]:

a) Quy định tiêu chí cho các sỹ quan PSC và PSCO VN để từng bước xây dựng đội ngũ PSCO theo chuẩn quốc tế.

b) Quy định các chế độ đặc thù, đãi ngộ cho các PSCO do là một ngành nghề đối mặt với những nguy hiểm, đòi hỏi chuyên môn cao và có nhiều cám dỗ, để tuyển và dùng người có tâm, tâm và tài.

c) Quy định trách nhiệm và khen thưởng, kỷ luật đối với công tác kiểm tra, giám sát tàu biển VN hoạt động tuyến quốc tế của đăng kiểm viên và PSCO.

d) Quy định về các trang thiết bị cần trang bị cho PSCO khi kiểm tra tàu với hiệu quả cao nhất khi thực hiện nhiệm vụ (đồng phục, máy tính xách tay, thiết bị lưu trữ, cập nhật các văn bản quy phạm pháp luật mới nhất, thiết bị phát hiện thiếu sót...).

e) Phối hợp với các đơn vị liên quan xây dựng chương trình khung về huấn luyện, đào tạo PSCO; từ đó xây dựng các giáo trình, bài giảng và sớm triển khai thực hiện.

### **3. Kết luận**

Với việc phân tích thực trạng tình hình quản lý nhà nước về hàng hải, công tác KTTB, thực trạng đào tạo huấn luyện PSCO, tìm ra những ưu điểm, khuyết điểm cũng như chỉ ra các cơ hội đi đôi với thách thức của đội ngũ PSCO tại các CVHH. Bài báo đã đạt được kết quả như sau: Chỉ ra những tồn tại, hạn chế trong công tác đào tạo PSCO; phân tích, đưa ra các giải pháp nhằm tăng cường chất lượng đội ngũ PSCO; tiêu chuẩn hóa cho các PSCO, xây dựng chương trình đào tạo, huấn luyện mẫu là nguồn tài liệu tham khảo cho bộ phận quản lý nhà nước về hàng hải như: CHHVN; Cơ quan phân cấp; các CVHH; các trường Đại học, Cao đẳng nơi mà có đào tạo các chuyên ngành hàng hải ...

### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Lưu Hải Hưng, *Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đội ngũ sỹ quan kiểm tra tàu biển tại các cảng vụ hàng hải của Việt Nam*, Luận văn Thạc sỹ kỹ thuật, Đại học Hàng hải Việt Nam.
- [2] IMO, Chương trình mẫu đào tạo sỹ quan kiểm tra tàu biển (Model Course 3.09 – Port State Control).
- [3] Tokyo MOU, Sổ tay hướng dẫn, trình tự kiểm tra PSC thuộc tổ chức Tokyo MOU 2013.
- [4] Tokyo MOU, Báo cáo kết quả kiểm tra tàu hàng năm (từ 2009 đến 2013).
- [5] Lê Quốc Tiến, *Công tác kiểm tra tàu biển tại một số nước trong khu vực Châu á Thái bình dương*, “Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải số 35”, 8.2015.
- [6] Lê Quốc Tiến, *Thực trạng triển khai công tác kiểm tra tàu biển tại Việt Nam*, “Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải số 35”, 8.2015.
- [7] <http://www.mt.gov.vn/>
- [8] <http://www.clbthuyentruong.com/>